

Note d'information**Etat des négociations CH/CE sur le transit (1.3.91)**

Sur la demande de la CEE, des négociations bilatérales (formelles) en matière de transports sont en cours depuis février 1989 entre la Suisse et la CEE (en parallèle, la CEE négocie également avec l'Autriche et la Yougoslavie).

- Côté communautaire l'objectif est de faciliter le transport de marchandises en transit par notre pays, en particulier par la route;
- la Suisse souhaite disposer d'une base légale pour le développement coordonné de l'infrastructure ferroviaire et du transport combiné ainsi qu'assurer le maintien d'un accès non-discriminatoire au marché des transports de marchandises par route de la Communauté, prochainement libéralisé.

Après deux ans de négociations formelles, il faut retenir ce qui suit:

- Les deux parties sont d'avis que la promotion du transport combiné représente la solution d'avenir pour le problème du transit. A la lumière de l'énorme trafic supplémentaire engendré par le futur marché intérieur, il ne fait aucun doute que le transport européen par route atteindra très vite ses limites, soit par des engorgements routiers, soit par le biais d'une opposition politique grandissante contre de nouveaux projets d'infrastructure routière.
- La Communauté apprécie les améliorations que la Suisse a effectuées jusqu'ici sur son territoire comme à l'étranger en faveur du transport combiné et reconnaît l'utilité des projets d'infrastructure planifiés.
- A court terme, la Communauté persiste cependant à exiger de rapides améliorations pour le transit routier. Refusée du côté suisse, la revendication communautaire principale ne se

concentre plus sur un corridor provisoire pour camions de 40 tonnes, mais sur toute une série d'exceptions à la limite des 28 tonnes et à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche.

- En ce qui concerne l'accès au marché, pour la période transitoire jusqu'au 1.1.1993, la Commission des CE n'offre rien de plus que le respect des droits découlant des accords bilatéraux et multilatéraux. Elle s'engage éventuellement à renégocier cette question après cette date, si elle n'a pas été résolue d'ici là. Les responsables communautaires estiment en effet que le problème de l'accès au marché doit plutôt être réglé dans le cadre de l'EEE. Cette simple confirmation du "statu quo" se situe bien en deçà du principe du traitement national en ce qui concerne les poids et dimensions, ainsi que l'accès au marché, demandé par la Suisse.
- Il y a quelques mois, la délégation communautaire a émis une proposition surprenante, prévoyant la conclusion d'un Accord intérimaire pour la période précédant la mise en vigueur du Traité sur l'EEE. La Suisse a catégoriquement refusé cette proposition, du fait qu'elle ne peut, elle, construire des tunnels provisoires. Elle revendique en fait une durée de quelques quinze ans pendant lesquels l'Accord ne pourra être dénoncé unilatéralement.
- Du côté communautaire, l'on considère de plus en plus fréquemment que la question du transit doit être résolue dans le cadre de l'EEE (le Commissaire européen en charge des relations extérieures, M. F. Andriessen, parle d'un "lien très clair" entre l'EEE et les négociations bilatérales sur le transit). A cause des spécificités de la question, la Suisse (comme l'Autriche) rejette cette solution. En outre, dans le cadre de l'EEE, la Suisse se verrait obligée de demander une exception pour les 28 tonnes, ce que la Communauté refuserait certainement. Ceci conduirait très probablement à un résultat négatif lors de la votation sur l'EEE.

Peut-être également pour des raisons de tactique de négociation, la pression de la Communauté s'est accrue. Compte tenu du risque que représenterait un report de la question du transit dans l'EEE, il conviendrait peut-être malgré tout d'étudier, sous l'angle politique, dans quelle mesure la Suisse pourrait satisfaire à certaines des demandes d'exceptions susmentionnées (p.ex. parcours initiaux/terminaux routiers d'un transport combiné, transport de journaux, transports occasionnels de marchandises à destination ou en provenance d'un aéroport, en cas de déviation des services, etc.). Lors de cet examen, les critères suivants devraient être respectés:

- le volume de transport supplémentaire induit par ces exceptions devrait être faible,
- des exceptions ne devraient être accordées que si elles peuvent être introduites par le biais d'une modification des ordonnances pertinentes.

Il faut cependant constater que ces demandes communautaires d'exception ne sont que difficilement justifiables. En outre, un assouplissement de notre position pourrait constituer un risque sur le plan intérieur (votation populaire relative aux nouveaux tunnels de base).

- En contrepartie des énormes efforts que le Conseil fédéral a décidé de fournir pour des infrastructures, destinées quasi exclusivement au transit, la Suisse attend de la part de la Communauté une reconnaissance de ses limites sur les poids et dimensions, ainsi que de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Sans une reconnaissance de ces principes par la CE, l'acceptation par le Parlement, la population et les cantons de ces investissements coûteux et autofinancés reste aléatoire.
- Le développement de l'infrastructure ferroviaire suisse à courte, moyenne et longue échéance ne portera ses fruits que s'il est accompagné par des mesures d'infrastructure appro-

priées de la part de nos voisins du nord et du sud (p. ex. augmentation de la capacité des terminaux). Les compétences de la Communauté dans ce domaine sont cependant très limitées. C'est pourquoi, parallèlement à l'Accord Suisse/CE, des Accords avec l'Italie et l'Allemagne doivent être signés. Les négociations y relatives avec les Ministères des transports et les sociétés ferroviaires sont en cours.

- Au sein de la limite des 28 tonnes, la Suisse poursuit une politique des transports libérale. En dépit des limitations de poids, le trafic de marchandises à travers les Alpes augmente de 10 à 15% chaque année et double donc tous les 5 à 7 ans. La pression politique interne, en faveur d'une stabilisation et d'une diminution du trafic routier lourd, s'accroît. L'initiative intitulée "sauvegarder les Alpes du trafic de transit" (qui prévoit entre autre le transfert forcé du trafic routier transalpin vers le rail) a été acceptée par le Canton d'Uri en mars 1991.

- Il est dans l'intérêt des deux parties, de conclure rapidement ces négociations bilatérales. Le 18 décembre dernier, les Ministres des transports ont donné mandat à la Commission de la CE de poursuivre les négociations bilatérales jusqu'en juin 1991.