



Négociations entre la Suisse et la CEE sur les transports

Vu la proposition conjointe du DFTCE, du DFAE et du DFEP  
 du 7 février 1989

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

d é c i d é :

1. La proposition et les instructions qu'elle contient sont approuvées avec les modifications suivantes:

ch. 5a, page 13, dernier alinéa:

"Cette énumération n'exclut ..... législation communautaire étant entendu qu'aucune concession ni déclaration d'intention dans ce domaine ne pourront être faites sans décision préalable et expresse du Conseil fédéral.  
 (reste: biffer).

ch. 6, al. 2, page 14: ajouter:

"..... réactions immédiates de la part de la Suisse, voire l'abrogation de la réglementation sur la zone proche de la frontière applicable aux véhicules de 40t ou, au pire, le retrait ..."

2. La Suisse participe aux négociations proposées par la CEE au titre de son nouveau mandat du 8 décembre 1988 et elle entrera formellement en négociations, en temps voulu, avec une Délégation communautaire, pour autant que les aspects revêtant un caractère prioritaire pour la Délégation suisse soient dûment pris en compte dans le cadre des négociations.
3. Sur le plan interne suisse, la responsabilité principale (Federführung) incombe au DFTCE. La Direction de l'Office fédéral des transports assurera la coordination des travaux conformément aux instructions du Chef de son Département.
4. La Direction de la Délégation suisse aux négociations est confiée à:
  - M. l'Ambassadeur Jakob Kellenberger, Chef du Bureau de l'intégration DFAE/DFEP  
 qui se fait seconder par
  - M. Gérard Chappuis, Chef du Service des organisations internationales de l'OFT, remplaçant du Chef de délégation.

Le Chef et le Chef Adjoint de la Délégation seront assistés par un représentant de la Direction du droit international public du DFAE et de la Mission suisse auprès des CE.

La Délégation suisse pourra en outre comprendre des collaborateurs ou, de cas en cas, des experts d'autres Départements fédéraux.



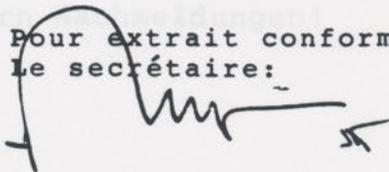
VERTRAULICH

5. Le cas échéant, M. Gérard Chappuis assurera la conduite de la Délégation suisse aux rencontres du Comité de rédaction constitué dans le cadre des négociations.
6. Le Conseil fédéral est informé périodiquement de l'évolution des négociations et il est consulté, le cas échéant, sur les grandes options d'importance politique à prendre.

NACHHELDUNG

(Es gibt keine weitere Nachsendung)

Pour extrait conforme,  
Le secrétaire:



Weisse Liste

Gemeinsamer Antrag

VED / EDA / EVD

Négociations entre la Suisse et la CEE  
sur les transports

Gemäss Anordnung von Herrn Bundespräsident Delarue  
wird Ihnen dieses Geschäft aus Verträglichkeitsgründen vor Unter-  
zeichnung durch Herrn Bundesrat Folber (und vorbehalt-  
lich dessen Zustimmung) zugestellt.

BUNDESKANZLEI

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
X		EDA	15	-
	X	EDI	5	-
	X	EJPD	5	-
		EMD		
	X	EFD	7	-
X		EVD	10	-
X		EVED	20	-
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		

VERTRAULICH

Sitzung des Bundesrates von Montag, 13. Februar 1989

NACHMELDUNG (Es gibt keine weiteren Nachmeldungen)

Weisse Liste

Gemeinser Antrag  
VED / EDA / EVD

Négociations entre la Suisse et la CEE  
sur les transports

Gemäss Anordnung von Herrn Bundespräsident Delamuraz wird Ihnen dieses Geschäft aus Zeitgründen vor Unterzeichnung durch Herrn Bundesrat Felber (und vorbehaltlich dessen Zustimmung) zugestellt.

BUNDESKANZLEI



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

DEPARTEMENT FEDERAL DE L'ECONOMIE PUBLIQUE  
 DEPARTEMENT FEDERAL DES AFFAIRES ETRANGERES

Berne, le 7 février 1989

## Négociations entre la Suisse et les CE sur les transports

### Résumé

- Des pourparlers exploratoires sur les questions de transports entre la Suisse et les CE ont fait suite à la décision du Conseil fédéral du 13 juin 1988. Le 8 décembre 1988, le Conseil des ministres "transports" des CE a décidé d'engager une seconde phase de négociations entre les CE, la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie. Le 20 décembre 1988, conformément au mandat qui lui a été attribué, la Commission des CE a invité la Suisse à entamer des négociations formelles.
- Le Gouvernement suisse est d'avis que les problèmes du transit peuvent être résolus à court et à moyen terme par le biais du transport combiné. Les CE, elles, considèrent qu'une facilitation du transit routier, par exemple sous la forme d'un corridor, limité dans le temps et assorti d'un contingent, pour les camions de 40 t., est indispensable.
- L'objectif principal de la négociation pour la Suisse sera donc de convaincre les CE que, jusqu'à la mise en service de la NLFA, la solution consistera en une amélioration sensible de l'offre de transport combiné destinée à permettre le transport de poids lourds en transit sur le rail. La Suisse est prête à faire les investissements requis à cet effet dans des délais convenables et attend des pays voisins membres des CE qu'ils procèdent également sur leur territoire aux améliorations infrastructurelles ferroviaires correspondantes.
- De plus, en contre-partie des efforts qu'elle fournit pour la promotion du transport combiné, la Suisse attend des CE qu'elles respectent et traduisent dans les faits le principe de la non-discrimination de nos transporteurs routiers quant à leur participation au Grand Marché communautaire.
- La délégation suisse est placée sous la conduite du Chef du Bureau de l'intégration DFAE/DFEP. Le DFTCE lui donne les instructions nécessaires. Les négociations doivent aboutir au plus tard avant la fin de 1989.

Deutsche Fassung siehe Rückseite



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

EIDGENOESSISCHES DEPARTEMENT FUER AUSWAERTIGE ANGELEGENHEITEN  
 EIDGENOESSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Bern, 7. Februar 1989

Verkehrsverhandlungen zwischen der Schweiz und der EG

Uebersicht

- Gestützt auf den BRB vom 13. Juni 1988 haben exploratorische Verkehrs-  
gespräche Schweiz-EG stattgefunden. Der EG-Rat der Verkehrsminister hat  
am 8. Dezember 1988 den Entscheid über die zweite Verhandlungsphase  
zwischen der EG, der Schweiz, Oesterreich und Jugoslawien getroffen. Gemäss  
dem ihr erteilten Mandat hat die EG-Kommission der Schweiz am 20. Dezember  
1988 die Aufnahme formeller Verhandlungen vorgeschlagen.
- Während die Schweiz die Auffassung vertritt, das Transitproblem könne kurz-  
und mittelfristig durch den kombinierten Verkehr gelöst werden, erachtet  
die EG eine Verbesserung des Transits auf der Strasse z.B. in Form eines  
zeitlich befristeten und quantitativ beschränkten Korridors für 40-Tonnen-  
Lastwagen für unerlässlich.
- Wichtigstes Verhandlungsziel der Schweiz wird es deshalb sein, die EG davon  
zu überzeugen, dass bis zur Eröffnung einer NEAT dank einem verbesserten  
Huckepackangebot der schwere Lastwagenverkehr auf der Schiene abgewickelt  
werden kann. Sie ist bereit, die erforderlichen Investitionen innert nützlich-  
er Frist zu realisieren und erwartet, dass auch die angrenzenden Staaten  
im Schienenbereich entsprechende Infrastrukturverbesserungen vornehmen.
- Die Schweiz erwartet ferner in Anerkennung ihrer Anstrengungen für die  
Förderung des kombinierten Verkehrs insbesondere die Beachtung des Grund-  
satzes der Nichtdiskriminierung unserer Strassentransporteure auf dem  
EG-Verkehrsmarkt.
- Die schweizerische Verhandlungsdelegation steht unter der Leitung des Chefs  
des Integrationsbüros EDA/EVD. Das EVED erteilt ihr die erforderlichen  
Instruktionen. Die Verhandlungen sollten bis Ende 1989 abgeschlossen sein.

Texte français voir au verso



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

DEPARTEMENT FEDERAL DES AFFAIRES ETRANGERES

DEPARTEMENT FEDERAL DE L'ECONOMIE PUBLIQUE

Confidentiel

3003 Berne, le 7 février 1989

Ne va pas à la presse

Au Conseil fédéral

**Négociations entre la Suisse et la CEE sur les transports**

Contenu

- 1) Introduction
- 2) Résultats des pourparlers exploratoires
- 3) La position des CE
- 4) Remarques relatives à l'approche communautaire
- 5) Objectifs de négociation pour la Suisse
- 6) La menace de mesures contre la Suisse
- 7) Modalités de participation et constitution de la délégation suisse
- 8) Consultations
- 9) Conclusions

**1. Introduction**

Sur la base de la proposition conjointe du DFTCE, du DFAE et du DFEP, le Conseil fédéral a décidé, en date du 13 juin 1988, de participer aux pourparlers exploratoires proposés par Bruxelles et, en temps voulu, d'entrer formellement en négociation sur les questions de transports avec les Communautés européennes (CE), pour autant que les aspects revêtant un caractère prioritaire pour la Suisse soient dûment pris en compte.

Les pourparlers exploratoires se sont terminés au milieu de l'année 1988. Le 8 décembre 1988, le Conseil des Ministres des transports des CE a décidé l'ouverture d'une deuxième phase de négociations en matière de transports entre les CE, d'une part, la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie, d'autre part. Au titre de son nouveau mandat, la Commission des CE a proposé au Gouvernement suisse, par lettre du 20 décembre 1988, d'entrer en négociation formelle.

A ce stade, il semble indiqué de procéder à une information sur lesdits pourparlers exploratoires, ainsi que d'expliquer et d'évaluer la position des CE. La détermination des objectifs de négociation de la Suisse fait également l'objet de ce document.

## 2. Pourparlers exploratoires

Trois rencontres bilatérales ont eu lieu alternativement à Bruxelles et à Berne fin janvier, fin avril et au milieu du mois de juin. Au cours de cette période, deux groupes d'experts ont approfondi certaines questions découlant de ces pourparlers. Les résultats de cette phase exploratoire peuvent être résumés comme suit:

- La délégation de la Commission des CE maintient son exigence en vue de l'obtention d'un couloir routier pour les 40 tonnes en transit à travers la Suisse, bien que la délégation suisse ait déclaré, dès le début des pourparlers, que la limite des 28 tonnes n'était pas négociable. Les menaces occasionnellement esquissées par la délégation communautaire ont été relativisées et n'ont pas fait varier la ferme position de la délégation suisse.

L'éventualité d'un report ou d'une rupture de ces pourparlers n'a jamais dû être envisagée.

- Les deux Parties se sont déclarées prêtes à négocier une série de thèmes d'intérêt commun, ceux-ci étant avant tout constitués par le développement des transports combinés et par la coopération ferroviaire.
- La délégation de la Commission des CE reconnaît que le transport combiné, par ailleurs énergiquement encouragé par la Suisse, représente une des solutions pour le futur. Parallèlement, elle met en doute l'idée que le transport combiné soit à même d'offrir une solution efficace aux problèmes de transit pour le court terme. La délégation communautaire n'est toutefois pas à même de justifier ce scepticisme.
- De son côté, la délégation suisse demande l'accès des transporteurs suisses au marché libéralisé de 1993. Les déclarations de la délégation des CE à ce propos restent cependant vagues.
- Dans plusieurs domaines, la politique des transports des CE n'en est encore qu'à ses débuts. C'est pourquoi les compétences et/ou les possibilités de financement de la Commission des CE restent encore mal définies. Ceci vaut en particulier pour le développement des transports combinés, pour la politique en matière de mesures d'infrastructures, ainsi que pour les relations extérieures dans le domaine des transports. L'on n'est par exemple pas parvenu à clarifier dans quelle mesure la Communauté pourrait contribuer à la mise en service de nouveaux terminaux pour le transport combiné. A cela s'ajoute le fait qu'il n'existe pas encore, au sein de la Communauté, de position unanime quant aux moyens de coordonner les rôles des divers modes de transport.

Globalement, les pourparlers exploratoires, malgré des positions parfois opposées, se sont déroulés dans un état d'esprit constructif, ouvert et amical. La délégation de la Commission des CE a formulé avec précision les demandes communautaires à l'égard de la Suisse, mais est restée vague quant aux contreparties envisageables en faveur de notre pays.

### 3. La position des CE

Conformément au nouveau projet de mandat communautaire du 8 décembre 1988 (non publié), les négociations devraient être menées à terme d'ici à la fin de l'année 1989. Dans un document interne rédigé à l'attention du Conseil, la Commission a rappelé que la réalisation du marché intérieur supposait que soit trouvée une solution durable au problème du transit. Les entraves à ce type de trafic, notamment dans le domaine routier, s'opposent à la facilitation des échanges de marchandises intracommunautaires, à la réalisation d'un marché libre des services, ainsi qu'à l'intégration européenne. L'objectif est de faciliter autant que possible le trafic de transit routier, afin que ce trafic puisse réellement s'effectuer sur la base du critère du trajet le plus court, tout en tenant compte des aspects environnementaux et de sécurité de la circulation.

Le Conseil a également mis l'accent dans le mandat sur le trafic routier de transit, sans toutefois exclure des discussions la question des transports combinés. En outre, le but, les objets et le concept de la négociation, tels que contenus dans les directives du mandat du 7 décembre 1987 relatif à la phase des pourparlers exploratoires, ont été confirmés.

Ces objectifs sont rappelés ci-dessous:

- élimination des obstacles administratifs et techniques,
- respect du libre choix de l'utilisateur,
- application du principe de non-discrimination, notamment dans le domaine fiscal,
- meilleure répartition du trafic dans l'espace et entre les modes de transport,
- développement garanti du transit, dans des conditions permettant de minimiser les coûts pour la collectivité, tout en tenant compte des aspects en relation avec la sécurité du trafic et la protection de l'environnement.

Il est stipulé dans le nouveau mandat qu'une solution globale, basée sur les principes des avantages mutuels et de la réciprocité, doit être définie pour le transit communautaire. La négociation portera sur les objets suivants:

- Route: au minimum, obtention d'une solution partielle sous forme d'un corridor routier permettant le transit de véhicules correspondant aux normes communautaires; impôts, taxes et redevances; interdictions de circulation; législation sociale; coopération dans le domaine des infrastructures; définition de solutions pratiques en matière d'environnement et de sécurité de la circulation.
- Chemins de fer et transports combinés: collaboration dans le domaine des infrastructures en général, coopération en vue de favoriser le développement des transports combinés, renforcement de la coopération ferroviaire.
- Autres thèmes: levée des entraves aux frontières, coopération dans le domaine des analyses et des prévisions concernant le trafic international, notamment le transit,

collaboration en matière de recherche. Par le biais d'un des paragraphes du nouveau mandat, il est, en outre, fait allusion de façon voilée à la question, importante pour la Suisse, de l'accès de nos transporteurs routiers au marché communautaire.

Les considérations finales contenues dans le mandat revêtent une importance particulière. Elles stipulent notamment:

- que pendant la période des négociations, les Etats-Membres des CE et les Etats tiers concernés devront s'abstenir de prendre des mesures susceptibles d'interférer avec lesdites négociations;
- qu'il convient, en cas de difficultés majeures dans les discussions avec l'un ou l'autre des pays de transit, de ne pas exclure la possibilité de mesures de réciprocité, ni celle de replacer lesdites négociations dans le cadre plus large des relations globales de la Communauté avec les pays en question.

#### 4. Remarques relatives à l'approche communautaire

Les intenses contacts de niveau ministériel ont favorisé une meilleure acceptation de la politique suisse des transports. L'alternative du transport combiné est jugée positivement comme solution à moyen et long termes. En ce qui concerne le court terme, les CE continuent cependant à exiger un corridor routier. La position communautaire appelle les remarques suivantes:

- En général, les considérations d'ordre environnemental sont insuffisamment prises en compte. Les nuisances qu'occasionnerait un trafic de transit routier selon les

normes communautaires pour les régions alpines ne sont qu'à peine esquissées. Il semblerait que le nouveau commissaire responsable des transports manifeste un intérêt accru pour la dimension écologique.

- La Communauté n'a pas développé suffisamment de vision globale à long terme en matière d'évolution et de conception dans le domaine des transports. L'énorme croissance du trafic, et plus particulièrement du transit, prévue pour le futur, est considérée comme une évolution inéluctable. La question de la coordination des divers modes de transport ne trouve pas non plus de solution.
- Des problèmes d'actualité, tels la question de l'imputation, selon le principe de la causalité, des coûts externes occasionnés par le trafic lourd, restent sans solution.
- Les avantages et les possibilités du transport combiné ne sont pas suffisamment pris en considération. Dans ce sens, une véritable planification communautaire des lignes d'accès vers les tunnels alpins fait défaut. Par la même occasion, les limites de plus en plus étroites de la tolérance, auprès des populations concernées, par rapport au trafic des poids lourds, ne sont pratiquement pas reconnues dans de nombreux Etat-Membres des CE.
- La disponibilité de la Communauté à négocier également sur l'amélioration de l'accès des transporteurs suisses au Grand Marché européen semble être mise en cause.

Dans le libellé du mandat, la demande faite avec insistance par la Communauté concernant l'établissement d'un corridor routier de transit pour les camions de 40 tonnes est formulée sans autre précision. Au cours de la phase exploratoire, la Délégation des CE a esquissé son point de vue à

ce sujet de la manière suivante: il s'agirait d'un corridor routier par le Gothard, à savoir par la N2. L'existence du corridor pourrait être limitée dans le temps, jusqu'au moment où le rail offrira une alternative reconnue comme concurrentielle par la Communauté. La Délégation des CE a proposé dans ce sens un gel de la situation présente par le moyen d'un contingentement laissant en l'état actuel le nombre de véhicules lourds transitant par la Suisse. La CEE serait également prête à accepter que le transit lourd par la Suisse soit limité à des véhicules répondant à des normes environnementales plus strictes. Toujours selon la Communauté, la charge environnementale supportée aujourd'hui par la Suisse ne serait ainsi pas augmentée. Parallèlement, il serait alors possible à la CEE de transporter sur la route à travers notre pays un tonnage plus élevé que le tonnage actuel du transit communautaire, qui représente à peine 1 million de tonnes par an.

Les arguments contre ce concept sont évidents et sont à la base de la décision interne suisse de ne pas entrer en matière sur le corridor routier proposé. Parmi ces arguments, l'on relèvera notamment:

- que l'assouplissement de la limite des 28 tonnes pour un tel corridor impliquerait une révision de la loi fédérale sur la circulation routière. Il ne fait guère de doute qu'une telle modification provoquerait un référendum populaire dont le résultat serait vraisemblablement négatif;
- que compte tenu de la croissance du trafic prévue pour le futur, la Suisse se verrait rapidement contrainte par les CE d'augmenter, et ce de façon répétée, le contingent accordé;
- que les poids lourds de 40 tonnes, comparativement moins puissants, pourraient diminuer la fluidité du trafic, du fait qu'il n'existe pas de voies rampantes;

- qu'il n'existe pas encore de camions "propres" du point de vue environnemental et que le développement de tels véhicules ne paraît pas être une préoccupation prioritaire pour les CE.

Les mesures contre la Suisse envisagées au titre du mandat comprennent sans aucun doute celles visant à ne plus tolérer en territoire communautaire que les camions suisses d'un poids égal ou inférieur à 28 tonnes. Puisque pour tous les autres camions, la règle des 40/44 tonnes serait en vigueur, il s'agirait d'une discrimination de droit à l'encontre des transporteurs suisses et, par là-même, d'une violation des engagements internationaux pertinents. A l'inverse, les règles suisses en matière de limites de poids s'appliquent sans différence aux véhicules nationaux et aux véhicules étrangers. Ainsi, dans notre pays, le principe de la non-discrimination et du traitement selon le système territorial sont garantis. Les entraves juridiques pourraient néanmoins être levées, du côté communautaire, par la dénonciation des arrangements internationaux pertinents. Dans une première étape, il faudra toutefois compter avec la menace d'une telle mesure.

Dans un second temps, l'accès au marché communautaire en voie de libéralisation pourrait être rendu plus difficile aux transporteurs suisses, cela pour faire pression sur notre pays. En relation avec le poids économique de l'industrie suisse des transports routiers dans sa partie axée sur des activités internationales, il convient de noter que l'on s'entend généralement sur le chiffre de 10 à 12'000 places de travail qui en dépendent directement.

Comme troisième moyen de pression, un refus de conclure l'accord sur le trafic aérien avec la Suisse devrait également être pris en considération.

Toutes ces mesures se limiteraient au secteur des transports. Il ne faut cependant pas exclure la possibilité, évoquée par la Communauté pour le cas où des difficultés se précisaient, d'étendre la pression sur d'autres domaines dans le cadre plus large de l'ensemble des relations entre la Suisse et la Communauté. A ce stade ultime, les débats prendraient une dimension hautement politique qui déborderait largement du champ de compétences des ministres des transports. Mais une telle extension de la problématique au-delà du secteur des transports semble actuellement peu vraisemblable, compte tenu de l'ensemble des différents intérêts économiques et politiques en jeu dans les relations entre la Communauté et la Suisse.

La menace fondée sur les moyens de pression évoqués ci-dessus ne doit pas être dramatisée; elle doit cependant être prise au sérieux. Le prix qu'il faudra probablement payer pour une attitude ferme par rapport à la limite des 28 tonnes, y compris pour un refus d'entrer en matière sur la proposition concernant un corridor routier, même limité dans le temps et assorti de conditions supplémentaires, est difficile à évaluer. Il pourrait être considérable.

## 5. Objectifs de négociation pour la Suisse

### a) L'objectif de transit

- Conformément à ses engagements antérieurs et aux demandes communautaires actuelles, la Suisse se doit de tout mettre en oeuvre pour rechercher, d'entente avec la CEE et dans le cadre de la seconde phase de négociations, des solutions acceptables de part et d'autre pour la maîtrise, à court et moyen termes déjà, des flux de trafic actuels et futurs de transports en transit sur son territoire.

- Dans ce sens, les principes qui gèrent la mise en place d'une saine politique de transit, compte tenu des spécificités d'un pays de l'Arc Alpin, tel la Suisse, en matière de topographie, de climat, de disponibilité des sols, de sécurité et surtout d'environnement, devront être respectés: il s'agira pour la Délégation suisse, de faire reconnaître pleinement par la Communauté l'application de tels principes pour le transit à travers la Suisse.
- A cet égard, l'acheminement de la plus grande part possible de trafic de marchandises par le rail, compte tenu des capacités disponibles, représente la pierre angulaire de la politique suisse de transit. La Suisse est persuadée que cette orientation s'intégrera judicieusement dans la politique européenne des transports. La construction d'un tunnel ferroviaire sous la Manche milite en faveur de la promotion du transport des marchandises par le rail et du trafic combiné. L'acceptation, par la Communauté, de l'alternative constituée par une offre améliorée du transport combiné rail/route (ferroutage) revêt dans ce sens une importance de premier ordre et doit être posée à brève échéance, du côté suisse, comme condition à la poursuite de négociations fructueuses.
- Les pressions qui ne manqueront pas de se manifester, du côté communautaire, pour l'établissement d'un couloir routier de transit à travers la Suisse ouvert aux camions de 40 tonnes, sur lesquelles il n'est pas question, du côté Suisse, d'entrer en matière, devront être déjouées par la mise en place d'aménagements au niveau des infrastructures et des services du transport combiné qui rendront l'offre en la matière définitivement crédible et concurrentielle par rapport au transit routier demandé.

- Ces aménagements devront être réalisés en trois phases:
  - . facilitation des formalités douanières et amélioration de toutes les opérations du trafic-voyageurs et marchandises,
  - . réalisation dans les meilleurs délais d'un corridor ferroviaire attrayant permettant le transport de camions de 4 mètres de hauteur, cela à titre de solution transitoire,
  - . mise en service d'une nouvelle transversale ferroviaire (tunnels et voies d'accès) qui, elle, apportera une réponse définitive à la demande de trafic de transit à travers les Alpes.
- Ces aménagements devront porter avant tout:
  - . sur les infrastructures,
  - . sur les gares de transbordement: dans ce sens, il faudra notamment encore s'efforcer de résoudre les problèmes qui se posent en relation avec les terminaux situés au Tessin,
  - . sur la densité, la fréquence et la qualité des services de transport combiné et
  - . sur les tarifs pratiqués pour ce mode de transport.
- La Délégation suisse devra s'efforcer de faire reconnaître comme valable l'alternative offerte par la Suisse pour l'écoulement du trafic de transit sur son territoire. Elle devra en outre oeuvrer pour mettre en place, par le biais des négociations, un cadre de coopération propre à garantir que, du côté communautaire, les mesures nécessaires à l'aménagement des lignes d'accès, des gares de transbordement et des services de transport combiné en direction de la Suisse seront bien prises en temps voulu et soutenues par des moyens financiers adéquats.

- La négociation pourra, le cas échéant, porter sur d'autres éléments importants, tels que:

- . la facilitation des passages aux frontières,
- . la coopération dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire en général,
- . les solutions pratiques à apporter en matière de protection de l'environnement et de sécurité et
- . la coopération sur le plan des analyses et prévisions de trafic

Cette énumération n'exclut aucunement le traitement d'aspects plus spécifiquement routiers, tels l'harmonisation des taxes et redevances. Dans ce domaine, l'on étudiera peut-être notamment les possibilités de rendre la taxe poids lourds et la vignette autoroutière plus conformes à la législation communautaire. La question de l'émolument administratif prélevé sur les véhicules de plus de 28 tonnes pour les transports dans la zone frontitière pourrait également être discutée.

b) L'objectif d'accès au marché

- La négociation devra également permettre de trouver des solutions harmonisées internationalement et non-discriminatoires au problème de la participation des transporteurs suisses au Grand Marché routier libéralisé de 1993. Les modalités et le degré de cette participation pourraient alors faire l'objet de concertations de part et d'autre dans le cadre de la négociation. Il va sans dire que dans un accord avec les CE sur l'accès au marché tout l'acquis des accords bilatéraux conclus entre la Suisse et les Etats-membres de la Communauté doit être sauvegardé.
- Les efforts de la Délégation suisse devront tendre en outre vers l'obtention d'un nombre suffisant d'autorisations pour le trafic bilatéral et triangulaire, ainsi

7. Non que vers une participation des transporteurs suisses, qui sous une forme ou sous une autre, au contingent communautaire.

- Malgré la récente dissolution du Steering Committee,
- Le danger existe que cette demande en faveur de l'accès des transporteurs suisses au Marché libéralisé de 1993 fasse l'objet, du côté communautaire, de marchandages en relation avec le refus d'octroi d'un couloir routier pour les 40 tonnes à travers la Suisse. Fondamentalement, l'aménagement des systèmes d'autorisations routières internationales en Europe n'a pas de rapport direct avec la limitation des poids et dimensions, qui ne crée pas de situation discriminatoire entre transporteurs de différents pays. Il convient de persévérer dans cette demande en vue de l'accès au Marché.

#### 6. La menace de mesures contre la Suisse

- Il s'agit d'éviter que la menace, actuellement officiellement confirmée à la Communauté, de mesures contre les transporteurs suisses circulant à plus de 28 tonnes en territoire communautaire ne soit mise à exécution. L'introduction de telles mesures, de par leur caractère fondamentalement discriminatoire, mettrait en cause le sens même de la négociation sur les transports.
- La Délégation suisse devra écarter la mise à exécution d'une telle menace, en indiquant clairement, dès l'abord, aux représentants de la Communauté que des mesures prises dans ce sens en cours de négociation seraient susceptibles d'entraîner des réactions immédiates de la part de la Suisse, voire, au pire, le retrait de la négociation elle-même.
- Il en va de même par rapport aux menaces proférées par la Communauté en relation avec l'extension de mesures à d'autres aspects du transport international (aviation), voire à d'autres secteurs de l'économie.

## 7. Modalités de participation et constitution de la Délégation suisse

- Malgré la récente dissolution du Steering Committee, chargé de la coordination interdépartementale, il convient de ne pas s'écarter des principes qui figurent au chiffre 5 du rapport du Conseil fédéral du 31 mai 1988, relatif aux négociations entre la Suisse et la CEE sur les transports et à la décision correspondante du 13 juin 1988.
- Sur le plan interne suisse, il apparaît en effet indispensable que la responsabilité principale (Federführung) continue d'incomber au DFTCE. La Direction de l'Office fédéral des transports assurera la coordination dans ce sens, conformément aux instructions de son Chef de Département.  
Des consultations périodiques des autres départements concernés seront mises sur pied au fur et à mesure des développements de la négociation.

- Sur le plan de la négociation elle-même et afin de tenir compte des préoccupations déjà exposées au chiffre 5 du rapport au Conseil fédéral susmentionné, en relation avec l'importance politique de cette négociation dans le cadre plus large de l'ensemble de la coopération économique-politique avec la CEE, la Délégation suisse devra continuer à être placée sous la conduite du Chef du Bureau de l'intégration. Il agira conformément aux instructions du Département exerçant la responsabilité principale (DFTCE).

Le Chef du Service des organisations internationales de l'OFT secondera directement le Chef de Délégation et le remplacera le cas échéant. Il assurera en outre la conduite de la Délégation suisse aux rencontres du Comité de rédaction qui sera constitué, le cas échéant.

### 7. Conclusions

- Afin de garantir l'efficacité des travaux et, compte tenu des possibilités offertes à chaque phase de négociation par les procédures de coordination interne prévues, il n'est pas souhaitable que la Délégation suisse aux négociations se compose d'un grand nombre de représentants. En référence au système adopté par la décision du Conseil fédéral du 13 juin 1988, le Chef et le Chef Adjoint de la Délégation seront assistés par un représentant de la Direction du droit international public du DFAE et de la Mission suisse auprès des CE.

La Délégation suisse pourra en outre comprendre des collaborateurs ou, de cas en cas, des experts d'autres Départements fédéraux.

DEPART  
AFFAIRES STRANGERES

DEPARTEMENT FEDERAL DE  
L'ECONOMIE PUBLIQUE

- Le Conseil fédéral sera informé périodiquement de l'évolution des négociations et fixera les grandes options d'importance politique à prendre dans ce contexte.

Rudolf Felber

Jean-François Delarue

### 8. Consultations

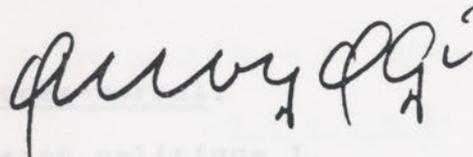
Cette proposition a été élaborée conjointement avec le Bureau de l'intégration DFAE/DFEP. Il a été renoncé à une consultation préalable.

Annexe: projet de décision

9. Conclusions

Nous vous proposons de prendre la décision ci-jointe.

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

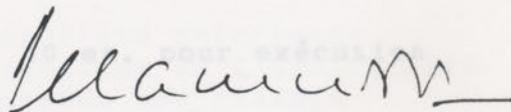


Adolf Ogi

DEPARTEMENT FEDERAL DES  
AFFAIRES ETRANGERES

René Felber

DEPARTEMENT FEDERAL DE  
L'ECONOMIE PUBLIQUE



Jean-Pascal Delamuraz

Annexe: projet de décision

Pour co-rapport à:

- DFI (Office fédéral de la protection de l'environnement)
- DFJP (Office fédéral de la police)
- DFF (Administration fédérale des douanes)

Extrait du procès-verbal:

- d é c i d é :
- DFAE (Division politique I, Direction du droit international public) 10 ex. pour exécution
  - DFI (Office fédéral de la protection de l'environnement) 5 ex. pour exécution
  - DFJP (Office fédéral de la police) 5 ex. pour exécution
  - DFF 2 ex. pour connaissance
  - DFF (Administration fédérale des douanes) 5 ex. pour exécution
  - DFEP (Office des affaires économiques extérieures, Bureau de l'intégration) 10 ex. pour exécution
  - DFTCE (Etat-major pour les questions de transport) 5 ex. pour exécution
  - DFTCE (Office fédéral des transports) 5 ex. pour exécution
  - DFTCE (Office fédéral des routes) 5 ex. pour exécution
  - Direction générale des CFF 5 ex. pour exécution
  - Mission suisse à Bruxelles 5 ex. pour exécution

Le Chef et le Chef Adjoint de la Délégation seront assistés par un représentant de la Direction du droit international public du DFAE et de la Mission suisse auprès des CE.

La Délégation suisse pourra en outre comprendre des collaborateurs ou, de cas en cas, des experts d'autres Départements fédéraux.

En cas échéant, M. Gérard Chappuis assurera la conduite de la Délégation suisse aux rencontres du Comité de rédaction constitué dans le cadre des négociations.

4. Le Conseil fédéral est informé périodiquement de l'évolution des négociations et il est consulté, le cas échéant, sur les grandes options d'importance politique à prendre.

### Négociations entre la Suisse et la CEE sur les transports

Pour extrait conforme,  
Le secrétaire:

Vu la proposition conjointe du DFTCE, du DFAE et du DFEP  
du

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

#### d é c i d é :

1. La proposition et les instructions qu'elle contient sont approuvées.
2. La Suisse participe aux négociations proposées par la CEE au titre de son nouveau mandat du 8 décembre 1988 et elle entrera formellement en négociations, en temps voulu, avec une Délégation communautaire, pour autant que les aspects revêtant un caractère prioritaire pour la Délégation suisse soient dûment pris en compte dans le cadre des négociations.
3. Sur le plan interne suisse, la responsabilité principale (Federführung) incombe au DFTCE. La Direction de l'Office fédéral des transports assurera la coordination des travaux conformément aux instructions du Chef de son Département.
4. La Direction de la Délégation suisse aux négociations est confiée à:
  - M. l'Ambassadeur Jakob Kellenberger, Chef du Bureau de l'intégration DFAE/DFEP
 qui se fait seconder par
  - M. Gérard Chappuis, Chef du Service des organisations internationales de l'OFT, remplaçant du Chef de délégation.

Le Chef et le Chef Adjoint de la Délégation seront assistés par un représentant de la Direction du droit international public du DFAE et de la Mission suisse auprès des CE.

La Délégation suisse pourra en outre comprendre des collaborateurs ou, de cas en cas, des experts d'autres Départements fédéraux.

5. Le cas échéant, M. Gérard Chappuis assurera la conduite de la Délégation suisse aux rencontres du Comité de rédaction constitué dans le cadre des négociations.

6. Le Conseil fédéral est informé périodiquement de l'évolution des négociations et il est consulté, le cas échéant, sur les grandes options d'importance politique à prendre.

Pour extrait conforme,  
Le secrétaire:

Ausfert

Bern, den 10. Feb. 1989

Zu den Bundesrat

Verhandlungen Schweiz/EG über Transporte

Hilfeschicht

zum Antrag EVED, EIA, EVD vom 7.2.1989.

Wir sind mit dem Antragsdispositiv einverstanden. Wir beantragen indessen, die im Antrag enthaltenen Instruktionen wie folgt zu ändern:

1. Art. 5 a in fine (8, 13)

Der folgende Schlusssatz ist zu streichen: "La question de l'évolution administrative ... être discutée."

Begründung:

Die Diskussion der Verwaltungsgebühr und des Bewilligungssystem für überschwere ausländische und schweizerische Fahrzeuge darf nicht angeboten werden. Eine Aufhebung oder Änderung des Bewilligungssystem (inkl. Gebühren) hätte für die Schweiz folgende schwerwiegende Konsequenzen:

- Der Bundesrat würde die Gesetzgebungshoheit in einer rein nationalen Domäne verlieren. Kein anderer Staat würde



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT  
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE  
 DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

Ausgeteilt

Bern, den **10. Feb. 1989**

An den Bundesrat

Verhandlungen Schweiz/EG über Transporte

M i t t e r i c h t

zum Antrag EVED, EDA, EVD vom 7.2.1989.

Wir sind mit dem Antragsdispositiv einverstanden. Wir beantragen indessen, die im Antrag enthaltenen Instruktionen wie folgt zu ändern:

1. Ziff. 5 a in fine (S. 13)

Der folgende Schlusssatz ist zu streichen: "La question de l'émolument administratif ... être discutée."

Begründung:

Die Diskussion der Verwaltungsgebühr und des Bewilligungssystems für überschwere ausländische und schweizerische Fahrzeuge darf nicht angeboten werden. Eine Aufhebung oder Aenderung des Bewilligungssystems (inkl. Gebühren) hätte für die Schweiz folgende schwerwiegende Konsequenzen:

- Der Bundesrat würde die Gesetzgebungshoheit in einer rein nationalen Domäne verlieren. Kein anderer Staat würde

sich für eine solche Kompetenzbeschneidung hergeben. Auch ausländische Staaten verlangen für Bewilligungen zum Transport mit Fahrzeugen, die ihre eigenstaatlichen Gewichte überschreiten, eine solche Gebühr.

- Die Kontrolle der Einhaltung der 28-t-Limite würde verunmöglicht. Dem Missbrauch würden Tür und Tor geöffnet. Die Bewilligungen enthalten die bewilligten Gewichte und die Fahrstrecken; sie sind Grundvoraussetzung für eine wirksame Kontrolle.

- Die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Transporteure (vor allem der Bauwirtschaft) würde schwer beeinträchtigt: da die Ausländer mit Uebergewichten ohne Bewilligung (und ohne Gebühren) in die schweizerische Grenzzone und die Schweizer vom Landesinnern nur mit 28 t in die gleiche Grenzzone einfahren dürften, würden die ausländischen Transporte zuungunsten der Schweizer wesentlich verbilligt.

## 2. Ziff. 6 Abs. 2 (S. 14)

Der Satz ist am Schluss wie folgt zu ergänzen:

"... réactions immédiates de la part de la Suisse, voire l'abrogation de la réglementation sur la zone proche de la frontière applicable aux véhicules de 40 t ou, au pire, le retrait ..."

### Begründung

Verschiedene Gespräche mit Vertretern der EG haben gezeigt, dass die schweizerische Grenzzonenregelung unbekannt ist oder bewusst übergangen wird. Tatsächlich gewährt die Schweiz schon seit Jahren den ausländischen und schweizerischen Transporteuren die Möglichkeit, mit Fahrzeugen bis 40 t (= EG-Gewicht) in die schweizerische Grenzzone einzufahren. Vor dem Abbruch der Verhandlungen käme daher die Auf-

EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT 31

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES

hebung dieser Grenzzone für EG-Fahrzeuge als schweizerische Gegenmassnahme in Frage. Die Aufhebung dieser Grenzzone hätte einschneidende wirtschaftliche Auswirkungen vor allem auch für die EG-Länder (allerdings auch für die Schweiz) zur Folge.

VERTRAULICH

An den Bundesrat

EIDGENÖSSISCHES  
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT

Verkehrsverhandlungen zwischen der Schweiz und der EG

i. V. R. K. M.

Bezug

zum Aussprachepapier IDA/EVD/EVED vom 7. Februar 1989

Wir haben zum Aussprachepapier folgende

Anträge:

Über die zu realisierende Übergangslösung sei im Zusammenhang mit dem NEAT-Variantenentscheid zu beschliessen.

Begründung

Zur Zeit stehen offenbar eine Absenkung des Lötschbergtunnels und Massnahmen am Simplontunnel im Umfang von 400 bis 500 Millionen als Sofortlösung im Vordergrund. Käme im Rahmen des NEAT-Entscheidung eine Lötschberg-Basisvariante zum Zuge, wäre es wirtschaftlich nicht vertretbar, vorher noch einige hundert Millionen in den bestehenden Lötschberg-Scheiteltunnel für eine ohnehin wenig zukunftssträchtige 'rollende Landstrasse' zu investieren. Deshalb sollte in den Verhandlungen die Übergangslösung am bestehenden Lötschbergtunnel noch nicht in den Vordergrund gerückt werden.



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT  
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES  
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 10. Februar 1989

Für die BR.-Sitzung  
 vom 13. FEB 1989

VERTRAULICH

An den Bundesrat

Verkehrsverhandlungen zwischen der Schweiz und der EG

Mitbericht

zum Aussprachepapier EDA/EVD/EVED vom 7. Februar 1989

Wir haben zum Aussprachepapier folgende

A n t r ä g e :

1. Ueber die zu realisierende Uebergangslösung sei im Zusammenhang mit dem NEAT-Variantenentscheid zu beschliessen.

Begründung

Zur Zeit stehen offenbar eine Absenkung des Lötschbergtunnels und Massnahmen am Simplontunnel im Umfang von 400 bis 500 Millionen als Sofortlösung im Vordergrund. Käme im Rahmen des NEAT-Entscheidunges eine Lötschberg-Basisvariante zum Zuge, wäre es wirtschaftlich nicht vertretbar, vorher noch einige hundert Millionen in den bestehenden Lötschberg-Scheiteltunnel für eine ohnehin wenig zukunftssträchtige 'rollende Landstrasse' zu investieren. Deshalb sollte in den Verhandlungen die Uebergangslösung am bestehenden Lötschbergtunnel noch nicht in den Vordergrund gerückt werden.

2. Ziffer 4 Absatz 2 des Dispositives sei wie folgt zu ergänzen (Aenderung unterstrichen):

"Le Chef et le Chef Adjoint de la Délégation seront assistés par un représentant de la direction du droit international public du DFAE, de l'Administration fédérale des douanes et de la Mission suisse auprès des CE."

#### Begründung

Wie den Antragsbegründungen im Aussprachepapier entnommen werden kann, geht es in den bevorstehenden Verkehrsgesprächen in mancherlei Hinsicht um Probleme, die in einem direkten Zusammenhang mit dem Auftrag und der Aufgabenerfüllung der Eidg. Zollverwaltung stehen. Die Verkehrsverhandlungen müssen zum Anlass genommen werden, um im Hinblick auf den Strassen-Güterverkehr der 90er Jahre im Grenzbereich wesentlich bessere Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine Vertretung der Eidg. Zollverwaltung in der Verhandlungsdelegation scheint uns zwingend.

3. Die Möglichkeit der Anpassung der SVA und der Nationalstrassenabgabe an die EG-Gesetzgebung sei nicht zum Bestandteil des Verhandlungsmandates zu machen (S. 13 Aussprachepapier).

#### Begründung

Es ist für uns nicht klar, was diese Anpassung bedeuten soll. Es kann daraus ebensogut ein schweizerischer Verzicht wie eine Anpassung an eine - noch völlig ungewisse - EG-Regelung verstanden werden. Deshalb ist im Verhandlungsmandat darauf zu verzichten.

4. Ziff. 6 des Antragsdispositives sei wie folgt zu verschärfen (unterstrichen):

"Der Bundesrat wird regelmässig über den Fortgang der Verhandlungen informiert; er bestimmt die Leitlinien der Verhandlungen."

Begründung

Wir legen besonderen Wert darauf, dass der Bundesrat in diesem für unser Land zentralen Geschäft regelmässig über den Fortgang der Verhandlungen informiert wird und die Leitlinien der Verhandlungen setzen kann.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

*S. K.*

STICH