



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

3003 Berne, le 3 septembre 1991

Ne va pas à la presse

Aux membres du Conseil fédéral

Note d'information

Information relative à la rencontre du 30 août 1991 à Berne entre le Chef du DFTCE et le Ministre autrichien des transports, M. Rudolf Streicher

I

Le 30 août 1991, le soussigné a reçu, pour la première fois à Berne, la visite de son collègue autrichien pour des entretiens bilatéraux.

A cette occasion, le Chef du DFTCE a informé M. Streicher:

- de l'intention de la Suisse de signer prochainement avec l'Allemagne et l'Italie, l'Accord trilatéral sur l'amélioration du transport combiné rail/route à travers la Suisse;
- des discussions qu'il a eues récemment avec le Ministre allemand des transports, M. G. Krause, notamment en ce qui concerne l'impôt allemand sur les poids lourds (Teilkraftfahrzeugsteuer)
- de l'état des discussions entre la CE et la Suisse en matière d'accord sur le transit.



II

L'essentiel de la discussion entre les deux ministres a porté sur les négociations sur le transit que mènent la Suisse et l'Autriche avec la CE.

Le soussigné a rappelé à son collègue que la Suisse était en mesure d'augmenter fortement les capacités de transport sur le rail d'ici 1994, mais qu'elle voulait être sûre que le développement de l'infrastructure pour le transport combiné soit coordonné au niveau européen.

Il a insisté sur le fait que la CE devait accepter la philosophie des transports consistant à passer de la route au rail et que, dans ce cadre, la vérité des coûts des transports (Kostenwahrheit) devait être établie sans délai.

Enfin, il a fourni à M. Streicher des explications détaillées sur le système de bonus présenté à la Suisse par la CE, en lui précisant qu'un groupe interdépartemental se chargeait actuellement de l'examiner sur le plan interne. Il a par ailleurs souligné que la loi fédérale sur la circulation routière ne laissait qu'une marge de manoeuvre très étroite.

III

De son côté, le Ministre autrichien des transports a révélé que son pays avait subi, en raison de sa demande d'adhésion, une grande pression de la présidence néerlandaise de la CE. Cette dernière souhaite en effet que l'Autriche fasse preuve d'une plus grande flexibilité en matière de transit. De plus, il a ajouté que la pression se faisait toujours plus sentir sur le plan interne (plus de 1500 initiatives populaires auraient été déposées en Autriche contre les nuisances engendrées par le trafic de transit).

Avec près de 20 millions de tonnes de marchandises transitant sur son territoire par la route, l'Autriche estime faire preuve de suffisamment de flexibilité, ce d'autant plus qu'elle est prête, d'ici 1995, à offrir des capacités sur le rail d'également 20 millions de tonnes et à développer des projets d'infrastructures importants (notamment le tunnel de base du Brenner). S'agissant de ce dernier projet, il faut relever que bon nombre de questions conceptionnelles et financières demeurent encore ouvertes et devront être discutées avec les Etats voisins intéressés, à savoir l'Allemagne et l'Italie.

Pour M. Streicher, la philosophie autrichienne en matière de transit se résume comme suit:

L'Autriche a pour objectif de diminuer les émissions nocives de 65 pour cent en 10 ans sur l'ensemble de son territoire; un tel objectif n'est atteignable qu'en dirigeant le trafic de la route vers le rail et en autorisant le passage de véhicules "propres".

Sur la question du "trafic détourné" vers l'Autriche, le Ministre autrichien des transports est persuadé qu'à partir de 1995, la Suisse sera en mesure de reprendre une partie de ce trafic selon le principe du "chemin le plus court". Le soussigné a précisé que la Suisse était prête à le faire, mais à sa "façon", c'est-à-dire par le rail, et ce point de vue a rencontré l'assentiment de M. Streicher.

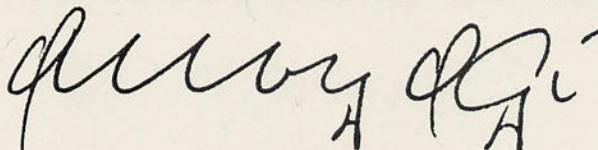
Enfin s'exprimant sur la durée de l'accord entre son pays et la CE en matière de transit, M. Streicher a fait savoir que celle-ci devrait varier entre 10 et 15 ans (compromis possible sur 13 ans).

IV

S'appuyant sur une politique concordante en matière de transport, les deux Ministres se sont mis d'accord pour coordonner leurs positions face à la CE. Dans cette optique, il importe tant pour la Suisse que pour l'Autriche:

- de poursuivre le développement des infrastructures ferroviaires, de manière à ce que d'ici 1995, les capacités soient suffisantes;
- d'obtenir de la CE une durée des accords sur le transit qui soit plus ou moins équivalente;
- d'agir de concert dans l'établissement de la vérité des coûts des transports, ce d'autant plus que les deux pays investissent d'énormes montants dans la construction d'infrastructures d'importance européenne [tunnel de base du Brenner, Nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA)].

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



Adolf Ogi