

063.71

Bonn, le 4 juin 1993 - FI/MAL

NOTE DE DOSSIER

Visite du Président de la Confédération A. Ogi (CFO) au Ministre allemand des transports Wissmann, Bonn, 3 juin 1993

1. Composition des délégations

Délégation allemande: Ministre Wissmann, MinDirig Joerss, MinR Mückenhausen, MinR Heese (Unterabteilung A 1), Dr. Pföhler (Leitungsstab du Ministre), M. Knaack.

Délégation suisse: Conseiller fédéral Ogi, Ambassadeur Chenaux-Repond, Vice-Directeur Isliker (Directeur-adjoint OFT), M. Schneuwly (Organisations internationales OFT), M. Clément (Service de presse DFTCE), M. Aeschmann (collaborateur personnel de CFO), P. Fivat.

2. Résumé de l'entretien

Le **Ministre Wissmann**, qui n'assume sa nouvelle fonction que depuis quelques semaines, fait état des liens qui l'attachent à la Suisse (origine de Baden-Württemberg, voyages touristiques). Il souligne que la voie de la Suisse vers l'Europe doit rester ouverte, si possible sous forme d'entrée de la Suisse dans la CE. Toute action punitive de la Communauté à la suite du vote du 6 décembre irait à fins contraires. C'est là d'ailleurs également l'opinion du Chancelier Kohl. L'Allemagne s'engagera donc, lors du Conseil des Ministres des transports du 7 juin, en faveur de l'ouverture de négociations sur le transport aérien et sur le transport terrestre. Elle a en effet un intérêt tant à l'accès au marché qu'à l'harmonisation des conditions de concurrence en Europe. Wissmann exprime son appréciation quant à la conception du transport combiné ("Huckepackkonzeption") développée par la Suisse. Il relève toutefois que la limite des 28 tonnes représente un sujet délicat. Il note également que quelques problèmes affectent les relations bilatérales entre la Suisse et l'Allemagne. Au plan du transport terrestre, il mentionne le trafic dans la zone frontalière ("kleiner Grenzverkehr") et la "Uebergewichtsgebühr" (les Allemands emploient le terme de "Kanzleigebühr"), que l'Allemagne et la CCE considèrent comme une infraction à l'Accord bilatéral sur le transit. Au plan du transport aérien, Wissmann évoque l'impossibilité faite à Lufthansa de procéder



elle-même à l'embarquement des bagages ("Selbstabfertigung") à Zurich-Kloten et relève également certaines difficultés d'application de l'accord bilatéral aérien de 1984 relatif à l'aéroport précité.

Le Ministre demande qu'en retour d'un geste communautaire le 7 juin, la Suisse fasse la preuve concrète de sa bonne volonté sur les points soulevés. Il suggère la mise en place d'un groupe de travail de fonctionnaires chargé d'établir un catalogue des problèmes bilatéraux avant l'été et de faire des propositions aux Ministres dès l'automne.

Dans sa réponse, CFO souligne tout d'abord avec force l'importance, au plan de la politique d'intégration européenne de la Suisse, d'un signal positif rapide de la Communauté au sujet du lancement du processus négociatoire sur un accord dans le domaine du transport aérien et du transport terrestre. La Communauté doit tenir les engagements contractuels et politiques pris lors de la négociation de l'accord de transit. Si tel est le cas, la Suisse progressera vers l'Europe. A défaut, il faut craindre un mouvement de recul. CFO relève que la Suisse s'efforce d'appliquer une politique nouvelle, plus rationnelle et tenant mieux compte de la répartition des coûts effectifs entre rail et route. Dans le trafic Nord-Sud, elle prend actuellement à sa charge un volume équivalent à celui de la France et de l'Autriche. Mais 80 % de ce volume transite sur le rail et 20 % sur la route, alors que la proportion est exactement inverse en ce qui concerne les deux pays cités. Au plan du transport routier vers l'Italie, la Suisse ne dispose que du Gotthard. On ne peut l'obliger à y construire une seconde autoroute. La topographie ne s'y prête pas, nos objectifs relatifs à la propreté de l'air ("Luftreinhaltung") seraient compromis et les citoyens ne le toléreraient pas. Par ailleurs, ni la limite de 28 tonnes, ni l'interdiction du trafic de nuit et du trafic dominical pour les poids lourds ne sont négociables. Telle est la réalité politique suisse. En revanche, la Suisse est prête à investir par ses propres moyens des fonds considérables pour la construction des transversales alpines. Alors que le transit alpin devrait atteindre 110 millions de tonnes en l'an 2000 et 130 millions de tonnes en 2020, nous mettrons à disposition une capacité de 70-75 millions de tonnes. Il serait regrettable que de tels progrès soient compromis. CFO souligne que le corridor pour le trafic combiné prévu pour 1994 coûtera déjà Fr. 1,2 mia. Sans flexibilité communautaire le 7 juin, la réalisation en deviendra difficile. En revanche, si la Communauté respecte ses engagements, la Suisse tiendra les siens à temps. CFO remarque que nous ne voulons pas piquer les beaux raisins, mais que nous avons besoin de compréhension de la part de nos partenaires dans notre politique européenne. Bien que cette compréhension existe au niveau des ministres, elle fait défaut à l'échelon des fonctionnaires. CFO insiste sur le fait que le signal attendu de la Communauté le 7 juin doit non seulement être positif dans sa substance, mais également être formulé dans des termes opportuns.

Au demeurant, CFO donne son accord à la création d'un ou plu-

sieurs groupes de travail bilatéraux et propose que la première réunion ait lieu en Suisse très prochainement (direction côté allemand: Joeress; côté suisse: Berger ou Bürki). Il mentionne également qu'au plan du transport aérien, des discussions ont eu lieu avec le Canton de Zurich et que la question soulevée par Lufthansa devrait pouvoir trouver une solution.

Wissmann exprime sa satisfaction sur ces éléments et répète que l'Allemagne s'engagera en faveur du démarrage du processus négociatoire le 7 juin. Son collègue français, avec lequel il a évoqué la question le jour précédent lors du Sommet franco-allemand de Beaune, a une position analogue. Cela étant, Wissmann remarque que la Suisse revendique pour elle-même des choses qu'elle n'est pas disposée à concéder à ses partenaires, et poursuit parfois "eine unnötige Politik der Nadelstiche". Que se passerait-il si l'Allemagne agissait de même et interdisait, par exemple, la circulation de poids lourds suisses de 40 tonnes sur son territoire ?

CF0 répond que dans une telle hypothèse, il n'aurait d'autre alternative que de suspendre toutes les autorisations spéciales délivrées aux camions de 40 tonnes de la CE de circuler sur le territoire helvétique, autorisations qui sont accordées au rythme de 600 à 800 par mois (les principaux bénéficiaires de telles autorisations sont les camionneurs allemands).

Au cours de l'entretien, Wissmann relève encore que l'Allemagne est également un pays de transit intensif, notamment sur l'axe Est-Ouest, et ce avec des contraintes écologiques minimales et sans imputation des coûts d'infrastructure. Il fait part de son espoir de voir bientôt introduire une vignette européenne et mentionne brièvement la discussion relative à la "Mineralölsteuer". Le Ministre souligne également la nécessité, pour les compagnies aéronautiques européennes, de rester compétitives face aux compagnies américaines. CF0 évoque les expériences de la Suisse et remet en particulier au Ministre allemand un exemplaire du rapport très récent du groupe de travail sur la réforme des chemins de fer fédéraux. Il souligne qu'au moment où la CE introduira une taxe proportionnelle à l'utilisation ("leistungsabhängig"), la Suisse sera immédiatement en mesure de devenir eurocompatible. Il fait état par ailleurs des discussions en cours sur le projet Alcazar. Bien que la Confédération ne possède que 6 % du capital de Swissair (20 % au total en mains publiques), la loi fédérale sur la navigation aérienne devrait être révisée, avec possibilité de référendum à la clé. CF0 n'exclut pas la recherche d'une autre alternative.

Finalement, la partie suisse aborde encore la question du terrain sis sur territoire bâlois, mais en possession de la Deutsche Bundesbahn, et sur lequel devrait se réaliser l'agrandissement projeté de la Muba. Elle explique les divergences actuelles sur le prix de rachat (Bâle se fonde sur une expertise portant sur l'utilisation en tant qu'infrastructure de foire et fixant l'indemnisation à Fr. 165.-- par m²; la DBB part d'une utilisation commerciale maximale, soit Fr. 1'000.-- par m²). Au cas où un compromis n'interviendrait pas

dans un très proche avenir, la Suisse se verrait forcée d'invoquer la clause du Traité de 1852 entre la Suisse et le Grand-Duché de Bade encore en vigueur, qui prévoit la récupération dans un délai de 5 ans à compter à partir de la date de dénonciation pour la surface requise. CFO demande à Wissmann d'user de son influence sur le président de la DBB. Wissmann fait part de ses réticences philosophiques à intervenir dans ce qu'il considère comme une décision d'entreprise, mais il accepte d'évoquer la question avec l'interlocuteur mentionné.

CX relève en conclusion la nécessité, dans le cadre du groupe de travail bilatéral qui sera mis sur pied, de décrire avec soin et de manière concrète les problèmes recensés, afin d'éviter de parler sans se comprendre. CX souligne notamment l'importance de la précision dans le langage (exemple typique: la "Kanzleigebühr" évoquée par l'Allemagne se nomme "Uebergewichtsgebühr" en Suisse).



(P. Fivat)

Annexe: communiqué de presse suisse

Copie: CX, IH, FI, BB, PR, HE, YU

FI -> 7/a

(Kopien eingegangen
CX/1H/PR)

PRESSEMITTEILUNG

Bundespräsident Adolf Ogi trifft Matthias Wissmann, deutscher Bundesminister für Verkehr, in Bonn

Bundespräsident Adolf Ogi, Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, hat auf dem Weg zur Ministertagung der Internationalen Energie-Agentur IEA, am Donnerstag, den 3. Juni 1993, in Bonn den neuen Bundesminister für Verkehr von Deutschland, Matthias Wissmann, getroffen.

Die Gespräche betrafen die deutsch-schweizerischen Beziehungen im Verkehrsbereich, sowie Fragen der europäischen Integration. Folgende Themen wurden insbesondere angesprochen:

- Die schweizerische Position nach der EWR-Abstimmung;
- Die zukünftigen Verhandlungen zwischen der EG und der Schweiz über den Strassen- und Luftverkehr;
- und bestimmte Fragen der Koordination im Eisenbahnverkehr, insbesondere über die Verbesserung der Zufahrtslinien der NEAT auf deutschem Boden.

Herr Minister Wissmann hat unterstrichen, dass niemand die Isolierung der Schweiz in Europa wünsche. "Der Weg nach Europa muss für die Schweiz offen bleiben", erklärte der Verkehrsminister. Er hat weiter seine Anerkennung für die Schweizer Verkehrspolitik ausgedrückt. Im Strassengüterverkehr sollen aber Lösungen für den kleinen Grenzverkehr und die Uebergewichtsgebühren gefunden werden.

Bundespräsident Ogi hat daran erinnert, dass die Absicht der Schweiz zur Entwicklung einer offenen Politik weiterhin bestehe und hat dabei insbesondere auf die Ratifizierung des Transitabkommens hingewiesen. Er hat zugunsten einer raschen Aufnahme bilateraler Verhandlungen zwischen der EG und der Schweiz im Bereich des Marktzuganges im Strassen- und Luftverkehr plädiert.

Bilaterale Fragen im Eisenbahnverkehr

Die beiden Minister haben über diverse bilaterale Fragen im Eisenbahnverkehr diskutiert, wie etwa die Verbesserung der Achse im Rheintal, die Verbindung zwischen der Schweiz und Stuttgart, sowie Probleme im Zusammenhang mit der künftigen Abwicklung des Güterverkehrs in der Region Basel Badischer Bahnhof/Weil am Rhein.

Wie dies in der trilateralen Vereinbarung zwischen der BRD, der Schweiz und Italien über den Ausbau des kombinierten Verkehrs im Transit durch die Schweizer Alpen vorgesehen ist, welche in Bonn am 3. Dezember 1991 unterschrieben wurde, hat der Bundespräsident seinen deutschen Kollegen aufgefordert, die NEAT-Zufahrtstrecken auf deutschem Boden zu

verbessern. Die NEAT und der Huckepack-Korridor werden nur voll betriebsfähig sein, wenn die Nachbarländer der Schweiz das zusätzliche Güterverkehrsaufkommen der Bahn übernehmen können.

Die Minister sind übereingekommen, Arbeitsgruppen für die aufgeworfenen Fragen im Strassenverkehr und in der Luftfahrt einzusetzen, um Lösungen zu finden.

Bern, den 3. Juni 1993

**Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement
Pressedienst**