

8 juillet 1981

Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT),
53e session, Helsinki, 26 et 27 mai 1981; rapport

- Département des transports, des communications et de l'énergie.
Proposition du 18 juin 1981 (annexe)
Département des affaires étrangères. Co-rapport du 30 juin 1981
(adhésion)
Département de l'intérieur. Co-rapport du 30 juin 1981 (adhésion)
Département de justice et police. Co-rapport du 29 juin 1981
(adhésion)
Département des finances. Co-rapport du 24 juin 1981 (adhésion)
Département de l'économie publique. Co-rapport du 29 juin 1981
(adhésion)

Conformément à la proposition, le Conseil fédéral

d é c i d e :

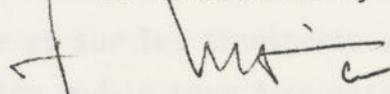
Il est pris connaissance du rapport présenté.

Extrait du procès-verbal:

- | | | | |
|----------|----|------|--------------|
| - EVED | 14 | pour | exécution |
| - EDA | 6 | pour | connaissance |
| - EDI | 3 | " | " |
| - EJPD | 3 | " | " |
| - EFD | 7 | " | " |
| - EVD | 5 | " | " |
| - EFK | 2 | " | " |
| - FinDel | 2 | " | " |

Pour extrait conforme:

Le secrétaire,






3003 Berne, le 18 juin 1981

Distribué

Au Conseil fédéral

53e session de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

1. Le Conseil des Ministres de la CEMT a siégé les 26 et 27 mai 1981 à Helsinki, sous la présidence de M. Saarto, Ministre des communications de Finlande.
2. La plupart des 19 Etats membres étaient représentés à l'échelon ministériel, les pays associés (Australie, Canada, Etats-Unis, Japon) par le Vice-Ministre des transports. La Commission des Communautés européennes était également invitée.
3. Pour la Suisse, le soussigné était accompagné de MM. F. Bürki, directeur désigné de l'OFT, P.R. Jordanis (suppléant pour la CEMT) et G. Chappuis, adjoint scientifique à l'OFT (rapporteur en séance). Le Département de justice et police était représenté par M. R. Messerli, vice-directeur de l'OPP.
4. Un débat substantiel a porté sur les économies d'énergie dans les transports; un large consensus s'est dégagé pour estimer que ce secteur doit y contribuer efficacement, surtout par la politique d'investissement et la promotion des transports publics. Le soussigné a mentionné les conclusions des conceptions globales suisses sur l'énergie et sur les transports et relevé que s'il importe d'influencer la répartition modale pour économiser l'énergie, notre pays n'entend pas recourir à des mesures de contrainte sans nécessité absolue et envisage plutôt des moyens d'ordre fiscal pour freiner la consommation. Sur le plan international, il faut veiller à ne pas prendre

des décisions qui iraient à l'encontre des conclusions du débat sur l'énergie, par exemple par une libéralisation du trafic routier de marchandises qui ne tiendrait pas compte des distorsions de concurrence et de la nécessité d'une meilleure répartition entre le rail et la route.

5. Sur la base d'un rapport établi sous présidence de la délégation suisse, la conférence a admis le principe que chaque catégorie d'usagers doit couvrir les coûts qu'elle occasionne pour l'usage des infrastructures. Plus important pour notre pays est le fait que, pour la première fois dans une enceinte internationale, il a été reconnu que le principe dit de la nationalité (où les poids lourds n'acquittent des taxes que dans leur pays d'immatriculation et sont exonérés à l'étranger), préconisé par les Communautés européennes, ne saurait répondre à toutes les situations. Pour les Etats à vocation de transit, comme l'Autriche et la Suisse - qui, de surcroît, sont des contrées montagneuses - il est indispensable de compenser le déséquilibre des charges d'infrastructure par des taxes additionnelles, selon le principe de la territorialité. La délégation suisse a relevé notamment qu'en région alpine, la construction d'une route revient en moyenne à 100 millions par km et que son entretien est également beaucoup plus cher qu'en plaine, auxquels s'ajoute le fait qu'en raison de l'exiguïté du territoire, les poids lourds étrangers peuvent se dispenser d'acheter du carburant et, par conséquent, d'acquitter la surtaxe destinée à financer les autoroutes. Quels que soient les développements parlementaires actuellement en cours, le Gouvernement suisse est favorable au principe de la territorialité, mais veillera à éviter toute discrimination entre transporteurs suisses et étrangers et au respect des accords internationaux. Il convient de poursuivre, sur le plan international, la recherche de données concrètes permettant d'évaluer le supplément "territorial" par rapport au système national de couverture des coûts d'infrastructure. Tandis que l'Autriche et la Yougoslavie ont la même approche et que la Commission des Communautés a marqué sa compréhension à cet égard, certains pays périphériques auraient voulu que, parallèlement à cette légalisation internationale du droit de percevoir des redevances pour l'usage des infrastructures, la CEMT s'engage dans

8. Juli 1981

une vaste action de libéralisation du trafic routier lourd (allègement des contingents, augmentation des poids et dimensions, levée des interdictions de circuler le dimanche, etc.). Le soussigné, appuyé par l'Autriche, a négocié avec le Ministre britannique des transports un compromis compatible avec les positions des autorités et de l'opinion publique de notre pays.

6. Le même débat entre pays périphériques et pays de transit s'est déroulé à propos d'une éventuelle augmentation du contingent multilatéral CEMT pour les transports routiers de marchandises. La délégation suisse aurait pu accepter un relèvement de 6 autorisations par pays (comme l'an dernier), à condition que tous les Etats membres l'acceptent, ce qui n'a pas été le cas. Le Conseil a finalement renvoyé cette question à sa session de novembre.
7. Le Conseil a marqué un vif intérêt pour le problème du transport des personnes handicapées et a notamment recommandé la recherche d'une normalisation des dimensions de fauteuils roulants pouvant être admises dans les transports publics.
8. Il a pris également connaissance des résultats positifs d'une conférence CEMT/Conseil de l'Europe tenue à Strasbourg en décembre 1980 sur l'éducation routière des jeunes gens, ainsi que du séminaire sur l'interface transports aériens/transports terrestres, présidé par le prof. Genton, EPFL.
9. Enfin, d'entente avec les Ministres des transports de la République fédérale d'Allemagne, de l'Autriche et de l'Italie, le soussigné a renseigné le Conseil sur les entretiens entre les 4 délégations sur les projets de traversées alpines. En l'absence de M. Formica (Italie), il a fallu renoncer à tenir, en marge de la conférence, une réunion formelle des 4 Ministres intéressés. Les pourparlers directs devront se poursuivre en vue d'aboutir autant que possible à une entente et de coordonner l'action sur le plan national et international. On dispose de projets concrets et comparables, les positions des ministères des transports des 4 pays sont connues; il conviendra aussi de tenir compte des aspects de politique générale

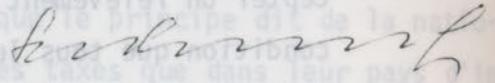
- EVED	10	zur Vollzug	
- EDA	6	zur Kenntnis	
- EDI	3	"	"
- EJPD	3	"	"
- EMD	4	"	"
- EFD	7	"	"
- EVD	5	"	"

- BK	3	(Br, Fe, Re) zur Kenntnis
- EPK	2	" "
- FinDel	2	" "

et du développement régional, ainsi que des possibilités et modalités de financement. Le moment venu, le Conseil des Ministres de la CEMT sera tenu au courant de l'évolution des pourparlers.

10. Nous vous proposons de prendre connaissance du présent rapport.

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



Schlumpf

Extrait du procès-verbal à :

DFTCE	- OFT	(5 ex.)
	- SG	(3 ex.)
	- SET	(1 ex.)
	- OFA	(1 ex.)
	- OFEN	(1 ex.)
	- CFF	(3 ex.)
DFAE	- DP	(1 ex.)
	- BI	(1 ex.)
	- DDIP	(1 ex.)
DFI	- OFR	(1 ex.)
	- OFPE	(1 ex.)
DFJP	- OFP	(3 ex.)
DFF	- AFF	(1 ex.)
	- OFP	(1 ex.)
	- AFD	(1 ex.)
DFEP	- OFAEE	(3 ex.)