

1226

7 juillet 1982

55e session de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), rapport

- Département des transports, des communications et de l'énergie.  
Proposition du 10 juin 1982 (annexe)
- Département des affaires étrangères. Co-rapport du 21 juin  
1982 (adhésion)
- Département de l'intérieur. Co-rapport du 18 juin 1982  
(adhésion)
- Département de justice et police. Co-rapport du 18 juin 1982  
(adhésion)
- Département des finances. Co-rapport du 16 juin 1982 (adhésion)
- Département de l'économie publique. Co-rapport du 24 juin 1982  
(adhésion)

Conformément à la proposition, le Conseil fédéral

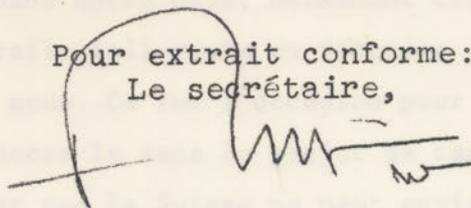
d é c i d e :

Il est pris acte du rapport.

Extrait du procès-verbal:

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

Pour extrait conforme:  
Le secrétaire,






084.1 it

3003 Berne, le 10 juin 1982

Distribué

Au Conseil fédéral

55e session de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

1. Le Conseil des Ministres de la CEMT a siégé les 25 et 26 mai 1982 à Dublin, sous la présidence de M. John Wilson, Ministre des transports de l'Irlande.
2. Pour la Suisse, le soussigné était accompagné de MM. P.R. Jordanis, suppléant pour la CEMT, et G. Chappuis, adjoint scientifique à l'OFT; le Département de justice et police était représenté par M. F. Steinauer, suppléant du chef de la Division principale de la circulation routière. En sa qualité de co-président de la Conférence diplomatique de l'ASOR, l'Ambassadeur Franz Blankart a également pris part à la session.
3. Le Conseil a adopté trois résolutions:
  - la première libère de toute autorisation les transports routiers de déménagements internationaux en transit;
  - la seconde a trait à l'orientation des politiques ferroviaires et répond aux objectifs poursuivis dans notre pays, notamment celui d'une meilleure répartition du trafic rail-route en fonction des avantages intrinsèques de chaque mode. Ce fut l'occasion pour le soussigné d'expliquer une fois encore le sens du projet de taxe sur les poids lourds et d'indiquer que la Suisse ne peut envisager la mise en oeuvre d'une nouvelle transversale alpine que si celle-ci répond à une demande de trafic international. Le programme d'action joint à cette résolution étant en partie en contradiction avec les principes d'autonomie commerciale des chemins de fer,

nous avons relevé que des problèmes tels que le marketing ou la politique tarifaire n'étaient guère de la compétence d'une organisation inter-gouvernementale comme la CEMT. Il appartiendra aux Suppléants de veiller à éviter les doubles emplois avec les travaux de l'Union internationale des chemins de fer.

- la troisième résolution, élaborée par un comité sous présidence suisse (M. Steinauer), concerne le contrôle du respect des limitations de vitesse et des feux de signalisation routière. Grâce à des amendements de dernière minute, afin de lever les réserves essentiellement formelles de certains Etats membres, la résolution a finalement été adoptée à l'unanimité.

4. Le débat principal a porté sur la libéralisation et l'élimination des distorsions de concurrence (harmonisation). Fondée sur un rapport très objectif, la discussion sur ce sujet controversé depuis des années a révélé des changements d'orientation intéressants pour notre politique des transports. Si l'on met à part les plaidoyers d'Etats périphériques en faveur d'une augmentation du contingent multilatéral pour les transports de marchandises par route - qui n'ont pas été retenus dans les conclusions du débat -, des pays comme l'Italie et la France donnent maintenant la priorité à l'harmonisation sur la libéralisation, pour des raisons liées à l'économie d'énergie, à la protection de l'environnement et au ralentissement économique. Non seulement les déclarations du soussigné sur la nécessité pour chaque mode de couvrir les coûts qu'ils occasionnent (taxe sur les poids lourds) n'ont pas été contestées, mais encore le Royaume-Uni et les Etats-Unis d'Amérique s'apprêtent à suivre l'exemple de la Suisse. Si l'on tient compte du fait que l'Autriche, la Suède, la Yougoslavie et la Turquie ont déjà introduit des taxes de ce genre et qu'en France le projet d'orientation de la politique des transports prévoit l'harmonisation des charges d'infrastructure, il semble bien qu'une évolution conforme à l'une des thèses de notre conception globale se dessine en Europe. Précisant notre première intervention sur le problème du transit, nous avons indiqué que les développements en cours dans le domaine ferroviaire auraient pour effet

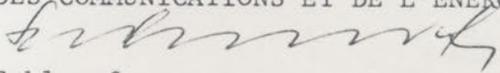
d'augmenter la capacité Nord-Sud de 50 % jusqu'en 1990. Une nouvelle trans-  
versale offrirait d'un seul coup un accroissement supplémentaire de 50 %;  
pour aboutir à une telle demande de trafic international sur cet axe, il  
faudrait une harmonisation plus poussée des politiques de transport, notam-  
ment en matière d'élimination des distorsions de concurrence et de réparti-  
tion internationale du trafic.

5. Le Conseil a examiné également un rapport précis et documenté sur les iti-  
néraires internationaux de ferroutage; on y relève notamment l'important  
effort financier consenti en Suisse pour l'élévation à 3,70 m des profils  
en hauteur des tunnels ferroviaires sur l'axe Nord-Sud. Des critiques ont  
été émises par le Royaume-Uni sur les prix trop élevés des chemins de fer  
pour le ferroutage et par le Danemark sur l'application par la RFA du cri-  
tère communautaire de libéralisation routière. Ce dernier point méritera  
examen par la Suisse en cas de négociation avec la CEE.
6. A propos du sujet "Transports et environnement", plusieurs Etats membres sont  
d'avis qu'il doit être abordé avec la plus grande prudence par les Ministres  
des transports, car il déborde en partie leur compétence propre. Mais il a  
été reconnu que la CEMT doit néanmoins s'en occuper, si l'on veut éviter que  
d'autres organisations non compétentes en matière de transport nous imposent  
des normes inadéquates. L'abaissement des normes d'émissions de gaz polluant  
par la Suisse n'a pas été mis en cause.
7. Le rapport de la Communauté économique européenne sur ses récents travaux a  
donné lieu à une vive protestation du Ministre autrichien des transports qui  
a estimé que ni ce rapport, ni le commentaire du représentant de la Commission  
de Bruxelles ne reflétaient l'état réel des pourparlers et la position de son  
Gouvernement.
8. A l'occasion de cette session, le représentant du Conseil des Communautés  
européennes et les Ministres des transports des Etats non membres du Marché  
Commun, à l'exception de la Yougoslavie, ont signé, sous réserve de ratifi-  
cation, l'Accord européen relatif aux services occasionnels internationaux  
de voyageurs par route (ASOR). Le soussigné a procédé à cette signature en  
vertu de l'Arrêté du Conseil fédéral du 19 mai 1982. Quant à la portée et  
au contenu de l'Accord, nous renvoyons à la proposition conjointe EDA - EVED.

Des allocutions ont été prononcées par le Président en exercice des Communautés européennes (Ministre belge des transports), par le Directeur général de la Commission des CE et par le soussigné, la Suisse ayant assumé la coprésidence de la Conférence diplomatique.

9. 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:

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

Distribution:

- GD SBB	(3)
- GVF	(3)
- BUS	(2)
- BAP	(2)
- Intégrations bureau	(2)
- Dir. BAV	(4)
- Ambassadeur Franz Blankart	
- pl	
- ks	
- it/aa	(3)