



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, 12 DEC. 1988

Aux membres du Conseil fédéral

Note d'information

Information relative à la rencontre du 28 novembre 1988 à Paris  
entre le Chef du DFTCE et son Collègue-ministre français des  
transports, Monsieur Michel Delebarre

I

Répondant à une intervention à dîner de son collègue français, Monsieur le Ministre des Transports et de la Mer Michel Delebarre, le soussigné s'est entretenu avec lui, pendant environ deux heures le lundi soir 28 novembre dernier, de plusieurs aspects des relations franco-suissees en matière de transports internationaux, notamment en relation avec les problèmes du transit à travers notre pays, compte tenu des perspectives communautaires en la matière, ainsi qu'avec les possibilités de ramifications futures du réseau TGV en direction de la Suisse.

Il était accompagné à cette occasion par Messieurs C. Jagmetti, Ambassadeur de Suisse à Paris, F. Bürki, Directeur de l'Office fédéral des transports, G. Chappuis, Chef du Service des organisations internationales à l'OFT, ainsi que par son Collaborateur personnel, Monsieur M. Furrer.

- 2 -

## II

Abordant les divers aspects afférents à la maîtrise du trafic de transit à travers la Suisse, le soussigné a remis à son collègue français un exemplaire du rapport d'impact et d'opportunité concernant le projet de Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes suisses (NLFA). Ce geste était assorti d'une information détaillée sur les cinq variantes entrant en considération, ainsi que sur les fonds étatiques à engager selon le choix du tracé.

La nécessité de l'établissement d'au moins deux nouvelles transversales à travers les Alpes a été reconnue de part et d'autre, cela compte tenu des prévisions actuelles sur le doublement du volume des flux de trafic de marchandises à travers l'Arc alpin d'ici à 2005 - 2010.

Monsieur Delebarre a confirmé l'importance d'une concertation à ce propos entre les ministres des pays alpins concernés et il a accueilli avec reconnaissance l'offre qui lui a été faite par le soussigné de donner son avis jusqu'à la mi-janvier 1989 sur les variantes suisses en relation avec la NLFA. En préalable à cet avis, il a d'ores et déjà indiqué que le couloir français Nord / Sud par la Vallée du Rhône était lui aussi destiné à absorber une grande partie du transit entre le Nord de l'Europe d'une part et l'Italie et la Péninsule Ibérique d'autre part. Dans ce sens, et compte tenu de la proximité de cet Axe de transit par rapport à la frontière occidentale de la Suisse, il a exprimé le voeu que le tracé choisi par notre pays pour sa nouvelle transversale soit le plus à l'Est possible: il craint à ce propos un effet de concurrence immédiate des différents axes envisagés, ce qui correspond d'ailleurs aux craintes exprimées précédemment par le ministre autrichien en relation avec le Brenner. Dans ce sens, une transversale au niveau du Simplon représente la solution la moins souhaitable aux yeux des français.

- 3 -

Ce préavis, en soi assez surprenant pour le soussigné, est à considérer comme une première réaction sur-le-champ: on peut estimer que cette position de la France n'a pas encore un caractère définitif.

## III

Plus généralement, prenant en considération les difficultés suisses par rapport à la demande communautaire visant à l'établissement d'un couloir routier de transit pour les véhicules à 40 tonnes, le ministre français, sans vouloir se désolidariser de ses collègues de la CEE, a manifesté sa pleine compréhension pour la recherche en commun de solutions alternatives permettant au transport combiné rail/route de jouer pleinement son rôle pour le transit à travers l'Arc alpin. Il s'est engagé à tenter à Bruxelles de faire réserver par ses collègues de la Communauté un accueil favorable à l'offre suisse d'une solution transitoire à court terme, sous la forme d'un couloir de ferroutage permettant l'acheminement à travers notre pays, à des prix et conditions de service concurrentiels par rapport au transit purement routier, des camions de plus de 28 tonnes jusqu'à 4 mètres de hauteur. Pour ce faire, il faudra donner plus de flexibilité au mandat de négociation "CEE/Pays de transit" qui sera adopté très prochainement à Bruxelles.

La compréhension manifestée par Monsieur Delebarre pour la solution suisse ne signifie cependant pas qu'il se détache de la requête fondamentale exprimée à la Communauté en relation avec le couloir routier à 40 tonnes. Le soussigné a immédiatement fait part à son collègue des blocages que suscitait une telle requête au sein de la population et des autorités politiques de notre pays.

## IV

Le thème des ramifications du réseau français des trains à grande vitesse (TGV) en direction de la Suisse a occupé une partie importante des entretiens de Paris.

Le ministre français a indiqué qu'en plus des nouvelles lignes du TGV-Atlantique (Nantes / Bordeaux) et du TGV-Nord (Bruxelles / Londres / Cologne), le principe du TGV-Est a été décidé, bien que les itinéraires eux-mêmes ne soient pas encore arrêtés. A cet égard, les solutions envisagées, qui ne sont pas forcément exclusives, se présentent l'une par rapport à l'autre comme suit:

- La liaison vers Strasbourg apparaît aujourd'hui déjà comme indispensable. Elle entre notamment dans le contexte du raffermissement des relations franco-allemandes en répondant à une demande du Gouvernement de Bonn visant à obtenir un embranchement au niveau de Nancy en direction de Sarrebruck et Mannheim. Un prolongement de cette liaison par un parcours à vitesse élevée (200 km/h) entre Strasbourg et Bâle est tout à fait envisageable. Cela conditionnerait l'accès des rames TGV vers Zurich.
- Les milieux influents de l'entourage du Maire de Belfort, Monsieur Jean-Pierre Chevènement, actuel ministre français de la Défense, demandent un embranchement à partir de la ligne du TGV-Sud-Est à hauteur de Dijon (Aisy) en direction de Vesoul, Belfort, avec prolongement vers Bâle. Un représentant du Maire de Belfort était d'ailleurs présent lors des entretiens.
- Plus au sud, priorité serait donnée au prolongement du TGV-Sud-Est vers Marseille, afin d'assurer une liaison rapide vers l'Italie par Vintimille, ainsi que vers l'Espagne.
- Le soussigné a fait part de l'intérêt de la Suisse pour l'établissement d'une liaison directe à vitesses élevées entre Bourg-en-Bresse et Genève, via Nantua, telle qu'elle a également été évoquée récemment par certains organes franco-suisses concernés (dont la Conférence ferroviaire romande). Cette liaison directe permettrait d'éviter le détour actuel par Culoz et de gagner une heure sur le trajet Paris-Genève. Elle ouvrirait des perspectives nouvelles pour un prolongement des vitesses élevées vers l'Italie, via Lausanne et le Simplon (TGV + Pendlino italien).

- 5 -

M. Delebarre n'a malheureusement pas pu confirmer que la mise en service de cette ligne fasse l'objet des priorités actuelles du gouvernement français, sans en exclure toutefois l'éventualité.

V

En relation avec le développement du trafic des voyageurs entre Paris et Milan, via Lausanne et le Simplon, le ministre français a précisé qu'il était conscient d'une certaine concurrence existant actuellement sur la ligne Chambéry - Modane. Il estime à ce propos que le niveau tarifaire du parcours suisse n'est pas étranger au choix des voyageurs se rendant en Italie. Selon lui, de plus, la mise en service du nouveau train italien à grande vitesse Pendolino, pour rejoindre le réseau des TGV français, devrait faire encore l'objet d'études approfondies, cela surtout en relation avec les diverses comptabilités infrastructurelles. Il n'a cependant pas exclu une revitalisation de la ligne du Simplon dans ce sens.

VI

En matière de trafic bilatéral routier entre la Suisse et la France, Monsieur Delebarre a reproché à la Suisse la perception sur les camionneurs français de la taxe suisse sur les poids lourds. Le soussigné a précisé à ce propos que l'application de la taxe suisse était limitée à l'année 1994 et qu'un nouveau système pourrait être mis sur pied, pour cette date, qui soit compatible avec les principes du système de redevances routières actuellement en voie d'adoption aux Communautés européennes. Il a formulé le vœu qu'une coopération étroite s'instaure à ce propos entre le gouvernement suisse et les organes de Bruxelles, pour garantir l'adoption de solutions réellement harmonisées.

Rien dans la conversation n'a indiqué que le statu quo actuel en matière d'autorisations bilatérales de transports et de taxes serait changé. Apparemment, les transporteurs suisses continueront de bénéficier de la non-application par la France de la "taxe de rétorsion" qui a été récemment introduite à l'encontre de la Turquie, de la Yougoslavie et de la Norvège. Il doit s'agir ici d'un privilège de "bon voisinage".

## VII

Enfin, en matière d'aviation civile, Monsieur Delebarre s'est élevé contre la tendance au gigantisme manifestée actuellement en Europe dans le cadre des multiples fusions de compagnies aériennes. La France préfère le "partenariat" entre deux ou trois entreprises, le travail en commun s'effectuant sur la base d'accords spécifiques de coopération. La conclusion de tels accords avec la France n'est aucunement réservée aux partenaires communautaires et Swissair ou d'autres compagnies suisses pourraient sans autre approcher dans ce sens des compagnies françaises.

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



Adolf Ogi