



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT  
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision

Decisione

12 DEC. 1983

2157

Constitution de la délégation suisse en vue de la négociation  
CEE/pays tiers membres de la CEMT sur les transports combinés

Vu la proposition du DFAE et du DFTCE du 30 novembre 1983

Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

décidé

1. La Suisse participe à la négociation d'un accord ouest-européen sur les transports combinés rail/route avec la Communauté économique européenne (CEE) et certains autres pays membres de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) non membres des Communautés.
2. La délégation suisse pour la négociation est composée comme suit:

Chef de délégation :

M. Fritz Bürki, Directeur de l'Office fédéral des transports, DFTCE

Membres :

M. Gérard Chappuis, Adjoint scientifique à l'Office fédéral des transports, DFTCE

M. Dante Martinelli, Collaborateur diplomatique au Bureau de l'intégration, DFAE/DFEP

M. Armin Ritz, Secrétaire de la Mission suisse auprès des CE, Bruxelles.

En cas de besoin et selon les nécessités des séances de négociation :

M. Giuseppe Del Don, Inspecteur à l'Office fédéral des transports, DFTCE

Un représentant de l'Office fédéral de la police, DFJP.

Pour extrait conforme  
Le secrétaire

Protokollauszug an:

ohne /  mit Beilage

z. V.	z. K.	Dep.	Anz.	Akten
X		EDA	6	-
		EDI		
	X	EJPD	3	-
		EMD		
	X	EFD	7	-
		EVD		
X		EVED	7	-
	X	BK	1	-
	X	EFK	2	-
	X	Fin. Del.	2	-



## Résumé

Le Conseil des Communautés européennes (CE) a autorisé la Commission des CE à ouvrir des négociations avec l'Autriche, l'Espagne, la Finlande, la Norvège, la Suède, la Yougoslavie et la Suisse en vue de conclure, entre la Communauté économique européenne (CEE) et ces pays, un ou plusieurs accords établissant des règles communes applicables aux transports combinés rail/route de marchandises.

Du point de vue de l'intégration européenne, la participation de la Suisse à un tel accord traduit la disponibilité à la coopération avec la CE dans des domaines d'intérêt mutuel allant au-delà du libre-échange des marchandises. La coopération dans le domaine des transports est par ailleurs de nature à réduire les barrières existant dans la libre circulation des marchandises en Europe.

Le futur accord devrait introduire une libéralisation multilatérale du transport routier sur les parcours routiers d'accès aux transports combinés ferroviaires.

Le cadre de négociation devrait être constitué par une conférence diplomatique ad hoc réunissant tous les pays intéressés. La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) y est invitée par l'intermédiaire de son secrétariat à titre d'observateur.

La promotion du transport combiné rail/route représente l'un des éléments principaux de la politique suisse des transports. Il présente des avantages tant sur le plan économique que sur celui du transit et de l'environnement.

La délégation suisse veillera à ce que les libéralisations au titre du transport combiné rail/route ne permettent pas de contourner les mesures prises jusqu'ici pour répartir le trafic routier en vue de sauvegarder la réciprocité et les conditions d'une saine concurrence entre modes de transport. Les services fédéraux et les milieux suisses concernés ont été consultés et n'ont pas émis de réserve sur l'entrée en négociation.

DEPARTEMENT FEDERAL DES  
AFFAIRES ETRANGERES

---

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

---

Distribué

Berne, le 30 novembre 1983

Ne va pas à la presse

Au Conseil fédéral

Négociations entre la Suisse, la CEE  
et certains autres pays de la CEMT sur  
les transports combinés : constitution  
et mandat de la délégation suisse

---

I. Introduction

Le 26 mars 1981, le Conseil des Communautés européennes (CE) a autorisé la Commission des CE à ouvrir des négociations avec l'Autriche, l'Espagne, la Finlande, la Norvège, la Suède, la Yougoslavie et la Suisse en vue de conclure, entre la Communauté économique européenne (CEE) et ces pays, un ou plusieurs accords établissant des règles communes applicables aux transports combinés rail/route de marchandises.

Depuis, des contacts informels, conduits par le Bureau de l'intégration (DFAE/DFEP) en collaboration avec les services de l'administration fédérale concernés ont eu lieu avec la Commission des CE, afin de mettre en place les bases de négociation et les procédures à suivre.

II. L'intérêt du point de vue de l'intégration européenne

Lors de la signature en 1972 de l'accord de libre-échange entre la Suisse et la CEE libéralisant les échanges de produits industriels, les deux Parties ont exprimé leur volonté de donner une dimension dynamique à leurs relations. Une clause évolutive a ainsi été insérée dans cet accord.

Elle traduit la disponibilité des deux Parties à développer les relations établies par l'accord en les étendant à des domaines non couverts par celui-ci. Cette disposition de l'accord tient compte du fait que les relations entre la Suisse et la CEE dépassent largement le cadre des échanges commerciaux de produits industriels.

De plus, la logique du Traité instituant la CEE veut que celle-ci élargisse de plus en plus ses compétences à de nouveaux domaines. Dès l'instant où la Communauté européenne en tant que telle fait usage de ses compétences, les Etats membres n'ont plus le droit de les exercer.

L'intensité des relations entre la Suisse et la CEE est particulièrement grande dans le secteur des services. Les transports qui en font partie sont directement liés à la libre circulation des marchandises. Toute harmonisation ou libéralisation dans ce domaine est en effet de nature à réduire les barrières techniques aux échanges et donc correspond en définitive aux buts de l'accord de libre-échange de 1972. Avec le même objectif de favoriser la libre circulation des marchandises sur son territoire, la CEE s'efforce d'élaborer une politique commune des transports. Il est important qu'au moment où la CEE est préoccupée prioritairement de développer l'intégration de son marché intérieur, la Suisse puisse participer à ce processus dans le domaine des transports également. Cette oeuvre d'harmonisation effectuée dans un cadre européen est à même de réduire les barrières existantes et d'en prévenir des nouvelles.

La participation de la Suisse à des négociations relatives aux transports combinés rail/route de marchandises entre dans le cadre de sa disponibilité, réaffirmée à plusieurs reprises, à une coopération dynamique avec la CEE dans tous les domaines d'intérêt commun.

### III. Portée et forme de la négociation

Cette négociation s'inscrit dans le contexte général de l'encouragement au développement du transport combiné rail/route (ferroulage et conteneurs transportés par rail) en Europe, par des mesures de facilitation et de libéralisation du transport.

En tant que premier pas dans ce sens, le futur accord devrait introduire une libéralisation multilatérale du transport routier sur les parcours routiers d'accès aux transports combinés ferroviaires. L'étendue et les conditions de cette libéralisation, qui s'inspire de celle introduite au sein de la CEE en 1975 par la Directive du Conseil no 75/130, complétée par la Directive no 79/5 de 1978, feront précisément l'objet de la négociation envisagée.

Il importe de souligner qu'initialement la CEE n'envisageait pas l'inclusion, dans le champ d'application du futur accord, des transports combinés rail/route effectués uniquement entre les Parties contractantes qui ne sont pas membres de la CEE (dits : "pays tiers"). L'approche originale était celle d'une juxtaposition d'accords bilatéraux entre la CEE et chacun des pays tiers pris individuellement étant entendu que tout serait mis en oeuvre pour harmoniser les dispositions de ces différents accords afin d'assurer la viabilité multilatérale du système.

La phase préparatoire à l'ouverture des négociations a dès lors consisté pour les pays non membres des CE intéressés à la négociation à coordonner leurs positions afin d'établir une approche commune vis-à-vis des CE.

Sur cette base, les démarches des représentants suisses et de ceux des pays concernés ont permis l'adoption de principe d'un cadre multilatéral pour la négociation.

Cette approche devrait donner toutes ses chances à un régime harmonisé dans ses grandes lignes entre toutes les Parties contractantes, quel que soit le territoire ou les territoires touchés par le transport.

Cela ne devrait pas mettre en cause la possibilité d'arriver par la suite à la conclusion d'arrangements bilatéraux sur certaines situations frontalières qui ne concerneraient que deux Parties contractantes seulement. La Commission des CE propose que de tels arrangements figurent en annexes au futur accord, ce qui semble être tout à fait envisageable.

#### IV. Cadre de la négociation

Les Parties à la future négociation se sont mises d'accord pour que le cadre de la négociation soit constitué par une conférence diplomatique ad hoc, la CEE étant Partie invitante pour la première réunion plénière.

Les questions relatives à la présidence des réunions plénières seront réglées lors de la première séance de négociation.

Il a d'ores et déjà été envisagé de faire participer aux négociations la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), par l'intermédiaire de son secrétariat, à titre d'observateur.

Comme c'est le cas pour l'accord relatif aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus (ASOR), signé par la Suisse le 26 mai 1982 et dont le cadre de négociation s'est constitué sur les mêmes bases que celui envisagé pour les transports combinés, il est à prévoir que la CEMT sera désignée comme organe de dépôt et de gestion du futur accord.

#### V. L'attitude générale de la Suisse

La promotion du transport combiné rail/route représente l'un des éléments principaux de la politique suisse des transports et est généralement considérée comme un moyen indispensable pour résoudre le problème du transit des marchandises à travers notre pays.

La thèse no 17 de la Conception globale suisse des transports dit expressément que "le transit de marchandises doit dans la mesure du possible emprunter le rail (trafic combiné)".

De plus, le message du 13 mai 1981 en vue de l'arrêté fédéral du 19 mars 1982 (RO 1982 I 310) fixant les principes du mandat 1982 des CFF et l'indemnisation de leurs prestations de service public (contrat d'entreprise) souligne nettement l'importance attachée à la promotion de la technique du ferroutage comme moyen d'acheminer les marchandises en transit : l'arrêté envisage une aide financière initiale valable jusqu'en 1986, prévue pour le service de ferroutage entre Bâle et le Tessin.

La capacité de ferroutage sur la ligne du Saint-Gothard sera accrue progressivement de manière qu'environ 1000 trains routiers, semi-remorques ou caisses mobiles puissent être transportés chaque jour, cela pour répondre à une demande en constante augmentation (entre 1974 et 1981, le volume transporté par ce moyen s'est multiplié par cinq).

#### VI. Avantages de la négociation pour la Suisse

- Le transport combiné rail/route est généralement considéré comme un facteur essentiel pour la réalisation des objectifs de la politique suisse de transit, à savoir transférer au rail la plus grande part possible des transports de marchandises à longue distance. Le ferroutage présente en outre de grands avantages non seulement sur le plan de l'environnement et de la politique énergétique, mais également sur celui du délestage de la circulation routière. Dès lors, toute mesure visant à promouvoir ce genre de transport présente des avantages certains.
- Une harmonisation à l'échelle européenne des conditions de trafic sur les parcours d'accès routiers aux gares d'embarquement, telle celle qui fait l'objet de la future négociation, n'est pas à négliger : c'est un élément prépondérant dans le choix du transporteur routier entre la route et le rail sur certains parcours.

- Enfin, une telle négociation est susceptible de renforcer les liens privilégiés en matière d'échanges économiques et de prestations de services qui nous unissent d'une part à la CEE et d'autre part aux autres pays membres de la CEMT. Elle permettra de lever certaines ambiguïtés inhérentes au fait que notre pays, qui ne fait pas partie des CE, est situé géographiquement sur l'un des parcours naturels du transit intracommunautaire. Elle permettra également, dans une certaine mesure, d'uniformiser les régimes juridico-administratifs, auxquels sont soumis les transporteurs routiers suisses qui empruntent le système du transport combiné rail/route à l'étranger.

#### VII. Risques que représente la négociation pour la Suisse du point de vue des transports

La future négociation ne portant que sur des libéralisations routières, toute mesure représentant une telle libéralisation sur territoire suisse par rapport au régime actuel ne peut être prise qu'après évaluation de l'impact probable sur les autres modes de transport et sur la concurrence routière elle-même.

Les régimes actuels sont en effet fondés sur la législation nationale et sur une série d'accords bilatéraux qui introduisent des systèmes d'autorisations routières différents selon la nationalité des véhicules et la catégorie de transport envisagée. Le bilatéralisme a l'avantage de doser les effets de la concurrence prise de pays à pays. Par contre, il a le défaut de multiplier les systèmes en Europe et de créer, sans qu'il y ait réelle volonté en la matière, des situations discriminatoires.

L'essentiel est que les libéralisations au titre du transport combiné rail/route ne permettent pas de contourner les mesures prises jusqu'ici pour répartir le trafic routier en vue de sauvegarder la réciprocité et les conditions d'une saine concurrence entre modes de transport. La délégation suisse devra



rester consciente de ce risque et influencer la négociation dans le sens souhaité.

#### VIII. Consultations

Dès le début de la phase préparatoire, les services fédéraux et les milieux suisses concernés ont été consultés. Deux réunions en février 1981 et mai 1983, ainsi que l'envoi d'un questionnaire ont permis de faire le tour de la plupart des problèmes posés par la future négociation. Aucun des organes concernés n'a émis de réserve sur l'entrée en négociation.

#### IX. Organisation

Compte tenu du cadre de négociation qui devrait être adopté, du fait qu'il ne s'agit pas de créer un régime fondamentalement nouveau au niveau européen pour les transports combinés, ainsi que du caractère technique des futures négociations et par conséquent de leur concentration sur les aspects relatifs aux transports, il est opportun de confier à l'Office fédéral des transports la direction de la délégation suisse. La technique des transports combinés est par ailleurs régulièrement traitée au sein de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) qui a lancé des initiatives en la matière.

Dans le contexte des négociations futures, il est par ailleurs indispensable que le Bureau de l'intégration soit représenté au sein de la délégation de négociation. Le Bureau de l'intégration est en effet le service compétent pour les relations avec les Communautés européennes et les questions institutionnelles y relatives. Le Bureau de l'intégration veillera à cette occasion à assurer les liaisons avec la Direction du droit international public du DFAE et avec l'Office fédéral des affaires économiques extérieures du DFEP. Ceci notamment compte tenu du fait que le Directeur de l'OFAEE est le Président de la Délégation économique permanente qui a charge d'assurer la coordination entre les

Offices concernés et les organisations faïtières de l'économie dans le domaine de la coopération et de l'intégration économique européenne (Décision du Conseil fédéral du 11.12.1961 et du 27.6.1973). Par ailleurs, de même que cela a été le cas dans le cadre de la négociation ASOR, il est également indispensable, compte tenu de la nécessité qu'il y aura d'assurer des contacts suivis avec la Commission des CE, qui assumera pour le moins la co-présidence de la Conférence diplomatique, que la délégation de négociation comprenne un représentant de la Mission suisse auprès des Communautés européennes à Bruxelles.

Selon les nécessités des séances de négociation, il faudra également insérer dans la délégation un représentant de l'Office fédéral de la police. Ceci pour le cas où le problème du transfert sur territoire suisse de la gare de débarquement au destinataire serait, en ce qui concerne les poids et dimensions et l'interdiction de circuler la nuit, évoqué au cours des négociations.

#### X. Résultat des consultations avec les services concernés

Dans le cadre de la petite procédure de consultation, les services suivants ont été consultés : Direction du droit international public du DFAE, Office fédéral de la justice du DFJP, Office fédéral de la police du DFJP, Administration fédérale des finances du DFF, Direction générale des douanes du DFF. Tous ont soutenu cette proposition.

#### XI. Proposition

Fondé sur ce qui précède, nous avons l'honneur de vous

p r o p o s e r

1. D'accepter que la Suisse participe à la négociation d'un accord ouest-européen sur les transports combinés rail/route avec la Communauté économique européenne (CEE) et certains autres pays membres de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) non membres des Communautés, cela dans le sens des explications qui précèdent.

2. De composer la délégation suisse pour la négociation  
comme suit :

Chef de délégation :

M. Fritz Bürki, Directeur de l'Office fédéral des  
transports, DFTCE

Membres :

M. Gérard Chappuis, Adjoint scientifique à l'Office  
fédéral des transports, DFTCE

M. Dante Martinelli, Collaborateur diplomatique au  
Bureau de l'intégration, DFAE/DFEP

M. Armin Ritz, Secrétaire de la Mission suisse auprès  
des CE, Bruxelles

En cas de besoin et selon les nécessités des séances de  
négociation :

M. Giuseppe Del Don, Inspecteur à l'Office fédéral des  
transports, DFTCE

Un représentant de l'Office fédéral de la police, DFJP.

DEPARTEMENT FEDERAL DES  
AFFAIRES ETRANGERES

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

Pour co-rapport :

- DFJP
- DFF

Extrait du procès-verbal :

- DFAE (Bureau de l'intégration) pour exécution
- DFJP (Office fédéral de la justice, Office fédéral de la  
police) pour connaissance
- DFF (Administration des finances, Direction générale des  
douanes) pour connaissance
- DFTCE (Office fédéral des transports) pour exécution