

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

Traité sur le transit entre la CE et la Suisse et l'accord trilateral (MCF
92.047)

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Holenstein, Katrin
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Holenstein, Katrin; Terribilini, Serge 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Traité sur le transit entre la CE et la Suisse et l'accord trilateral (MCF 92.047), 1988 – 1992*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.06.2025.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1

Abkürzungsverzeichnis

EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
EG	Europäische Gemeinschaft

AELE	Association européenne de libre-échange
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CE	Communauté européenne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.07.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die Stellung der Schweiz in der politischen Auseinandersetzung über die Bewältigung des europäischen Transitverkehrs ist im Berichtsjahr nicht besser geworden. Die zuständigen Instanzen der **Europäischen Gemeinschaft verabschiedeten** im Verlauf des Jahres Resolutionen und **Mandate zur Verhandlungsführung mit den** nicht der EG angehörenden **Alpentransitländern** Schweiz, Österreich und Jugoslawien, die eine klare Verhärtung der Positionen bedeuten. Generell wurde die freie Wahl der Verkehrsmittel und die Aufhebung von Restriktionen gegen den Strassenschwerverkehr verlangt. Von der Schweiz im besonderen wurde gefordert, dass sie entweder die Gewichtsmitte für Lastwagen von gegenwärtig 28 t auf die in der EG üblichen 40 t anhebe oder zumindest einen Strassenkorridor für diese Fahrzeuge schaffe.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.10.1989
SERGE TERRIBILINI

Les pressions de la CE se sont poursuivies sur la Suisse en matière de trafic de marchandises de transit. La décision autrichienne d'interdire le trafic de nuit aux poids lourds les a accentuées, en particulier à propos d'une solution à court terme. En 1989, **la Suisse et la CE ont entamé des négociations** sur ce sujet. La Confédération, par l'entremise de A. Ogi, a déployé une intense activité diplomatique dans le but de faire comprendre sa position à l'Europe. Mais le mandat que le comité des ministres européens a confié à la commission en vue des négociations avec l'Autriche, la Yougoslavie et la Suisse s'est révélé étroit. La principale exigence à l'égard de la Confédération restait l'établissement d'un corridor routier à travers son territoire afin de permettre le transit des poids lourds de 40 tonnes. Pour sa part, la Suisse n'entendait pas négocier une remise en cause de sa limite de 28 tonnes, mais elle offrait à la CE la solution du ferroutage par l'amélioration des voies du Lötschberg et du Gothard afin d'augmenter leur capacité de transit pour les 40 tonnes durant les années quatre-vingt dix. Ceci doit être une solution transitoire avant l'avènement de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 23.11.1990
SERGE TERRIBILINI

Les négociations entre la Suisse et la CE se sont poursuivies en 1990 au sujet du trafic de marchandises de transit. La principale exigence des Européens à l'égard de la Suisse concernait l'ouverture d'un corridor routier à travers son territoire permettant le transit des camions de 40 tonnes, poussant ainsi la Confédération à transiger sur son principe d'un poids maximum pour les poids lourds de 28 tonnes. Dès l'an passé, la CE a paru assouplir sa position; si l'exigence d'un couloir pour les 40 tonnes n'avait jamais été officiellement levée, elle ne paraissait plus être à l'ordre du jour. La Communauté s'est, semble-t-il, considérablement rapprochée des thèses helvétiques en matière de transports puisqu'elle prône de plus en plus une politique orientée vers le trafic combiné rail/route.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 11.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Les négociations entre la Suisse et la CE au sujet du trafic de transit se sont poursuivies en 1991 et ont abouti à un accord, mais le compromis ne fut trouvé que tardivement. Ainsi, **en début d'année, chaque partie campait encore sur ses positions.** Bruxelles demandait plus de flexibilité de la part de la Confédération, la CE désirant que la Suisse modère sa position, notamment en ce qui concerne les 40 tonnes et l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. Pour sa part, la Suisse restait intraitable sur sa limite de 28 tonnes pour les poids lourds et sur ses diverses restrictions. D'ailleurs, le Conseil national a rejeté un postulat Scherrer (pa, BE) (Po. 89.407) qui entendait assouplir l'interdiction pour les camions de rouler la nuit.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Au vu de ce blocage, la CE a augmenté la pression sur la Suisse (et l'Autriche, également en prise à des négociations sur le même sujet) en avertissant l'AELE qu'**il n'y aurait pas de traité sur l'EEE sans accord sur le transit**. Cet ultimatum a donc créé un lien implicite entre les deux négociations, même si le commissaire européen aux transports s'en est défendu.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 24.07.1991
SERGE TERRIBILINI

Considérant l'intransigeance de la Suisse sur un éventuel corridor routier pour les 40 tonnes, la CE a orienté ensuite les négociations vers la recherche de **dérogations à la limite des 28 tonnes**. En juin, afin de sauver les négociations sur le transit (et l'EEE), la Suisse a profité de cette occasion et a proposé à la CE certaines exceptions; celles-ci entraient dans le cadre de la loi sur la circulation routière et ne concernaient que les denrées périssables. Elles auraient été limitées dans le temps et en quantité (50 poids lourds par jour) jusqu'à ce que les capacités du ferroutage permettent d'absorber le trafic européen (La Suisse a quelque peu cédé aux pressions de la CE car un danger important menaçait Swissair et Crossair; dans le cadre des négociations sur le trafic aérien entre la CE et l'AELE, la CE avait rompu les pourparlers avec la Suisse et l'Autriche et le risque d'isolement était trop grand pour ces entreprises). La CE a toutefois jugé insuffisante l'offre suisse. Elle a ensuite proposé une nouvelle solution refusée par la Suisse: le concept de bonus qui consisterait à augmenter le nombre d'exceptions à la limite de 28 tonnes dès que le ferroutage se serait intensifié. Par exemple, à chaque fois que trois remorques transitant par la Suisse auraient été chargées sur le rail, un camion de 40 tonnes aurait pu bénéficier d'une dérogation.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Pourtant, à la fin du mois d'octobre, en même temps que **les négociations** sur l'EEE, celles **sur le transit ont abouti**. L'accord conclu reprend la solution des dérogations **et permet à la Suisse de conserver sa limite de 28 tonnes** pour les poids lourds. Les exceptions sont de 100 camions de 40 tonnes par jour (50 allers et retours) mais de 15'000 au maximum par année. Ceux-ci devront cependant répondre aux normes les plus strictes en matière de protection de l'environnement, ne transporter que des denrées périssables et urgentes et ne passer par la route que si les capacités de ferroutage sont épuisées, ce qui devrait assurer un nombre restreint de dérogations. Par ailleurs, La Suisse a obtenu la garantie que ses camions de 40 tonnes pourront circuler sur les routes de la CE et qu'une solution satisfaisante sera trouvée dans le domaine du trafic aérien. Elle s'est également engagée à augmenter à court terme ses capacités de ferroutage par le Lötschberg et le Gothard et, à long terme, à faire de même grâce aux transversales alpines. Ce traité, d'une durée de douze ans, a été paraphé au début du mois de décembre. Il est prévu qu'un comité procède à son réexamen tous les trois ans, en particulier en fonction des problèmes environnementaux posés par le trafic de transit.

ANDERES
DATUM: 06.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Si cet accord a reçu un écho presque unanimement positif, certains observateurs ont néanmoins souligné **son point faible: le fait que la Suisse ne puisse pas limiter le nombre de camions de 28 tonnes**, sauf autorisation expresse de la CE. Cela signifie qu'une quantité illimitée de ce type de camions, dont certains très polluants, pourraient emprunter le réseau routier helvétique, ce d'autant qu'ils seraient dissuadés de passer par l'Autriche pour ne pas gaspiller leurs points écologiques.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a approuvé **l'accord trilatéral Suisse-Allemagne-Italie** qui constitue un fondement important de la mise en application du traité sur le transit, et des mesures provisoires décidées en 1989 par le gouvernement dans l'attente des transversales alpines. Ce texte a pour but d'améliorer l'offre de transport combiné rail-route et prévoit, à cet effet, d'en élever la capacité d'ici 1994 grâce à des mesures techniques, ainsi qu'au développement de tronçons et de terminaux. Il règle l'adaptation des infrastructures sur les axes du Lötschberg-Simplon et du Gothard, pour que les capacités de ferroutage de la Suisse ne débouchent pas sur des goulets d'étranglement aux frontières. Outre les adaptations techniques, les extensions de réseaux et la construction de terminaux, l'accent est mis sur la suppression d'entraves administratives et sur une harmonisation des tarifs et des horaires.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.05.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté au Chambres son **message relatif à l'accord sur le transit conclu entre la CE et la Suisse** en 1991. Consécutif à trois années de négociations, ce texte permet à la Suisse de maintenir le cap de sa politique de promotion du trafic combiné rail-route, tout en faisant face à l'accroissement des transports dans une Europe en voie d'intégration poussée. D'une durée de douze ans, l'accord prévoit le développement en Suisse de la capacité de ferroutage par l'amélioration des lignes existantes, ainsi que par la construction des nouvelles transversales alpines. Pour les pays de la CE, les travaux à entreprendre consistent essentiellement en l'aménagement ou la construction de terminaux. En outre, tandis que les camions de 40 tonnes pourront circuler librement en Europe, la Suisse a pu faire en sorte de maintenir sa limite de 28 tonnes sur son territoire, et l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. Des exceptions, au nombre de 100 par jour, seront admises si les capacités de ferroutage sont épuisées et si les marchandises transportées sont des denrées périssables ou urgentes.⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 19.05.1992
SERGE TERRIBILINI

Les écologistes, ainsi que les **organisations de protection de l'environnement**, ont d'ailleurs fortement **critiqué le traité sur le transit**. Selon eux, il ne garantit aucune politique environnementale en matière de transit à long terme. Au contraire, ses dispositions seraient plutôt de nature à favoriser, ou en tout cas à ne pas empêcher, un accroissement du trafic motorisé. En outre, de par sa durée limitée, il pourrait voir la Suisse aux prises avec la construction des nouvelles transversales sans bénéficier de la solidarité de la CE.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a **rejeté deux postulats** émanant de la minorité de sa commission, considérant que l'essentiel de leurs exigences étaient remplies par le projet de transversales alpines et les traités sur le transit. Ces textes **demandaient notamment un transfert accru du trafic de transit de la route au rail**, l'imposition rapide des transports routiers ainsi que la présentation de rapports sur l'évolution des trafics routier et ferroviaire et le transfert de l'un à l'autre, le produit et le degré de couverture des coûts pour le trafic de marchandises et les impacts sur l'environnement provoqués par les couloirs de transit.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le corollaire à **ce traité, et** qui figure dans le même message, est **l'accord trilatéral** entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail-route. Ce texte vise à développer les infrastructures de ces pays dans le cadre de la solution transitoire (développement de la capacité des lignes du Lötschberg et du Gothard) dans l'attente des nouvelles transversales alpines. Pour qu'un flot ininterrompu de trafic ferroviaire soit assuré aux frontières suisses, l'accord prévoit la construction de diverses installations au nord et au sud de ces lignes, tels de nouveaux terminaux ainsi que des extensions de réseaux. Les chemins de fer italiens (FS) ont mis en fonction la première partie de la gare de triage de Domodossola 2. Cette installation est un élément capital dans le cadre du doublement de la voie du Lötschberg, de la revitalisation de la ligne du Simplon et de la réalisation des NLFA.

Ces textes **ont été adoptés** à l'unanimité **par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.¹²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.12.1992
SERGE TERRIBILINI

La CE a également ratifié le traité en fin d'année. Elle a encore négocié en fin d'année les modalités d'application du traité sur le transit, notamment à propos des émoluments à verser par les véhicules bénéficiant des exceptions prévues. Tandis que la Suisse entendait faire payer CHF 300 les camions autorisés à traverser le pays, la CE a réussi à faire tomber cette somme à CHF 50.¹³

1) NZZ, 1.7.88, 14.7.88, 29.9.88, 16.11.88; Presse vom 17.11.88, 9.12.88, JdG, 5.4. und 15.7.88; Bund, 8.12.88.

2) Presse du 19.1.89; BülZ, 28.2.89; TA, 22.3.89; Vr et NZZ 6.10.89; SHZ 12.10.89

3) SHZ, 21.6.90.; 1.2. et 2.2.90; BZ, 3.2.90; LNN, 5.2.90. 24 Heures, 4.5.90 et du 22.6.90. Suisse, 27.2.90, BaZ, 31.3.90 et 16.5.90., 29.3. et 20.6.90; JdG, 23.11.90.; TA, 31.5.90. Bund, 28.3.90; NZZ, 30.3.90; JdG, 17.11.90.

4) BO CN, 1991, p. 379 s.; JdG, 15.2.91.

5) JdG, 21.2., 23.2. et 7.3.91.

6) Presse du 7.6., 14.6., 18.6., 20.6. et 24.7.91; BZ, 8.6. et 15.6.91; TA, 18.6.91.

7) Presse du 16.2., 25.3., 26.3., 8.10.91, 14.10., 22.10. et 4.12.94; BZ, 28.10.91; Suisse, 13.11. et 29.12.91; SHZ, 5.12.91. NZZ, 22.2., 17.6.91., 26.11.91.; BaZ, 26.2. et 27.3.91; TA, 7.3., 20.6., 7.10. et 9.10.91; Bund, 15.3.91; Ww, 4.4. et 27.6.91; JdG, 12.4., 5.10., 7.10. et 9.10.91; BZ, 29.5.91; LNN, 28.9.92; 24 Heures, 1.10.91; LM, 7.10. et 18.10.91.

8) Presse du 7.11.91.

9) FF. 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 14.2 et 15.5.92; NZZ, 14.5.92

10) Presse du 19.5.92.

11) BO CN, 1992, p. 2587 ss.

12) BO CE, 1992, p. 918 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF. 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 3.7.92.

13) BaZ, 3.9.92; presse du 1.10 et 17.12.92; JdG, 24.10, 27.10 et 1.12.92; NZZ, 5.11, 19.11 et 1.12.92