

Message

relatif à l'accord sur le transit conclu entre la Communauté européenne et la Suisse, ainsi que sur l'accord trilatéral entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail/route

du 13 mai 1992

➔ Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur, par le présent message, de soumettre à votre approbation les arrêtés fédéraux suivants:

- arrêté fédéral concernant l'Accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse relatif au transport de marchandises par route et par rail (accord sur le transit);
- arrêté fédéral concernant l'Accord entre le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse, ainsi que le Ministre des transports de la République italienne, concernant l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

13 mai 1992

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Felber

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

Par l'accord sur le transit et l'accord trilatéral, la Confédération suisse entend relever les défis en matière de politique des transports engendrés par le processus d'intégration communautaire et la création du marché intérieur communautaire. Le Conseil fédéral est persuadé que des efforts particuliers doivent être fournis tant du côté communautaire que du côté suisse pour maîtriser le trafic de transit à travers les Alpes. En effet, la topographie suisse ne permet pas l'extension des axes routiers actuels à travers les Alpes, ni en termes de capacités, ni en termes d'environnement. C'est pourquoi il convient en particulier de moderniser et de développer les structures ferroviaires, de façon à améliorer leur situation face à la route sur le plan concurrentiel.

Cette philosophie est à la base de l'accord sur le transit que la Communauté européenne et la Suisse ont conclu après plus de trois ans d'intenses négociations et que nous soumettons aujourd'hui à votre approbation.

Cet instrument international dont la durée a été fixée à 12 ans a pour objectif principal de renforcer la coopération entre les parties contractantes dans le domaine des transports de marchandises, et plus particulièrement en matière de trafic en transit à travers les Alpes suisses.

L'accord sur le transit décrit les travaux d'infrastructure à entreprendre en Suisse, ainsi que dans les Etats membres de la CE, afin de permettre un écoulement ininterrompu du trafic au-delà des frontières suisses.

Dans le domaine du transport routier, l'accord sur le transit prévoit que l'accès commercial au marché communautaire sera accordé aux transporteurs suisses, soit dans le cadre de l'EEE, soit, le cas échéant, dans un accord bilatéral à négocier ultérieurement. De plus, l'accord permet à nos transporteurs de continuer à circuler à 40 t dans les pays de la Communauté, tout en assurant le maintien de la limite des 28 t dans notre pays. Toutefois, comme signe de bonne volonté également dans le transit par la route, la Suisse s'est engagée à accorder, à des conditions bien précises, en particulier à la condition que les capacités en transport combiné soient épuisées, 50 exceptions par jour et par direction à cette limite.

Par le présent message, le Conseil fédéral soumet également à votre approbation l'accord trilatéral conclu entre les Ministres des transports de l'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse, concernant l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses.

Signé à Bonn le 3 décembre 1991, cet accord vise à assurer une meilleure coordination du développement des infrastructures prévues dans le cadre de la solution transitoire. Sur le plan infrastructurel, l'accord trilatéral est donc un complément à l'accord sur le transit, bien que, juridiquement, il constitue un accord en soi.

Message

1 Partie générale

11 Situation initiale

La nécessité de régler le trafic de marchandises en transit à travers les Alpes par la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie a été reconnue pour la première fois en 1985 par les Communautés européennes (CE) dans le Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur communautaire. D'autre part, des travaux préparatoires relatifs à une nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes ont été relancés en 1986. Ces travaux ont abouti au message du Conseil fédéral et aux arrêtés des Chambres fédérales du 4 octobre 1991. A ce stade, la votation populaire doit encore avoir lieu.

A la suite de contacts informels entre experts et d'une réunion ministérielle tenue en 1987 et ayant pour thème «l'augmentation du trafic des marchandises sur les voies de communication transalpines», le Conseil des ministres des transports de la CE a donné le mandat, en décembre 1987, d'entamer une première phase de négociations avec la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie. Le 13 juin 1988, le Conseil fédéral approuva la participation de la Suisse à des discussions exploratoires et à des négociations formelles. Il désigna le chef du Bureau de l'intégration DFAE/DFEP en fonction à l'époque en qualité de chef de la délégation suisse. Au cours de l'année 1988 eurent lieu les discussions visant à préciser l'objet des négociations.

Dès le début des entretiens et des négociations, la délégation suisse insista sur la situation spécifique de la Suisse en matière de transport et sur la nécessité de considérer le transport combiné rail/route comme solution permettant de résoudre le problème du transit. Simultanément, elle demanda à ce que l'accès mutuel au marché soit réglé. En décembre 1988, le Conseil approuva un mandat modifié pour la phase formelle de négociations. La CE exigea alors que la Suisse ouvre un corridor routier aux poids lourds de 40 t et n'exclut pas, en cas de grosses difficultés, de prendre des mesures dites «de réciprocité». Au surplus, elle annonça son intention d'inscrire les négociations dans le contexte des relations globales Suisse-CE. De son côté, le Conseil fédéral précisa le mandat de la Suisse par arrêté du 13 février 1989.

12 Négociations relatives à l'accord sur le transit

Un premier round de négociations formelles débuta en février 1989. Dans un premier temps, il s'agissait d'atténuer le non péremptoire opposé par la Suisse au couloir des 40 t par une attitude coopérative, en développant efficacement les capacités de trafic combiné à court terme et en faisant quelques concessions mineures pour améliorer le transit routier.

Lors du deuxième round de négociations, qui a eu lieu à Berne le 17 mai, il apparut que la Commission des CE se ralliait petit à petit à l'idée du trafic combiné comme solution à moyen et long terme. La CE prit connaissance avec

satisfaction du nouveau concept «transit alpin», arrêté le 10 mai, avec ses deux nouveaux tunnels de base (Saint-Gothard et Lötschberg). Elle continua néanmoins à insister sur la nécessité à court terme d'ouvrir un corridor routier pour les camions de 40 t, en fixant une limite quantitative et temporelle.

Au surplus, la CE rechercha un contact politique direct avec l'Autriche et la Suisse. Le 17 juillet, le Commissaire van Miert rencontra en Suisse le Chef du DFTCE puis, brièvement, le président de la Confédération. Monsieur van Miert réclamait des solutions pour des problèmes spécifiques, en particulier pour le transit des marchandises périssables.

Le 24 octobre, le Conseil fédéral prit des mesures visant à augmenter les capacités et à améliorer le ferroutage d'ici 1993/94 pour un coût estimé à 1,4 milliard de francs (solution transitoire), ce que la CE accueillit avec satisfaction. La volonté ainsi affirmée par la Suisse de continuer d'assumer son rôle de pays de transit tout en respectant l'environnement était de mieux en mieux admise au sein de la Communauté, comme le montra la réunion des ministres des transports des 4 et 5 décembre. Il n'y fut plus question de couloir pour les 40 t; on ne demandait à la Suisse que quelques «améliorations côté routes».

En janvier 1990, les délégations chargées de négocier créèrent deux groupes de travail: le premier fut chargé de coordonner la promotion du trafic combiné; l'autre de définir la notion de «poids lourds compatible avec la protection de l'environnement».

Le 7 juin, lors du troisième round de négociations formelles, la CE annonça inopinément qu'elle ne recherchait dans la mesure du possible qu'un accord provisoire avec la Suisse, dans la perspective des négociations sur l'EEE. La Suisse rétorqua sans ambiguïté qu'une telle attitude remettait en question le principe même des négociations bilatérales.

Le texte de l'accord présenté par la CE a été discuté lors des négociations suivantes qui se déroulèrent en novembre et en décembre. Le Conseil des ministres décréta en décembre que les négociations bilatérales se poursuivraient jusqu'au premier semestre 1991.

La situation se débloqua une première fois au mois de juillet 1991. La CE exigeant un plus grand nombre de dérogations à la limite des 28 t, on autorisa un nombre limité d'exceptions (50 par jour et par direction; modèle dit de surplus), qui devront être accordées de manière restrictive.

Grâce à des contacts intensifs au niveau ministériel et à la rapidité avec laquelle les Chambres fédérales ont traité le projet sur le transit alpin, une percée s'est produite en octobre 1991. Des divergences subsistaient pourtant toujours sur la réglementation du nombre des exceptions, sur l'accès au marché pour les transporteurs suisses, ainsi que sur l'ouverture de négociations bilatérales dans le domaine de l'aviation civile. De ce fait, une importance nouvelle a été donnée tout particulièrement à ce dernier aspect.

Sur le plan politique, le Conseil des ministres des transports de la Communauté a finalement approuvé l'accord Suisse/CE le 21 octobre 1991, tout comme celui entre l'Autriche et la CE. Le texte a été paraphé le 3 décembre 1991 à Bruxelles et signé le 2 mai 1992 à Porto.

13 Les négociations sur l'accord trilatéral

Le Conseil fédéral ayant décidé le 24 octobre 1989 d'améliorer l'offre en transport combiné au Saint-Gothard et au Lötschberg/Simplon, les premiers contacts ont eu lieu avec l'Italie et la République fédérale d'Allemagne. Leur objectif initial était d'établir dans quelle mesure les deux pays voisins et leurs chemins de fer devaient entreprendre des mesures d'infrastructure pour permettre un écoulement fluide du transport combiné en transit à travers la Suisse.

Comme pour le transport ferroviaire par le Brenner, il s'est très vite avéré qu'un accord trilatéral était indispensable. Par la suite, les négociations y relatives furent conduites par l'Office fédéral des transports.

Après quatre séances de négociation, l'accord a été signé à Bonn le 3 décembre 1991. Parallèlement à ces travaux, des négociations ont également eu lieu entre les chemins de fer concernés (CFF, DB, FS, BLS). Il en est résulté un accord entre les réseaux de chemins de fer qui a été signé le 25 novembre 1991.

Lors des négociations concernant l'accord sur le transit, des problèmes de compétence se sont posés à la CE. En effet, les Etats membres ont fait remarquer à leur délégation que la CE ne disposait pas de compétences en matière d'infrastructure et ne pouvait de ce fait contracter des obligations directes en la matière. Les négociations trilatérales ont donc joué un rôle important pour l'accord sur le transit, étant donné qu'elles marquent la volonté des pays membres concernés de réaliser les mesures d'infrastructure nécessaires. L'accord trilatéral fait ainsi partie de l'accord sur le transit, alors même qu'il doit être considéré comme un accord international en soi.

Conformément à la situation en vigueur dans la CE en matière de compétence, l'accord sur le transit et l'accord trilatéral sur le transport combiné portent tous deux sur les mêmes objets. L'accord sur le transit en constitue le cadre et définit également l'étendue des engagements à long terme. En revanche, l'accord trilatéral se concentre sur la réalisation à court et moyen terme des améliorations de l'offre en transport combiné.

14 Rapport avec l'EEE

Il n'y a aucun lien entre l'accord sur le transit et le traité sur l'EEE. Chacun d'eux peut être considéré comme un accord en soi. C'est pourquoi la Suisse a toujours refusé d'établir le lien que la CE voulait faire entre les deux accords. Des recoupements sur le plan politique et matériel étaient cependant inévitables, étant donné que les négociations se déroulaient en parallèle.

Les premières négociations sur l'EEE n'ont débuté formellement qu'en juin 1990, alors qu'on percevait déjà des divergences de vues manifestes dans les négociations sur le transit. C'est la raison pour laquelle la CE a tenté de placer les négociations sur le transit dans le contexte global des relations Suisse-CE. Ainsi, vers le milieu de 1990, la Commission des CE proposa de ne conclure avec la Suisse qu'un accord transitoire sur les transports, lequel serait ensuite devenu caduc par la conclusion de l'accord sur l'EEE. La Suisse rejeta catégoriquement cette proposition. Quelques pays membres ont soutenu la proposition de la

Commission des CE, mais ils ne purent imposer leur point de vue à la réunion des ministres des transports de décembre 1990.

Par ailleurs, la CE a précisé que si aucune solution n'était trouvée sur la question du transit, les négociations sur l'EEE n'aboutiraient pas, ou à tout le moins, les transports, y compris les transports aériens, en seraient exclus. Pourtant, le 21 octobre 1991, on est arrivé à un accord tant pour la question du transit que pour l'EEE.

Sur le plan matériel, une part importante de l'accord sur le transit est consacrée aux mesures d'infrastructure et d'accompagnement qui sont destinées à promouvoir le trafic combiné rail/route. Ce chapitre ne relève pas du traité sur l'EEE. En outre, l'accord sur le transit contient plusieurs dispositions sur la circulation routière qui concordent avec les dispositions pertinentes du traité sur l'EEE (annexe XIII). En cas de chevauchement, le protocole n° 44 du traité sur l'EEE prévoit de donner la prééminence aux dispositions de l'accord sur le transit. Selon le même protocole, les parties contractantes examineront ensemble la situation du transport routier de marchandises six mois avant l'expiration de l'accord sur le transit.

15 Rapport avec la politique suisse des transports

Les deux accords, mais surtout celui qui se rapporte au transit, constituent des traités qui montrent de différentes manières les interdépendances de notre pays sur le plan européen et international et mettent cependant en évidence notre marge de manœuvre.

Quelle que soit à l'avenir la structure des relations de la Suisse avec la CE, notre pays ne saurait échapper aux défis qui se posent dans le domaine des transports. De par sa nature, la collaboration internationale fait partie d'une politique des transports couronnée de succès, surtout dans un pays comme la Suisse, sans façade maritime et ayant des liens aussi étroits avec l'étranger. La politique des transports fait toujours partie de la politique économique et – de plus en plus – de la politique de développement de la société. C'est pourquoi elle dépend tellement, à l'heure actuelle, du marché intérieur de la CE, qui garantira dès 1993 le libre échange des marchandises, ainsi que la liberté de circulation des personnes, des services et des capitaux. Il en résulte une libéralisation et une harmonisation des transports routiers de marchandises, ce qui libère les forces du marché et engendre un trafic toujours plus dense. Les politiques nationales de transport divergentes se trouvent néanmoins confrontées à la nécessité de s'adapter.

Nous avons déjà exposé cette situation en relation avec nos propositions concernant la construction d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes¹⁾. Les négociations qui ont eu lieu n'ont fait que confirmer l'estimation figurant dans le message. Même si un seul élément de la politique de transport, à savoir le transit, a fait l'objet des négociations, toute la politique suisse en matière de transport a subi une épreuve. Les négociations ont confirmé pour l'essentiel l'orientation choisie:

¹⁾ Message du 23 mai 1990 sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin) FF 1990 II 1015.

- tendre à un régime libéral et au libre choix du moyen de transport. Vis-à-vis de l'extérieur, il y a lieu de souligner la liberté du trafic de transit, garantie sur un plan multilatéral¹⁾. Cette situation de transit caractérise tout l'arc alpin, mais elle a aussi une importance vitale pour les transporteurs suisses à l'étranger. A l'intérieur, la politique suisse des transports repose sur la liberté du commerce et de l'industrie, même si elle connaît des prescriptions divergentes en matière de trafic ferroviaire, aérien et de navigation. En principe, le programme du marché intérieur de la CE, pas plus que l'accord sur le transit, n'exigent de restructuration de la politique suisse des transports;
- *écouler le transport en respectant davantage l'environnement*. Il faut pour cela promouvoir encore plus les transports publics, fixer des valeurs limites d'émission pour les véhicules en fonction des plus récents progrès de la technique et imputer les coûts selon le principe du pollueur-payeur. L'accord sur le transit comprend à ce sujet un programme que les deux parties contractantes sont tenues d'appliquer au cours des années à venir. Ses objectifs correspondent aux vues de la Suisse, mais il laisse à cette dernière une large marge de manœuvre. La durée de l'accord (douze années) oblige cependant chaque partie à réaliser rapidement les objectifs fixés;
- *tenir compte des conditions géographiques particulières*, notamment dans l'arc alpin, ainsi que du fait que l'espace économique suisse représente simultanément un espace vital. Cela nécessite d'autres structures de transport, d'autant plus que le trafic combiné offre pour le transit à travers les Alpes une alternative judicieuse sur le plan économique. En concluant l'accord en question, la CE a reconnu cette situation particulière;
- *renforcer les infrastructures ferroviaires et réorganiser les transports de marchandises par rail*. Certes, l'achèvement du réseau des routes nationales constitue toujours une tâche importante. Avec RAIL 2000 et la construction de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, les infrastructures nationales seront cependant consolidées de manière que les avantages de la route puissent dorénavant être liés aux potentialités du rail. Pour le transport des marchandises, le trafic combiné au sens le plus large du terme se place donc au premier plan. L'accord sur le transit présente un vaste programme orienté sur la construction de la nouvelle transversale ferroviaire. Il prévoit cependant de nouvelles constructions dans la CE et vise à améliorer l'organisation du secteur ferroviaire. Il n'est pas présomptueux de dire que les accords sur le transit conclus entre la CE, d'une part, l'Autriche et la Suisse, de l'autre, ont exercé une certaine influence sur la formation de nouveaux accents dans la politique de la CE en matière de transport.

Dans l'ensemble, les objectifs et la teneur de l'accord concordent largement avec la politique suisse des transports. L'accord sur le transit et l'accord trilatéral ne comprennent guère d'obligations qui ne résultent pas déjà des bases légales suisses existantes ou qui ne répondent pas à la volonté d'action, déclarée, du Conseil fédéral.

¹⁾ Notamment les conventions du 8 novembre 1968 sur la circulation et la signalisation routières, ratifiées par la Suisse le 11 décembre 1991.

2 Partie spéciale

21 Exposé détaillé de l'accord sur le transit

L'accord sur le transit conclu entre la CE et la Suisse est subdivisé en cinq titres. Il comprend, outre le préambule, 23 articles et huit annexes faisant partie intégrante de l'accord.

211 Préambule

Le préambule de l'accord sur le transit définit un programme d'objectifs et d'intentions visant à faire face au trafic de transit à travers les Alpes suisses. Il met l'accent sur la coopération et la promotion des échanges internationaux par une politique de transport coordonnée au niveau européen et relève la nécessité de résoudre de façon durable les problèmes causés par le transit alpin. Pour ce faire, il importe de tenir compte des limites naturelles imposées au développement du trafic routier, en particulier de la topographie difficile de l'Arc alpin, de veiller à la sauvegarde de la qualité de vie des populations concernées, de protéger l'environnement et de contribuer, grâce à un écoulement plus efficace du trafic, à la réalisation du marché intérieur communautaire et de l'Espace économique européen. Dans cette optique, le transport combiné représente la meilleure solution pour maîtriser, notamment à moyen et long terme, le volume croissant du transport international de marchandises traversant les Alpes. Néanmoins le transport routier doit lui aussi pouvoir bénéficier de certaines facilitations. Le préambule souligne enfin que les différents modes de transport doivent couvrir les frais qu'ils occasionnent.

212 Objectif, champ d'application et définitions

Le titre I de l'accord sur le transit (art. 1 à 3) fixe l'objectif et le champ d'application de cet instrument international et contient une série de définitions nécessaires à la bonne compréhension du texte.

Aux termes de *l'article 1*, l'accord sur le transit a pour principal objectif de renforcer la coopération entre les parties contractantes dans certains domaines des transports et, plus particulièrement, en matière de trafic de transit à travers les Alpes. Des mesures coordonnées devront être mises en place pour promouvoir le transport ferroviaire et le transport combiné, pour améliorer l'accès au marché et pour permettre certaines facilitations du transport sur route.

Le champ d'application de l'accord défini à *l'article 2* comprend non seulement le trafic communautaire en transit à travers la Suisse, mais aussi certaines questions du trafic bilatéral (accès au marché des transports; aspects techniques). De plus, il porte sur l'étendue de la coopération entre les Parties contractantes (infrastructures, mesures d'accompagnement, accès au marché, échange d'informations sur l'évolution des politiques de transports). Enfin, pour le transport routier, le champ d'application de l'accord est limité aux transporteurs établis dans l'une des parties contractantes.

L'article 3 contient une série de définitions permettant d'interpréter clairement les notions et éléments essentiels de l'accord. Les définitions correspondent à celles utilisées habituellement dans le domaine des transports.

213 Transport par chemin de fer et transport combiné

Le titre II de l'accord (art. 4 à 9) porte sur le développement et la promotion du transport par chemin de fer et du transport combiné rail/route.

213.1 Dispositions générales

L'article 4 souligne la nécessité d'une coordination entre les parties contractantes en précisant que la réalisation et l'échelonnement des travaux d'infrastructure, le développement et l'exploitation des services, ainsi que la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, devront se faire de manière coordonnée et en parallèle. Ce qui importe avant tout pour la Suisse, c'est que les investissements effectués puissent être rentabilisés. Au demeurant, référence est faite à l'Accord trilatéral entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur l'amélioration du transport combiné de marchandises rail/route à travers les Alpes suisses (voir ch. 13 et 23). Par cet accord, deux Etats membres de la CE sont donc directement soumis à des obligations.

213.2 Travaux d'infrastructure et planification des mesures en Suisse

Les travaux d'infrastructure et la planification des mesures à entreprendre en Suisse à court, moyen et long termes sont décrits de manière précise dans l'accord (*art. 5 et annexe 2*).

Pour l'essentiel, la Suisse s'engage à entreprendre les mesures suivantes:

A court et moyen termes

Les mesures prévues correspondent entièrement aux décisions prises par le Conseil fédéral le 24 octobre 1989 sur le corridor de ferroutage et n'engendrent donc aucune obligation supplémentaire pour la Confédération.

D'ici à 1994 (en fonction des travaux, éventuellement 1995), réalisation de la solution dite transitoire, soit:

- amélioration de l'infrastructure actuelle du Saint-Gothard pour créer des nouvelles capacités. Cela correspond à un triplement de la capacité de ferroutage, soit 370 000 envois par année (44 longs convois), auxquels il convient d'ajouter 160 000 envois par conteneur. Il est à noter qu'au Saint-Gothard, les camions doivent avoir une hauteur maximale de 3,80 m aux angles et qu'en trafic non accompagné, une hauteur de 4 m au plus doit être appliquée pour les semi-remorques. Les travaux y relatifs ont déjà débuté;
- mise en circulation de 14 convois en «chaussée roulante» au Lötschberg/Simplon, ce qui correspond à une capacité totale de 100 000 envois par année.

A cela s'ajoutent 80 000 envois en conteneur. La pose d'une voie à quatre files de rail dans le tunnel du Lötschberg et d'un gabarit de rail de contact dans le tunnel du Simplon permettra le passage de camions ayant une hauteur aux angles de 4 m. Les mandats relatifs à ces travaux n'ont pas encore été donnés (voir ch. 231).

Les mesures entreprises dans le cadre de la solution transitoire permettront donc le passage de 470 000 envois ou 10 millions de tonnes, et, en incluant le transport de conteneurs, 710 000 envois ou 14 millions de tonnes.

A long terme

Il s'agit là de la construction de la ligne ferroviaire à travers les Alpes suisses, acceptée par le Parlement le 4 octobre 1991¹⁾.

En résumé, ce projet se présente comme il suit:

Le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) s'accroîtra d'une nouvelle ligne reliant Arth-Goldau à Lugano, par un tunnel de base entre la région d'Erstfeld/Silenen et de Bodio. De plus, le réseau de la société du Chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon (BLS) comprendra un nouveau tunnel de base.

Pour le trafic nord/sud, la capacité obtenue grâce aux aménagements susmentionnés sera portée à 67 millions de tonnes, soit la moitié du volume de transit prévu à cette époque (2010/2015) à travers l'arc alpin. Pour le seul trafic combiné, les réalisations projetées permettront la mise en circulation de 260 trains pouvant transporter 43 millions de tonnes.

Enfin, la durée de transit à travers la Suisse sera ramenée de 5 heures à un peu plus de 3 heures.

213.3 Travaux d'infrastructure et planification des mesures dans la Communauté

L'article 6 de l'accord auquel il convient d'associer *l'annexe 4* est un complément à l'article 5 qui se révèle indispensable pour que notre politique de transit à travers les Alpes puisse s'intégrer à la politique européenne des transports. Ces dispositions portent sur les mesures d'extension que la CE s'engage à prendre pour permettre un écoulement fluide du trafic ferroviaire et combiné au-delà de la frontière.

Par ailleurs, il convient de préciser que la réalisation des travaux d'infrastructure sur territoire communautaire comme leur financement est du ressort des Etats membres concernés. La Commission des CE a néanmoins créé un comité des infrastructures chargé d'évaluer les projets d'intérêt communautaire²⁾. De plus, la Communauté en tant que telle utilisera, pour soutenir la réalisation des mesures à entreprendre, les moyens dont elle dispose, notamment dans le cadre de la politique commune de soutien aux infrastructures de transport³⁾.

¹⁾ FF 1991 III 1570

²⁾ Voir décision du Conseil du 20 février 1978 instituant une procédure de consultation et créant un comité en matière d'infrastructure de transport, J. O. L 54 du 25 février 1978.

³⁾ Voir règlement du Conseil du 20 novembre 1990, J. O. L 326 du 24 novembre 1990.

Les mesures d'extension qui devront être réalisées à l'intérieur de la Communauté sont les suivantes:

En Allemagne

- Création de nouveaux terminaux et amélioration des terminaux existants dans les régions de Hambourg-Lübeck, la Ruhr et Mannheim/Francfort.
- Aménagement de terminaux pour le trafic combiné à Rielasingen/Singen et à Fribourg-en-Brisgau.
- Amélioration de la capacité de certains tronçons de lignes entre Mannheim et Bâle (Karlsruhe-Bâle).

En Italie

- Mise en place et aménagement de terminaux dans les zones industrielles, à savoir principalement dans les régions de Milan, Bologne et Turin.
- Augmentation des gabarits pour les voies ferrées de l'Italie du Nord afin de permettre le passage sans entraves du trafic combiné, accompagné et non accompagné. En particulier, les tunnels sur l'axe Iselle-Domodossola seront aménagés d'ici la fin 1994 (éventuellement 1995) de façon à permettre le transport par le rail de camions ayant une hauteur aux angles de 4 m. Enfin, la ligne Chiasso-Milan sera mise au gabarit B (3,80 m) de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et la ligne Domodossola-Turin au gabarit B + (4 m).

Aux Pays-Bas

- Construction d'un «Rail Service Center» à Rotterdam.

Il est à noter que la plus grande partie des mesures mentionnées à l'annexe 4 de l'accord sur le transit figurent de façon détaillée dans l'accord trilatéral entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur l'amélioration du transport combiné de marchandises rail/route à travers les Alpes suisses. Il convient en outre de relever que, durant les négociations avec la CE, la politique en matière de terminaux à l'intérieur de la Suisse n'a pas fait l'objet de discussions.

213.4 Mesures d'accompagnement

La promotion du transport ferroviaire et du transport combiné est également consacrée, à l'article 7 de l'accord, par toute une série de mesures d'accompagnement, plus incitatives que contraignantes, que les parties s'engagent à mettre en œuvre de façon concertée. Il s'agit surtout de dispositions programmatiques qui touchent le domaine du transport combiné et qu'il conviendra de concrétiser de manière continue ces prochaines années. Ces dispositions démontrent également que des améliorations sur le plan infrastructurel ne suffisent en soi pas pour permettre une percée de ce mode de transport.

L'article 8 vise à rendre les prix du transport combiné concurrentiels par rapport à ceux que connaît le transport sur route. L'autonomie tarifaire des chemins de fer est toutefois préservée. Les parties contractantes doivent cependant faire en sorte que les subventions accordées ne causent pas de distorsions de concurrence entre sociétés de chemins de fer. De plus, l'article 8 leur laisse la liberté de déterminer si

et dans quelle mesure elles souhaitent promouvoir le transport combiné à l'aide de subventions. Dans la CE, les aides gouvernementales doivent correspondre à celles prévues aux articles 77, 92 et 93 du Traité de Rome. *L'annexe 5* de l'accord le précise expressément. Jusqu'à présent, ni la République fédérale d'Allemagne ni l'Italie n'octroyaient de subventions directes au transport combiné. De nouvelles propositions sont toutefois en préparation au sein de la Communauté. Dans un rapport élaboré par un groupe de fonctionnaires à haut niveau et portant sur le transport combiné, de larges mesures d'incitation sont proposées¹⁾.

Aux termes de *l'article 9*, les autorités compétentes en Suisse et dans la CE prendront toutes les dispositions utiles pour permettre l'acheminement du trafic de transit, empruntant le chemin de fer, en cas de perturbation grave (par ex. catastrophe naturelle), et veilleront à ce que certains transports sensibles telles les denrées périssables bénéficient d'un traitement prioritaire.

214 Transport par route

L'accord sur le transit porte également sur le transport de marchandises par la route et prévoit, au titre III, un certain nombre de mesures techniques, fiscales et de libéralisation visant à faciliter de tels transports.

214.1 Mesures techniques

L'article 10 de l'accord de transit consacre expressément le principe de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, ainsi que le maintien de la limite des 28 t en Suisse. De ce fait, il constitue une disposition-clé de l'accord qui est restée controversée jusqu'à la fin des négociations. Cet article porte sur la facilitation du transport de marchandises par route et énumère les mesures que la Suisse a déjà prises ou s'engage à prendre pour permettre une telle facilitation. Parmi les mesures citées, on retiendra principalement:

- Suppression de l'émolument de 20 francs pour dépassement de poids en zone frontalière (décision du Conseil fédéral du 6 février 1990).
- Elévation de la marge de tolérance relative au poids des véhicules de 2 à 5 pour cent.
- Elargissement de la zone frontalière au Tessin en relation avec l'accès vers l'autoroute (anciennement jusqu'à Cadenazzo, puis extension jusqu'à Bellinzone-Sud).
- Tant les véhicules routiers immatriculés dans les pays membres de la Communauté que ceux immatriculés en Suisse pourront circuler avec les poids totaux fixés dans la législation communautaire, à savoir 18 t pour une voiture automobile à deux essieux et pour une remorque (Suisse: 16 et 12 t), 25/26 t pour une voiture automobile à trois essieux dont respectivement un seul ou deux au moins sont entraînés (Suisse: 22 et 25 t) et 24 t pour des remorques à trois essieux (Suisse: 12 t). Dans ce contexte, il convient de rappeler que la

¹⁾ Working report on community combined transport drawn up by the Commission services with the help of a high level group, mars 1992.

Suisse adaptera sa législation à la réglementation communautaire¹⁾ dans le cadre de la procédure EUROLEX, mais maintiendra la limite des 28 t comme poids maximal autorisé. Si le traité sur l'EEE ne devait voir le jour, la Suisse continuerait à appliquer les poids totaux inscrits dans la législation actuelle sur la circulation routière. Pour les véhicules communautaires, l'accord sur le transit serait appliqué.

- S'agissant des dimensions des véhicules, la Suisse conservera les 2,50 m comme largeur maximale générale, mais portera à 2,60 m la largeur des véhicules frigorifiques. Si le traité sur l'EEE ne devait voir le jour, il en résulterait une inégalité de traitement entre les transporteurs suisses et communautaires, jusqu'à ce que la législation suisse sur la circulation routière soit adaptée.
- L'article 10 reflète également la volonté de la Suisse d'achever et d'améliorer son réseau de routes nationales. Le Conseil fédéral n'a toutefois pas pris d'engagements allant au-delà des décisions prises jusqu'ici par le Parlement.

214.2 Réglementation sur les exceptions

L'article 10 de l'accord renvoie à l'annexe 6 qui prévoit certaines exceptions à la limite des 28 t, ainsi qu'à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche.

Ces exceptions énumérées à l'annexe 6 sont compatibles avec les dispositions de la loi fédérale du 19 décembre 1958²⁾ sur la circulation routière (LCR).

S'agissant de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, des exceptions sont accordées sans autorisation spéciale (premiers secours en cas de catastrophe ou d'accidents d'exploitation), soit moyennant autorisation (transport de denrées facilement périssables notamment).

Ces exceptions sont déjà appliquées aujourd'hui sur la base de la LCR et elles n'engendreront pas de trafic supplémentaire.

Les exceptions à la limite des 28 t mentionnées à l'annexe 6 peuvent être réparties en trois catégories bien spécifiques. Les deux premières sont aujourd'hui déjà pratiquement accordées en Suisse et n'engendreront donc pas non plus de trafic supplémentaire.

- La première catégorie porte sur les exceptions accordées sans émolument pour des marchandises quelconques jusqu'à un poids total de 40 t (44 t pour le transport de conteneurs ISO) dans la zone suisse proche de la frontière (rayon de 10 km mesuré à partir du bureau de douane).
- La deuxième catégorie concerne les autorisations spéciales accordées aux véhicules de plus de 28 t pour certains transports (notamment marchandises indivisibles, véhicules spéciaux, véhicules endommagés, catering, parcours routiers initiaux et terminaux d'un transport combiné dans un rayon de 10 km à partir d'un terminal).
- La troisième catégorie contient de nouvelles exceptions accordées aux véhicules de plus de 28 t pour le transit à travers la Suisse. Il s'agit du «système du surplus». Ces exceptions sont octroyées:

¹⁾ Directive CE 85/3 sur les poids et dimensions des véhicules, J. O. L 2 du 3 janvier 1985.

²⁾ RS 741.01

- lorsque la capacité ferroviaire en trafic combiné est épuisée,
- exclusivement sur l'axe Bâle-Chiasso,
- à concurrence d'un nombre maximum de 50 camions de plus 28 t immatriculés dans la CE par jour et par direction (15 000 par an et par direction),
- pour le transport de marchandises périssables et d'envois urgents,
- pour les camions «verts» répondant aux normes communautaires de pollution les plus récentes; sont aussi considérés comme tels les véhicules dont la date de 1^{re} immatriculation ne remonte pas au-delà de deux ans à compter du jour de la demande d'exemption.

Les détails pratiques seront fixés dans un Arrangement administratif qui n'est pas encore disponible. Ses grandes lignes sont exposées au point 3 du présent message.

214.3 Accès technique au marché des transports

Malgré le maintien de la limite des 28 t en Suisse, les transporteurs suisses pourront continuer à circuler à 40 t sur le territoire communautaire. En effet, l'annexe 7 qui fait partie intégrante de l'accord prévoit expressément le maintien de la situation de fait découlant du principe du traitement national, en ce qui concerne les poids et les dimensions. Il convient par ailleurs de signaler que, dans le respect de la limite maximale des 28 t, les véhicules routiers immatriculés dans la CE pourront circuler sur le territoire suisse avec des dimensions et des poids de l'axe moteur définis dans la législation communautaire, telle qu'elle se présentera au moment de l'entrée en vigueur de l'accord.

214.4 Protection de l'environnement

La protection de l'environnement constitue un objectif important de l'accord sur le transit. Outre le préambule et l'article 1 qui mentionnent expressément la protection de l'environnement, l'article 11 reflète l'intention des parties contractantes d'introduire des normes d'un haut niveau de protection pour réduire les émissions de gaz, de particules et de bruit des véhicules utilitaires lourds. En ce qui concerne les normes d'émissions, les camions immatriculés dans une partie contractante sont néanmoins autorisés à circuler sur le territoire des deux parties. Dans le système du surplus, les véhicules doivent respecter les normes environnementales les plus récentes de la CE.

Depuis le 1^{er} octobre 1991, les véhicules neufs peuvent être homologués en Suisse s'ils respectent les valeurs suivantes¹⁾:

CO:	4,9 g/kwh
HC:	1,23 g/kwh
NOx:	9 g/kwh
Particules:	0,7 g/kwh

La CE appliquera les mêmes normes d'ici le 1^{er} octobre 1993.

¹⁾ Ordonnance du 22 octobre 1986 sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles lourdes (OEV 2), RS 741.435.2.

214.5 Mesures fiscales

L'article 12 décrit la procédure pour déterminer les coûts que doit assumer le transport de marchandises par route. Cette procédure se fera par étapes. Dans un premier temps, les coûts d'infrastructure devront être déterminés et imputés. Cette démarche correspond à la volonté exprimée par le Conseil fédéral dans son message du 27 janvier 1992 concernant la prolongation et la refonte des redevances sur l'utilisation des routes¹⁾. Dans une deuxième phase, les coûts externes devront aussi être pris en compte, en particulier ceux relatifs à l'environnement. Du point de vue suisse, deux aspects méritent d'être relevés:

D'une part, l'article 12 prévoit expressément la prise en compte des coûts spécifiques aux régions alpines. Ceci concerne surtout les investissements pour les transports qui, dans ces régions, sont par nature beaucoup plus élevés qu'ailleurs.

D'autre part, la fiscalité routière doit être en principe coordonnée. Le Conseil fédéral a l'intention d'introduire rapidement une taxe poids lourds liée à la prestation et coordonnée avec la CE. Si toutefois, en raison de la situation existant dans la CE sur le plan institutionnel (les impôts et les taxes ne peuvent être introduits dans la CE que sur la base de décisions prises à l'unanimité), la procédure devait être fortement retardée au sein de la CE, le Conseil fédéral pourrait reconsidérer la situation.

Les parties contractantes envisagent aussi, le cas échéant, d'entamer des négociations pour mettre sur pied un accord relatif à la taxation routière et permettant notamment d'atténuer les divergences entre les systèmes de taxation routière suisse et communautaire et d'éliminer les distorsions de concurrence pouvant en résulter entre et à l'intérieur des modes de transports. Actuellement, force est de constater que les divergences entre les niveaux de taxation varient fortement d'un pays à l'autre. Ainsi, par exemple, la taxe sur le carburant diesel est de 139 ECU pour 1000 litres au Luxembourg, de 346 ECU en Suisse et de 525 ECU en Italie²⁾. Par ailleurs, des différences sont constatées aujourd'hui également dans les systèmes de taxation (péages en France ou en Italie, «Maut» en Autriche, taxe poids lourds en Suisse).

214.6 Mesures de libéralisation du marché

L'article 13 de l'accord ainsi que l'échange de lettre figurant à l'annexe 8 portent sur l'accès commercial au marché des transports. Les parties contractantes déclarent vouloir se l'accorder dans le cadre de l'Accord sur l'Espace économique européen ou, si ce dernier ne devait se réaliser, dans le cadre de négociations bilatérales. De cette manière, on devrait assister à la suppression des contingents bilatéraux existant entre la Suisse et divers pays de la CE, ainsi qu'à une libéralisation dans le domaine du trafic triangulaire (transport de marchandises au départ d'un pays autre que le pays d'immatriculation du véhicule à destination d'un pays tiers). S'agissant du cabotage (transports intérieurs effectués par des

¹⁾ FF 1992 II 725

²⁾ Une proposition de directive de la CE visant à harmoniser les taxes sur les carburants a été élaborée le 22 février 1992 COM (92) 3.

véhicules étrangers), le Conseil des ministres des transports de la CE, réunis les 26 et 27 mars 1992, a décidé de ne pas le libéraliser entièrement, tant que les conditions-cadre applicables en matière de transport de marchandises par route ne seraient pas harmonisées. Comme indiqué ci-avant (ch. 214.5), la fiscalité présente de grandes différences au sein même de la CE et la question des coûts d'infrastructure n'est toujours pas réglée. De plus, divers problèmes tels que la promotion du trafic combiné et la charge des transports sur l'environnement doivent encore trouver une solution. Aussi, la CE va procéder durant une période transitoire pouvant s'étendre jusqu'en 1996, à une augmentation progressive des contingents fixés en la matière, ce dont bénéficieront également les transporteurs suisses.

Enfin, dans le domaine des transports aériens, l'importance d'une coopération entre la Suisse et la CE et d'une libéralisation a également été relevée (voir déclaration conjointe au procès-verbal de signature de l'accord et ch. 221.8).

215 Facilitation du passage frontalier et simplification des formalités

L'article 14 porte sur la simplification des formalités pesant sur les transports, notamment dans le domaine douanier, et fait référence à l'accord sur la facilitation du passage frontalier entre la CE et la Suisse, entré en vigueur le 1^{er} juillet 1991¹⁾.

216 Dispositions générales et finales

Le titre V de l'accord (art. 15 à 23) traite plus particulièrement de la non-discrimination entre les parties contractantes ainsi que des tâches et du fonctionnement du Comité mixte chargé de l'application de l'accord de transit. Il contient également les dispositions finales de l'accord (durée, entrée en vigueur, etc.).

216.1 Non-discrimination et mesures unilatérales

Selon *l'article 15*, les parties contractantes s'engagent à respecter le principe de non-discrimination tant dans le trafic de transit à travers la Suisse ou à travers un Etat membre de la CE que dans le trafic bilatéral.

Aux termes de *l'article 16* de l'accord, les parties contractantes ne doivent pas prendre des mesures unilatérales visant à discriminer le trafic de transit. A l'inverse, l'article 16 constitue également une base pour prendre des mesures unilatérales et, dans ce sens, il joue le rôle d'une clause de sauvegarde. Cette question est d'une grande importance pour notre pays, d'autant qu'en Suisse certains craignent une forte croissance du trafic des 28 t pour les années à venir. L'article 16 doit être examiné à la lumière de l'article 18, chiffre 1, qui prévoit un réexamen de l'accord tous les trois ans. Cette clause évolutive porte sur l'impact

¹⁾ RO 1991 II 1489

du trafic routier sur l'environnement, sur l'imputation des coûts, ainsi que sur les capacités du transport combiné et du réseau routier.

Enfin, chaque partie contractante peut présenter à l'autre partie des suggestions allant dans le sens d'une politique européenne coordonnée des transports et visant à résoudre les problèmes que pose le transit à travers les Alpes (*art. 17*).

216.2 Comité mixte

La Suisse a toujours souhaité une juridiction arbitrale. Etant donné que la CE a persisté à vouloir une composition du tribunal arbitral qui soit proportionnelle, le Conseil fédéral a renoncé à cette solution. Il n'aurait en effet pas été possible d'avoir une juridiction équilibrée. Aussi, le bon fonctionnement de l'accord sur le transit et le règlement des différends sont assurés par un «Comité des transports terrestres Communauté/Suisse» (appelé Comité mixte) composé de représentants des deux parties contractantes (*art. 18 et 19*). Le rôle et les tâches de ce comité sont exposés dans le chapitre consacré à l'application de l'accord (voir ch. 31).

216.3 Dispositions finales

L'accord sur le transit est conclu pour une durée de 12 ans (*art. 20*). Il sera ratifié ou approuvé par les parties contractantes selon les procédures qui leur sont propres et entrera en vigueur une fois les procédures nécessaires accomplies (*art. 21*). Le Conseil des ministres de la CE est compétent pour la conclusion de l'accord et doit le soumettre au Parlement pour connaissance. *L'article 22* prévoit que les annexes 1 à 8 font partie intégrante de l'accord. Ce dernier est rédigé en neuf langues, chacun de ces textes faisant foi (*art. 23*).

22 Evaluation de l'accord et de ses annexes

221 Avantages découlant de l'accord du point de vue suisse

221.1 Priorité accordée au transport combiné

L'accord sur le transit consacre la promotion du transport combiné rail/route. Cette promotion représente l'un des éléments principaux de la politique suisse des transports permettant de résoudre le problème du transit des marchandises à travers la Suisse. Alors que la Communauté a considéré jusqu'ici le transport routier comme l'épine dorsale de sa politique des transports, elle reconnaît aujourd'hui également l'importance croissante du transport ferroviaire et du transport combiné. Conjointement avec les chemins de fer des Etats membres de la CE, ainsi qu'avec les CFF et les ÖBB, la Commission des CE élabore donc actuellement des lignes directrices sur la mise en place d'un réseau européen de transport combiné. En mars 1992, le groupe de hauts fonctionnaires a rédigé un rapport ad hoc à l'intention du Conseil des ministres des transports, selon lequel il convient d'assurer une promotion accrue du transport combiné. Les accords conclus par la CE avec l'Autriche et la Suisse ont provoqué un changement d'orientation dans la politique européenne des transports. Cependant, comme

pour les accords sur le transit, les nouveaux objectifs politiques doivent encore être concrétisés.

221.2 Intégration de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes dans un concept européen des transports

La transversale ferroviaire alpine à réaliser en Suisse et l'engagement des Etats membres de la CE à entreprendre les travaux de raccordement nécessaires figurent expressément dans l'accord. Ils forment des bases déterminantes visant à intégrer l'infrastructure ferroviaire suisse dans le futur réseau européen de trains à haute performance et de transports de marchandises. Grâce à ces travaux, la situation de notre pays sur le plan de la politique des transports se trouve considérablement améliorée et sa situation sur le plan géographique revalorisée.

221.3 Maintien de la limite des 28 t et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche

L'accord maintient l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, ainsi que la limite des 28 t. Il s'agit là d'un point essentiel revendiqué et obtenu par la Suisse. En d'autres termes, la Suisse a réussi à faire admettre à la CE les spécificités de notre politique des transports et la nécessité de protéger la région alpine. Comme nous l'avons déjà relevé dans le cadre du concept «transit alpin», les prescriptions sur la circulation routière sont des mesures d'accompagnement à la construction de la transversale ferroviaire alpine suisse.

221.4 Octroi d'un nombre limité d'exceptions à la limite des 28 t

Comparée aux revendications initiales et aux positions subséquentes de la CE lors des négociations, la solution retenue dans l'accord et visant à accorder à la CE un nombre limité d'exceptions est favorable à notre pays. En réalité, c'est la capacité des chemins de fer qui déterminera le nombre d'exceptions. Plus les capacités en transport combiné seront élevées, plus le nombre d'exceptions à la limite des 28 t sera restreint. L'accord sur le transit crée donc l'incitation nécessaire à une pleine utilisation des capacités ferroviaires.

221.5 Accès au marché

L'accès commercial au marché des transports sera accordé aux transporteurs suisses dans le cadre de l'Accord sur l'EEE. Si ce dernier devait ne pas se réaliser, les parties contractantes entameraient aussitôt des négociations pour régler cette question sur une base bilatérale.

La possibilité pour nos transporteurs de continuer à rouler à 40 t sur le territoire communautaire est garantie.

Il s'agit là de revendications essentielles de la Suisse. Pour un pays comme la Suisse, essentiellement tourné vers l'exportation, une libre circulation au-delà des

frontières est indispensable. La solution retenue forme la base permettant une pleine intégration de la Suisse dans le marché des transports de la CE.

221.6 Fiscalité

La CE et la Suisse envisagent de développer une politique coordonnée, dans la mesure du possible, en matière de fiscalité routière. Les coûts d'infrastructure et les coûts externes doivent être imputés par étapes à ceux qui les occasionnent. Cet objectif correspond à la volonté clairement exprimée du Conseil fédéral (ch. 214.5). L'article 12 nous laisse cependant une certaine marge de manœuvre nous permettant d'introduire, le cas échéant, nos propres mesures de fiscalité.

221.7 Clause évolutive

La clause évolutive prévue à l'article 18 est d'une grande importance. En effet, le Comité mixte procédera tous les trois ans à un réexamen de l'accord en fonction des développements survenus notamment dans le domaine de l'impact du trafic routier sur l'environnement et la qualité de vie. Le cas échéant, le Comité mixte fera des propositions appropriées aux parties contractantes. De plus, il convient de rappeler qu'en cas de nécessité, notre pays dispose de certaines possibilités d'action, en particulier en liaison avec l'article 16. Celles-ci doivent cependant être non discriminatoires. Ainsi, l'accord sur le transit constitue un instrument permettant de s'attaquer à des problèmes futurs que l'on ne peut encore prévoir aujourd'hui.

221.8 Aviation civile

Dans ce domaine, la Suisse reprendra l'acquis communautaire dans le cadre de l'Accord sur l'EEE. Si celui-ci ne devait voir le jour, on chercherait une solution de remplacement dans le cadre de négociations. Une déclaration conjointe figure donc au procès-verbal de la signature de l'accord par les parties contractantes; sa teneur est la suivante: «La Communauté et la Suisse saisissent l'occasion de la conclusion des négociations sur les transports terrestres pour souligner l'importance d'une coopération fructueuse et d'une libéralisation dans le domaine des transports aériens. Elles sont d'avis qu'il faudra parvenir dès que possible à une solution satisfaisante sur la base de l'acquis communautaire». Une telle déclaration s'explique par le fait que la CE a refusé de conclure avec la Suisse un accord sur la libéralisation du trafic aérien.

222 Désavantages éventuels

Pour parvenir à un accord sur le transit, tant la CE que la Suisse ont dû faire des compromis. L'accord ne comporte donc pas que des avantages. Le fait d'avoir finalement dû accepter le passage, à des conditions bien précises, d'un maximum de 30 000 camions de 40 t est le résultat de ces compromis. Il était indispensable

que la Suisse donne un signe de bonne volonté également dans le transit par la route.

Le nombre limité d'exceptions, ainsi que l'introduction par l'Autriche d'un système d'écopoints, ont engendré des craintes portant sur une forte augmentation du trafic des 28 t à travers la Suisse. Le Conseil fédéral ne partage pas ces craintes. Si elles devaient toutefois se révéler fondées, l'accord sur le transit nous permettrait de prendre des mesures particulières, soit dans le cadre de propositions présentées par le Comité mixte, soit dans le cadre d'une intervention unilatérale basée sur l'article 16 de l'accord, voire de l'article 12.

La durée de l'accord est également le résultat d'un compromis, le Conseil fédéral ayant initialement revendiqué une durée plus longue. A l'heure actuelle, il est de l'avis que les points de vue se rapprocheront au cours des années à venir et que le trafic combiné verra également son importance augmenter au sein de la CE.

223 Accord entre la CE et l'Autriche

L'accord avec l'Autriche correspond dans une large mesure à notre accord quant à sa structure et son contenu. Il donne également la priorité à la construction d'infrastructures ferroviaires et au développement du transport combiné. Il présente cependant des différences importantes et n'est dès lors par directement comparable à l'accord suisse. En ce qui concerne la construction d'infrastructures ferroviaires, les parties contractantes ont également déterminé de façon concrète des mesures à court et moyen termes. En revanche, pour ce qui est du tunnel de base du Brenner, l'on s'est mis d'accord pour poursuivre les travaux de planification menés jusqu'ici. Ce qui diffère avant tout, ce sont essentiellement les dispositions relatives au trafic routier. Si les dispositions sur l'imputation des coûts d'infrastructure et des coûts externes correspondent pleinement au contenu de l'article 12 de notre accord sur le transit, il y a une différence manifeste en matière de réglementation sur le passage des véhicules. L'accord avec l'Autriche repose sur le système des écopoints. Sur la base d'une réduction de la pollution de l'air acceptée contractuellement, les passages des véhicules se verront attribuer un nombre d'écopoints qui varie en fonction de leur niveau d'émissions. L'année 1991 constitue l'année de référence pour le calcul des courses de transit.

Avec le modèle choisi, la situation juridique initiale différente entre les deux pays alpins devient apparente. Alors que la Suisse connaît la limite des 28 t, l'Autriche permet le passage de véhicules de 38 t. Si la Suisse avait adopté un même système d'écopoints, il en aurait résulté une suppression de la réglementation actuelle. Par conséquent, le trafic intérieur, de même que le trafic d'importation et d'exportation, aurait été défavorisé par rapport au trafic de transit.

224 Conclusions

Dans son ensemble, l'accord sur le transit peut être qualifié de favorable à notre pays. Il nous apporte la garantie d'un recours accru au transport combiné, tout en limitant le passage à travers la Suisse de véhicules de 40 t. Partant, il justifie les projets d'investissements planifiés en Suisse, tout en les intégrant dans un cadre plus vaste.

Avec l'accord trilatéral, les parties contractantes estiment que le transport combiné constitue une solution possible aux problèmes engendrés par le transport de marchandises à travers les Alpes à court et à moyen termes (*art. 1^{er}*). L'article 2 désigne les lignes Bâle/Rielasingen/Schaffhouse-Kandersteg-Domodossola et Bâle/Rielasingen/Schaffhouse-Göschenen-Chiasso/Luino comme lignes déterminantes pour le transport combiné à travers la Suisse. L'article 3 contient une obligation générale de soutenir les chemins de fer.

D'une part, l'article 4 détermine les capacités dont on devra disposer en 1994. Celles-ci correspondent précisément au concept sur l'amélioration de l'offre au Saint-Gothard et au Lötschberg/Simplon, approuvé par le Conseil fédéral le 24 octobre 1989. Il n'y a pas d'engagements allant au-delà de ce concept. Concrètement, il s'agit, comme à l'article 4 de l'accord sur le transit (voir ch. 213.2), de 58 trains au total en transport accompagné et surtout non accompagné, ce qui équivaut à une augmentation du nombre d'envois de 156 000 (1991) à 470 000 (1994). Si l'on y inclut les estimations faites pour le transport par conteneur en 1994, la capacité atteint 710 000 envois.

D'autre part, l'article 4 définit les différents travaux d'infrastructure et constitue donc un secteur-clé de l'accord. Il convient de relever en particulier que l'Italie s'engage à entreprendre toute une série de travaux sur le versant sud du Simplon dont la modernisation est indispensable. Les améliorations prévues profitent ainsi à l'ensemble du trafic de la ligne en question. Pour cette raison et contrairement aux exigences constamment exprimées, la Suisse aurait été mal inspirée d'abandonner la solution de la voie à quatre files de rail au Lötschberg, destinée à des camions de 4 m de haut. Dans une lettre adressée aux parties contractantes, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) a toutefois précisé que les travaux nécessaires au Lötschberg ne seront effectués qu'en parallèle avec ceux du versant sud du Simplon. Alors que les travaux sont déjà bien avancés au Saint-Gothard et qu'ils devraient être achevés à temps, le DFTCE n'a pas encore donné le feu vert pour le Lötschberg/Simplon.

Du côté allemand, on retiendra comme engagement significatif la construction de la ligne à quatre voies entre Offenbourg et Bâle selon les dispositions du plan allemand des voies de communications. L'ensemble des projets y relatifs est entre-temps quasiment terminé.

Dans l'article 5, les parties contractantes définissent leurs exigences envers les chemins de fer en matière de qualité du service, temps de livraison et temps de transport. Elles exigent en outre une plus grande responsabilité en cas de dommages et de livraisons retardées. Les premières améliorations ont déjà été réalisées entre-temps ou déploieront leurs effets prochainement. Bien que l'article 5 soit en partie à caractère programmatique, il démontre que des travaux d'infrastructures ne suffisent pas à améliorer le transport combiné. Dans les années à venir, une tâche importante consistera à suivre cette évolution et, le cas échéant, à insister auprès des sociétés de chemins de fer pour que ces dispositions puissent être mises en œuvre.

L'article 6 engage les parties contractantes à réduire les obstacles administratifs, de types douanier, vétérinaire et médical, phytosanitaire ou ayant trait à la politique des transports. Cette disposition a également un caractère largement programmatique, mais démontre toutefois que les conditions-cadre du transport combiné doivent être améliorées.

L'article 7 décrit la pratique en vigueur dans notre pays, selon laquelle la société de marketing (en Suisse la compagnie Hupac) fait l'acquisition du matériel roulant nécessaire et la Confédération indemnise les chemins de fer suisses pour leurs pertes d'exploitation. Par ailleurs, l'article 7 contient une clause de flexibilité qui permet expressément de tenir compte des besoins du marché.

L'article 8 décrit les mesures particulières qui sont à prendre en cas d'interruption d'exploitation par suite de force majeure ou de perturbations techniques. Les grèves n'y sont pas comprises. La disposition se base sur la pratique suisse, laquelle a permis jusqu'ici d'assurer des transports dans des cas semblables. Ces transports sont cependant soumis à autorisation.

L'article 9 règle, d'une part, la procédure devant être respectée en cas de divergences. D'autre part, il prévoit en cas de besoin des rencontres entre parties contractantes, sociétés de chemins de fer et sociétés assurant le transport combiné. Une organisation institutionnalisée n'est cependant pas prévue. Avant de prendre des mesures relatives au trafic de transit, une consultation mutuelle est nécessaire. Elle est prévue à l'article 10.

Enfin, l'article 11 porte sur la durée de l'accord et sur les modalités de dénonciation de l'accord. En principe, celui-ci est valable jusqu'à l'achèvement des mesures d'adaptation. Il reste toutefois en vigueur aussi longtemps qu'il n'est pas dénoncé par l'une des parties contractantes après six ans.

232 Evaluation

L'accord trilatéral favorise aussi bien la politique suisse des transports que la collaboration internationale dans le domaine du transport combiné.

Sur le plan suisse, il faut retenir que cet accord représente la base permettant une pleine utilisation des améliorations de l'offre décidées par le Conseil fédéral. Les partenaires italiens et allemands s'engagent à collaborer et à adapter leurs infrastructures. Sans cette garantie, les efforts suisses n'auraient abouti à aucun résultat durable. Cet aspect a été essentiel lors des négociations sur le transit, car il a permis d'assurer la crédibilité des mesures à court terme et d'empêcher ainsi la création d'un couloir temporaire pour les camions de 40 t.

Par ailleurs, la Suisse est particulièrement intéressée par les améliorations touchant le versant sud du Simplon. De cette manière, le Lötschberg-Simplon développera pleinement son efficacité sur l'axe de transit nord-sud.

Cet accord oblige donc nos deux pays voisins à collaborer directement en matière de transport combiné. Eu égard aux goulets d'étranglement potentiels et relevés par la CE au niveau des infrastructures, cet aspect n'est pas négligeable. Des mesures coordonnées peuvent également être prises en ce qui concerne la planification relative aux terminaux et l'amélioration de l'offre.

Considérant la coopération sur le plan international, l'accord trilatéral renforce également les engagements pris par la CE dans le cadre de l'accord sur le transit. Ni l'Italie, ni la République fédérale d'Allemagne ne peuvent se soustraire au programme d'adaptation décidé par la CE en prétendant que les compétences de construction et de planification des infrastructures sont du ressort des pays membres.

L'accord trilatéral crée également la base d'une meilleure collaboration entre les sociétés de chemins de fer. Leur accord les engage à accroître capacités et compétitivité. Ces éléments contribuent au développement du transport combiné, facteur important pour une ouverture potentielle de marché dans la région des Alpes. L'accent doit être mis sur le transport combiné non accompagné. Le transport de véhicules accompagnés, dont le gabarit est de 4 m de haut, est limité. Vouloir renoncer à ce type de transport combiné est compréhensible, mais cela ne se traduit que difficilement dans les faits en raison de la structure artisanale caractérisant le secteur des transports.

Une fois que les mesures décidées dans l'accord trilatéral seront réalisées, le transport combiné rail/route sur territoire suisse bénéficiera d'une confortable amélioration, aussi bien qualitative que quantitative. Et ceci sur un axe qui se distingue aujourd'hui déjà par sa qualité vis-à-vis des autres lignes de transport combiné.

3 Application de l'accord sur le transit

31 Comité mixte

311 Composition

Un Comité mixte composé de représentants des deux parties contractantes est chargé de veiller au bon fonctionnement de l'accord. Ce comité établira son règlement intérieur dans lequel il définira les modalités de procédure (présidence alternée, réunion au moins une fois l'an ou chaque fois qu'une nécessité particulière le requiert). Le Comité mixte peut décider, s'il l'estime nécessaire, de constituer tout groupe de travail propre à l'assister dans l'accomplissement de ses tâches.

Le Conseil fédéral désignera en temps utile les représentants suisses au sein de ce comité.

312 Rôle et tâches

La tâche principale du Comité mixte est de veiller au bon fonctionnement de l'accord et d'établir un bilan des progrès accomplis. Ce comité est un organe d'information et de coordination en matière de politique de transport terrestre de marchandises. Le développement et la mise en œuvre des infrastructures, des services et des mesures d'accompagnement nécessitent en effet une coordination judicieuse entre la Suisse et la Communauté.

Tous les trois ans, le Comité mixte procédera à un réexamen de l'accord en fonction des développements survenus en matière de capacité de transport, de

l'imputation des coûts ou de charge du trafic routier sur l'environnement. Grâce à cette clause évolutive, il pourra faire aux parties contractantes des propositions appropriées. La décision quant à des mesures éventuelles est du ressort des parties contractantes.

Enfin, cet organe a également la compétence de régler les différends touchant l'interprétation ou l'application de l'accord, en recherchant une solution acceptable pour les deux parties. L'accord de transit ne prévoit pas d'autre instance judiciaire pour les raisons déjà invoquées (cf. ch. 216.2).

32 Arrangement administratif

Le système du surplus prévu dans l'accord de transit pour les exceptions à la limite des 28 t nécessite un Arrangement administratif pour régler diverses questions pratiques. La CE et la Suisse devront encore élaborer un tel arrangement, mais l'annexe 6 de l'accord fixe déjà les critères importants qu'il conviendra de prendre en considération.

Dans l'intervalle, un groupe d'experts a examiné de quelle manière on pouvait mettre en place un système de surplus qui soit simple et opérationnel. Les éléments-clé d'un tel système sont les suivants:

- les réservations de places en transport combiné doivent être effectuées à l'avance auprès des opérateurs de transport combiné;
- ces réservations se feront tant pour le trafic accompagné que non accompagné;
- une liste de terminaux reliés entre eux par un système de transmission électronique des données (TED) sera définie;
- un centre administratif sera créé à l'Office fédéral des transports. Ce centre sera relié par système TED aux organes concernés (opérateurs, terminaux, douane) et sera chargé de délivrer les autorisations;
- les transporteurs devraient recevoir leur autorisation au bureau de douane;
- une liste des denrées périssables et des envois urgents devra être établie.

4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

Les engagements pris dans le cadre de l'accord sur le transit ont déjà fait l'objet de décisions antérieures sur le plan fédéral. Ceci concerne les améliorations à court et moyen termes de l'offre au Saint-Gothard et au Lötschberg/Simplon, décidées par le Conseil fédéral le 24 octobre 1989, mais aussi les décisions des Chambres fédérales portant sur le programme «transit alpin». L'accord sur le transit ne contient pas de nouveaux engagements financiers.

La gestion du système d'autorisations pour les véhicules de 40 t qui sera définie dans l'Arrangement administratif nécessitera la création d'un centre administratif à l'Office fédéral des transports, doté de personnel supplémentaire et de matériel informatique adéquat. Des données précises sur l'état du personnel chargé du bon fonctionnement de la centrale et sur les investissements à entreprendre sur le plan informatique ne pourront être fournies qu'après l'élaboration de l'Arrangement administratif. Ces données devraient être connues au cours du deuxième semestre

de 1992. Il ne devrait cependant pas être nécessaire de créer plus de cinq postes supplémentaires.

L'accord trilatéral n'engendre pas de conséquences financières ni d'effets sur l'état du personnel qui vont au-delà des engagements pris dans le cadre de la décision du Conseil fédéral du 24 octobre 1989.

5 Programme de la législation

L'accord sur le transit et l'accord trilatéral ont été annoncés dans le programme de la législation 1991-1995.

6 Rapport avec le droit européen

61 Concordance avec le droit européen

Bien que le maintien de la limite des 28 t diverge du droit communautaire, l'accord sur le transit est compatible avec le droit européen, du fait que la CE est une partie contractante. L'accord trilatéral est également compatible avec le droit communautaire.

62 Conséquences en cas de négociations pour une adhésion à la CE

En cas d'éventuelles négociations entre la Suisse et la CE portant sur une adhésion, se pose la question de la signification et de la portée de l'accord sur le transit. Sans vouloir anticiper sur les négociations à venir, il convient de relever les aspects suivants.

Premièrement, le Conseil fédéral n'entreprendra rien qui puisse mettre en péril la validité de l'accord.

Deuxièmement, la CE ne pourra guère s'opposer à l'objection selon laquelle les traités doivent être respectés, mais elle reprendra la même objection que celle formulée par la Commission dans le cadre de sa prise de position sur l'adhésion de l'Autriche, à savoir que ce pays reprenne la totalité du droit communautaire et abandonne sa politique restrictive en matière de circulation routière.

Troisièmement, l'on peut supposer que, lors d'éventuelles négociations sur une adhésion, l'accord sur le transit renforcera considérablement la position de la Suisse. Cela d'autant plus que cet accord règle le domaine de l'infrastructure qui, jusqu'ici, – et pour un bon bout de temps encore – ressortit de la compétence des Etats membres et ne fait que marginalement partie de «l'acquis communautaire». A l'intention présumée de la CE d'exiger de la Suisse l'introduction du poids total de 40 t lors de négociations sur une adhésion, notre pays pourra opposer de bons arguments, tels celui consistant à dire que la CE ne peut remettre en cause certains points et souhaiter en maintenir d'autres qu'elle estime également importants.

Quatrièmement, le texte de l'accord représente une base et une condition nécessaires pour la maîtrise du trafic de marchandises à travers les Alpes. Même

dans le cas d'une adhésion de la Suisse à la CE, un trafic de marchandises à travers les Alpes fluide et respectant l'environnement ne peut être assuré sans des mesures coordonnées en matière d'infrastructure, d'organisation et de politique des transports.

7 Constitutionnalité et légalité

Le projet d'arrêté fédéral concernant l'Accord entre la CE et la Suisse relatif au transport de marchandises par route et par rail repose sur l'article 8 de la constitution fédérale (cst.) qui donne compétence à la Confédération de conclure des accords internationaux. La compétence de l'Assemblée fédérale pour approuver l'accord lui est conférée par l'article 85, chiffre 5, cst.

Conformément à l'article 89, 3^e alinéa, cst., les accords de droit international public de durée indéterminée et non dénonçables ou qui entraînent une unification multilatérale du droit sont soumis au référendum facultatif. L'article 20 de l'accord sur le transit précise que celui-ci est conclu pour une durée de douze ans. Il n'est pas non plus prévu d'adhésion à une organisation internationale. Dès lors, la seule question qui se pose pour la soumission éventuelle de cet accord au référendum facultatif est de savoir si celui-ci génère une unification multilatérale du droit.

Selon la pratique constante du Conseil fédéral, l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, cst. n'est applicable qu'aux accords reposant sur un droit uniforme, dans l'ensemble directement applicable et qui règle en détail un domaine juridique déterminé et parfaitement défini. L'Assemblée fédérale a précisé la pratique du Conseil fédéral et décidé qu'une unification multilatérale du droit pouvait exister dans certains cas, lorsque les règles sont peu nombreuses, notamment du fait de la portée et de la nature des normes¹⁾. L'accord sur le transit contient certaines dispositions directement applicables. Il porte cependant essentiellement sur le transport international ferroviaire et routier à travers la Suisse. Comparé à l'ensemble de la réglementation relative au transport routier, il s'agit en l'occurrence de dispositions ponctuelles qui ne remettent nullement en cause l'autonomie du droit suisse en ce qui concerne les spécificités intérieures. L'accord de transit ne conduit donc pas à une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, cst.

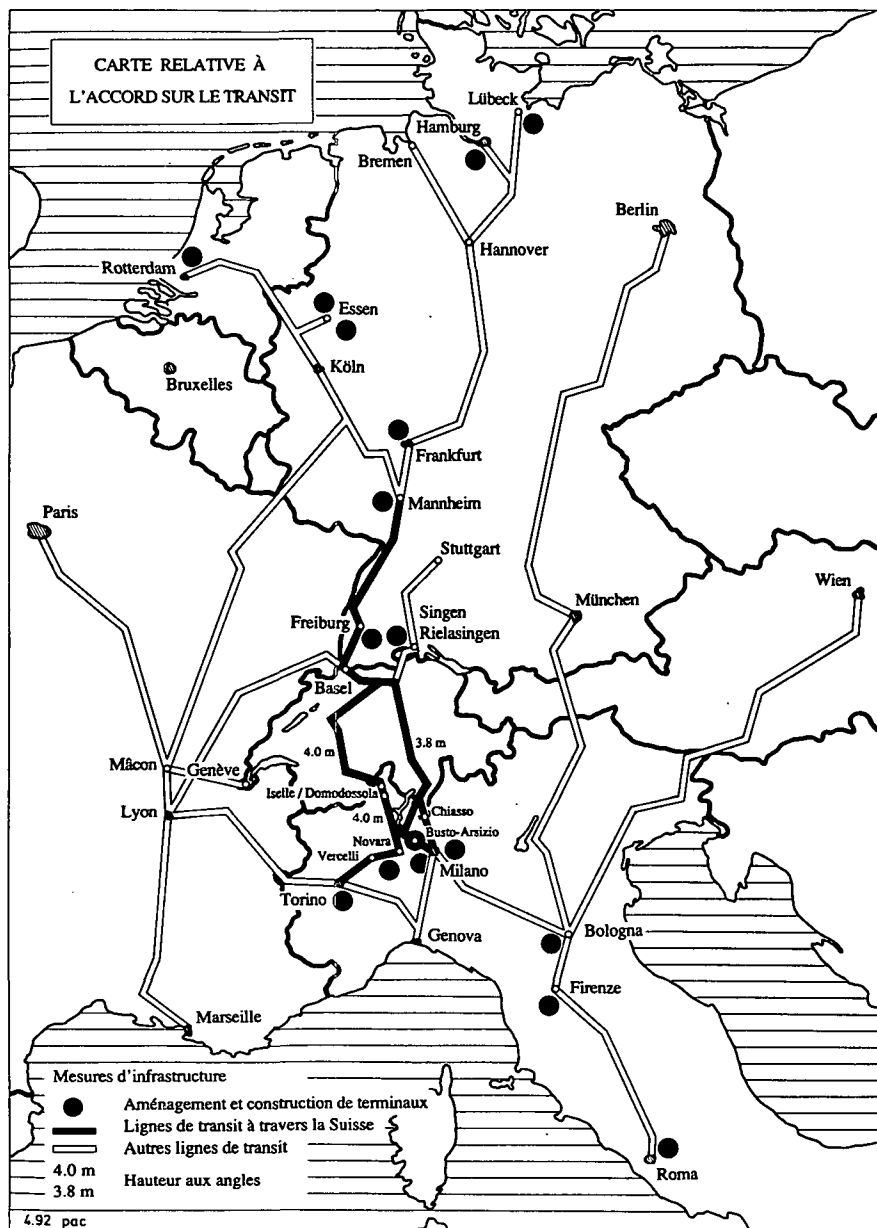
L'arrêté concernant l'approbation de l'accord sur le transit n'est donc pas sujet au référendum facultatif.

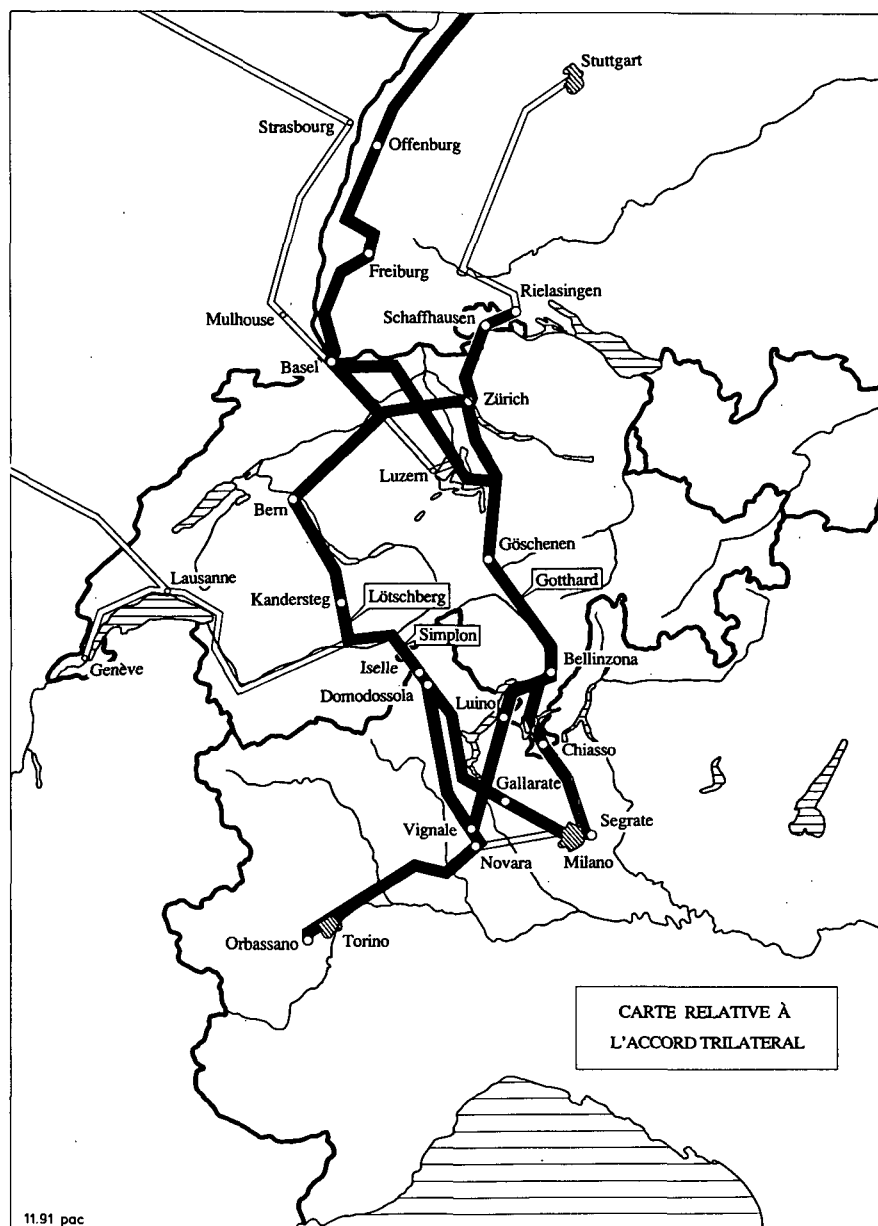
Les adaptations de la loi sur la circulation routière découlant de l'article 10 de l'accord sont soit déjà réalisées (par ex. poids maximal de 22 t pour les véhicules à trois essieux, largeur de 2,50 m pour les véhicules routiers), ou seront, en partie, intégrées dans le programme législatif EUROLEX élaboré dans le cadre du traité EEE (par ex. largeur maximale des véhicules frigorifiques fixée à 2,60 m). L'augmentation de la marge de tolérance de 2 à 5 pour cent sur le poids total de 28 t autorisé en Suisse constitue la seule modification que la Suisse devra réaliser du fait de l'accord sur le transit. Le Conseil fédéral introduira cette adaptation sous forme d'ordonnance.

¹⁾ FF 1990 III 904

L'adoption de l'accord trilatéral est lui aussi de la compétence de l'Assemblée fédérale, conformément à l'article 85, chiffre 5, cst. Eu égard aux travaux déjà entrepris au Saint-Gothard et aux brefs délais impartis, le Conseil fédéral a déjà fait application de l'accord. Au vu du contenu qu'il présente, l'accord trilatéral n'est pas non plus soumis au référendum facultatif.

35266





concernant l'Accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse relatif au transport de marchandises par route et par rail (accord sur le transit)

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 13 mai 1992¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ L'Accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse relatif au transport de marchandises par route et par rail (accord sur le transit), adopté le 21 octobre 1991 et signé le 2 mai 1992, est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

35266

¹⁾ FF 1992 III 1001

concernant l'Accord entre le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse ainsi que le Ministre des transports de la République italienne, concernant l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 13 mai 1992¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ L'Accord entre le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse ainsi que le Ministre des transports de la République italienne, concernant l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses, signé à Bonn le 3 décembre 1991, est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

35266

¹⁾ FF 1992 III 1001

Accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises par route et par rail

Texte original

Le Conseil des Communautés européennes, dénommé ci-après «la Communauté», d'une part,

Le Conseil fédéral suisse au nom de la Confédération suisse, dénommé ci-après «la Suisse», d'autre part,

désireux de promouvoir la coopération et les échanges internationaux par une politique de transport européenne coordonnée;

considérant la nécessité de résoudre de façon durable les problèmes causés par le transit transalpin d'une manière qui sauvegarde la qualité de la vie des populations concernées, protège l'environnement et contribue, grâce à un écoulement plus efficace du trafic, à la réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne et de l'Espace économique européen;

considérant les limites naturelles imposées au développement du trafic routier à travers les Alpes, qui expliquent certaines différences existantes entre les législations des parties contractantes en ce qui concerne le trafic routier;

considérant qu'il est toutefois approprié de prévoir certaines facilitations du transport routier;

considérant que le transport combiné, tenant compte des aspects économiques, écologiques, sociaux et de sécurité, présente la meilleure solution pour maîtriser, notamment à moyen et à long terme, le volume croissant du transport international de marchandises traversant les Alpes;

considérant que les différents modes de transport doivent couvrir les coûts qu'ils occasionnent,

sont convenus de ce qui suit:

Titre I Objectif, champ d'application et définitions

Article 1 Objectif

L'objectif du présent accord entre la Communauté et la Suisse est de renforcer la coopération entre les parties contractantes dans certains domaines du transport, en particulier en matière de trafic de transit à travers les Alpes. A cette fin, les parties contractantes sont convenues de mettre en place des mesures coordonnées en vue de promouvoir le transport ferroviaire et en particulier le transport combiné – notamment pour protéger la santé de la population et l'environnement –, d'améliorer l'accès au marché et de faciliter le trafic routier par des moyens appropriés.

Article 2 Champ d'application

1. Le présent accord s'applique:

- a) au trafic communautaire en transit à travers la Suisse,
- b) à certaines questions du trafic bilatéral.

2. Le champ de la coopération s'étend notamment aux infrastructures de transport, aux mesures d'accompagnement nécessaires au développement du transport ferroviaire et du transport combiné, à l'accès au marché et à un échange continu d'information sur l'évolution des politiques de transport respectives des deux parties.

3. Pour le transport routier, l'accord s'applique aux transports effectués par des transporteurs routiers établis dans l'une des parties contractantes.

Article 3 Définitions

Au sens du présent accord on entend par:

- a) *«trafic communautaire de transit»*, le transport de marchandises qui, au départ ou à destination d'un Etat membre de la Communauté, traverse le territoire suisse;
- b) *«trafic bilatéral»*, le transport de marchandises qui part du territoire d'une partie contractante vers le territoire de l'autre;
- c) *«transport combiné rail/route»*, ci-après dénommé transport combiné, les transports de marchandises effectués par des véhicules routiers ou des unités de chargement, qui sont acheminés par chemin de fer pour une partie du trajet et par route pour les parcours initiaux ou terminaux;
- d) *«transports de marchandises»*, les courses effectuées par des véhicules de marchandises avec ou sans chargement;
- e) *«véhicules routiers»*, les camions et les tracteurs, ainsi que les remorques et semi-remorques;
- f) *«unités de chargement»*, les conteneurs et les caisses mobiles.

Titre II Transport par chemin de fer et transport combiné

Article 4 Dispositions générales

1. Les parties contractantes sont convenues de prendre et de coordonner entre elles, dans le cadre de leurs compétences, les mesures nécessaires au développement et à la promotion des transports par chemin de fer et du transport combiné, en tant que moyens essentiels pour résoudre les problèmes posés notamment par le transport des marchandises sur l'axe Nord-Sud à travers les Alpes suisses. La réalisation et l'échelonnement des travaux d'infrastructure, le développement et l'exploitation des services ainsi que la mise en œuvre des mesures d'accompagnement se feront de façon coordonnée et en parallèle. Les parties contractantes feront cela en poursuivant l'objectif de rentabiliser les investissements effectués.

2. Ces actions seront menées en cohérence avec les dispositions prévues dans l'accord trilatéral entre le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse et le Ministre des transports de la République italienne sur l'amélioration du transport combiné de marchandises rail/route à travers les Alpes, signé le 3 décembre 1991.

Article 5 Travaux d'infrastructure et planification des mesures en Suisse

Les détails de cette planification figurent à l'annexe 2. Ses principes sont les suivants:

a) à court et moyen terme:

La Suisse augmentera progressivement les capacités de transport combiné sur les axes transalpins du Saint-Gothard et du Lötschberg, passant d'une capacité de 330 000 envois en 1991 à 710 000 envois en 1994¹⁾.

La Suisse aménagera l'axe de transit passant par le Lötschberg et le Simplon d'ici la fin 1994¹⁾ de façon à permettre le transport par le rail de camions ayant une hauteur aux angles de 4 m. Ces aménagements seront réalisés parallèlement aux aménagements correspondants sur le territoire communautaire prévus à l'article 6.

Parallèlement à ces travaux, la Suisse améliorera le réseau ferroviaire desservant ces axes de transit, de façon à permettre un écoulement plus rapide du trafic et à augmenter encore les capacités;

b) à long terme:

La Suisse s'engage à procéder à de nouveaux aménagements sur les axes de transit à travers les Alpes, comprenant:

- une ligne entre Arth-Goldau et Lugano, y inclus le percement d'un tunnel de base au Saint-Gothard (longueur: environ 50 km, durée prévue des travaux: de 12 à 15 ans environ),
- une ligne de base entre la région de Frutigen et la vallée du Rhône, y inclus le percement d'un tunnel de base au Lötschberg (longueur: environ 30 km, durée prévue des travaux: de 7 à 10 ans environ).

Article 6 Travaux d'infrastructure et planification des mesures dans la Communauté

En concordance avec la déclaration en annexe 3 et conformément aux intentions des Etats membres, les mesures suivantes seront réalisées à l'intérieur de la Communauté:

- créer de nouveaux terminaux et améliorer des terminaux existants, en particulier en Allemagne, dans le Nord de l'Italie et dans la région de Rotterdam;
- augmenter la hauteur de gabarit pour les voies ferrées de l'Italie du Nord afin de permettre le passage sans entraves du trafic du transport combiné, ac-

¹⁾ En fonction des travaux, éventuellement en 1995.

compagné et non accompagné. En particulier, les tunnels sur l'axe Iselle-Domodossola seront aménagés d'ici la fin 1994¹⁾ de façon à permettre le transport par le rail de camions ayant une hauteur aux angles de 4 m;

- augmenter la capacité sur certains tronçons de lignes en Allemagne, en particulier entre Mannheim et Bâle, et en Italie du Nord.

Les détails de cette planification figurent à l'annexe 4.

Article 7 Mesures d'accompagnement

1. Afin de promouvoir le transport ferroviaire et le transport combiné, les parties contractantes poursuivent prioritairement les objectifs suivants et mettent en œuvre de façon concertée les mesures y relatives;
 - 1.1. inciter les usagers et les expéditeurs à utiliser le transport combiné, notamment en le rendant compétitif par rapport au transport par route;
 - 1.2. encourager le recours au transport combiné de bout en bout et sur de longues distances et promouvoir l'utilisation de caisses mobiles et de conteneurs ainsi que, d'une manière générale, promouvoir des techniques modernes de transport non accompagné;
 - 1.3. harmoniser les poids, dimensions et caractéristiques techniques du matériel spécialisé pour le transport combiné, notamment pour assurer la compatibilité indispensable avec les gabarits;
 - 1.4. faciliter l'accès aux terminaux techniquement appropriés les plus proches, notamment par la libération des parcours initiaux et terminaux de tout régime d'autorisation dans le transport combiné sur une base de réciprocité, sans préjudice de l'article 10 et de l'annexe 6 du présent accord;
 - 1.5. élaborer des clauses de responsabilité pour les services de transport combiné, comparables à celles qui existent pour d'autres modes de transport;
 - 1.6. éviter les différences de traitement fondées sur la nationalité des transporteurs, notamment dans l'organisation et la commercialisation du transport combiné.
2. Les parties contractantes s'emploient d'une manière concertée, dans le cadre de leurs compétences, à ce que les chemins de fer:
 - 2.1. constituent des trains complets;
 - 2.2. améliorent la fiabilité et les temps d'acheminement du transport combiné. Il s'agit en particulier:
 - 2.2.1. de réduire les temps d'arrêt, notamment aux frontières,
 - 2.2.2. d'augmenter la cadence des convois,
 - 2.2.3. d'améliorer la productivité,
 - 2.2.4. de réduire les contrôles administratifs;
 - 2.3. prennent les mesures nécessaires coordonnées en matière de commande et de mise en service de matériels en fonction du trafic;

¹⁾ En fonction des travaux, éventuellement en 1995.

- 2.4. s'efforcent de mettre à disposition des prestations supplémentaires dans les terminaux (par ex. emballage, travaux de réparation, refroidissement);
- 2.5. offrent des délais de transport garantis;
- 2.6. mettent à disposition de nouvelles liaisons quand c'est justifié économiquement.

Article 8 Fixation des prix

1. La fixation des prix pour le trajet ferroviaire reste du ressort des autorités ou entités qui sont compétentes dans chacune des parties contractantes. Celles-ci veillent à ce que le transport combiné atteigne des conditions de prix compétitives par rapport à celles du transport routier.
2. Les parties contractantes veillent à ce que l'effet sur le marché des mesures d'aides prises par une partie contractante ne soit pas réduit par le comportement de l'autre partie ou d'une entité compétente sise sur le territoire de l'autre partie.
3. Afin de promouvoir le transport combiné à travers les Alpes, les parties contractantes peuvent permettre des aides dans l'infrastructure ou les équipements fixes et mobiles nécessaires au transbordement, des aides pour les matériels utilisés spécifiquement en transport combiné ainsi que des aides aux coûts d'exploitation non couverts.

Article 9 Situation de crise

En cas de situation où le trafic de transit, empruntant le chemin de fer, serait gravement perturbé, par exemple en cas de catastrophe naturelle, les autorités compétentes des deux parties prendront, de façon concertée, chacune pour son territoire, toutes les dispositions utiles possibles pour permettre l'acheminement de ce trafic. Un traitement prioritaire sera accordé à certains transports sensibles comme les denrées périssables.

Titre III Transport sur route

A. Aspects techniques et fiscaux

Article 10 Facilitation du transport sur route

1. Les parties contractantes, dans le respect de la limitation à 28 t du poids total en charge autorisé et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche en Suisse, et sous réserve des exemptions figurant à l'annexe 6, s'emploient à faciliter le transport de marchandises par route.
2. A cet effet, les autorités suisses prennent les mesures suivantes, à l'instar de la suppression, par le Conseil fédéral, de l'émolument pour dépassement de poids en zone frontalière entrée en vigueur le 6 février 1990:
 - achèvement et amélioration du réseau des routes nationales,

- élévation de la marge de tolérance relative au poids des véhicules de 2 à 5 pour cent,
- élargissement de la zone frontalière au Tessin en relation avec l'accès vers l'autoroute,
- levée de certaines restrictions concernant le transport sur route d'animaux,
- passage de 16 m à 16,5 m en ce qui concerne la longueur des véhicules articulés,
- passage de 18 m à 18,35 m en ce qui concerne la longueur des trains routiers,
- passage de 19 à 22 t pour le poids total des véhicules à 3 essieux dont un seul est entraîné,
- passage de 2,30 m à 2,50 m en ce qui concerne la largeur maximale des véhicules routiers et à 2,60 m pour les véhicules frigorifiques.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 du présent article et des dispositions de l'accord sur l'Espace économique européen s'il entre en vigueur entre la Suisse et la Communauté, la Suisse accepte que circulent sur son territoire les véhicules routiers immatriculés dans les Etats membres de la Communauté qui respectent les dimensions et les poids de l'axe moteur fixés dans la législation communautaire, telle qu'elle se présente au moment de l'entrée en vigueur du présent accord¹⁾.

Article 11 Protection de l'environnement

1. Afin de mieux protéger l'environnement, les parties contractantes envisagent notamment l'introduction de normes d'un haut niveau de protection pour réduire les émissions de gaz, de particules et de bruit des véhicules utilitaires lourds.
2. Pendant l'élaboration de ces normes d'émissions, les parties contractantes se concertent régulièrement et fréquemment.
3. En ce qui concerne les normes d'émissions, les véhicules utilitaires immatriculés dans une partie contractante sont autorisés à circuler sur le territoire des deux parties sous réserve des dispositions du point II.3 de l'annexe 6.

Article 12 Fiscalité

1. Les parties contractantes envisageront l'introduction progressive de solutions de fiscalité routière, coordonnées dans la mesure du possible, orientées dans une première phase vers l'imputation aux véhicules des coûts d'infrastructure des transports et, dans une deuxième phase, également vers l'imputation aux véhicules des coûts externes, en particulier ceux qui concernent l'environnement.
2. Pendant la préparation de leurs solutions respectives, les parties contractantes se consulteront régulièrement. Elles tiendront compte, dans la mesure du possible, du principe de la territorialité et prendront en considération les coûts spécifiques aux régions alpines.

¹⁾ En ce qui concerne le traitement des poids et dimensions, voir également l'annexe 7.

3. Les parties contractantes engageront des négociations, les cas échéant, en vue de parvenir à un accord relatif à la taxation routière. Cet accord viserait, dans le cadre de l'objectif défini au paragraphe 1, notamment à assurer le libre écoulement du trafic transfrontalier, l'atténuation des divergences entre les systèmes de taxation routière des deux parties et à éliminer les distorsions de concurrence à l'intérieur d'un mode de transport et entre les modes de transport résultant de ces divergences.

B. Accès au marché

Article 13 Accès au marché

En matière d'accès au marché des transports, les deux parties contractantes déclarent leur intention de se l'accorder dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen ou, le cas échéant, selon des modalités à définir dans le cadre d'un accord bilatéral¹⁾.

Titre IV

Facilitation du passage frontalier et simplification des formalités

Article 14

1. Les parties contractantes s'emploient à alléger et à simplifier les formalités pesant sur le transport, notamment dans le domaine douanier.
2. Ces actions seront menées en cohérence avec l'accord sur la facilitation du passage frontalier entre la Communauté et la Suisse, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1991.

Titre V Dispositions générales et finales

Article 15 Non-discrimination

Les parties contractantes s'engagent à ne pas prendre de mesures discriminatoires tant dans le cadre du champ d'application du présent accord que pour le trafic à travers des Etats membres de la Communauté.

Article 16 Mesures unilatérales

Les parties contractantes s'abstiennent de prendre des mesures unilatérales visant à discriminer le trafic de transit que permet le présent accord.

Article 17 Mesures complémentaires

Si l'une des parties contractantes, en raison des expériences faites lors de l'application du présent accord, conclut que d'autres mesures dans le champ

¹⁾ Cf. annexe 8.

d'application de celui-ci sont susceptibles de favoriser une politique européenne des transports coordonnée et, en particulier, d'apporter une contribution à la solution du problème du transit à travers les Alpes, elle présente à l'autre partie contractante des suggestions en la matière.

Article 18 Comité mixte

1. Il est institué un Comité mixte, dénommé «Comité des transports terrestres Communauté/Suisse», qui:

- assure la bonne application du présent accord;
- assure une bonne coordination du développement et de la mise en œuvre des infrastructures, des services et des mesures d'accompagnement, concernant le transport combiné;
- procède à des échanges réguliers d'informations sur des questions générales de politique de transport terrestre de marchandises et établit le bilan des progrès atteints dans l'application du présent accord;
- procède tous les trois ans à un réexamen de l'accord en fonction du bilan des progrès réalisés dans son application et des développements, notamment dans les domaines:
 - de l'impact du trafic routier sur l'environnement et la qualité de la vie,
 - de l'imputation des coûts d'infrastructure et des coûts externes,
 - des capacités du transport combiné et du réseau routier,

et fait, le cas échéant, les propositions appropriées aux parties contractantes.

2. Tout différend entre les parties contractantes portant sur l'interprétation ou sur l'application du présent accord est soumis, à la requête de l'une ou de l'autre de celles-ci, au Comité mixte, qui s'efforce de rechercher une solution mutuellement acceptable.

3. Le Comité mixte est composé, d'une part, de représentants de la Communauté et, d'autre part, de représentants de la Suisse.

4. Le Comité mixte établit son règlement intérieur.

Article 19 Fonctionnement du comité

1. La présidence du Comité mixte est exercée à tour de rôle par chacune des parties contractantes, selon des modalités à prévoir dans son règlement intérieur.

2. Le Comité mixte se réunit au moins une fois par an, à l'initiative de son président, en vue de procéder à un examen du fonctionnement général du présent accord.

Il se réunit en outre chaque fois qu'une nécessité particulière le requiert, à la demande de l'une des parties contractantes, dans des conditions à prévoir dans son règlement intérieur.

3. Le Comité mixte peut décider de constituer tout groupe de travail propre à l'assister dans l'accomplissement de ses tâches.

Article 20 Durée de l'accord

Le présent accord est conclu pour une durée de douze ans.

Article 21 Entrée en vigueur

Le présent accord sera ratifié ou approuvé par les parties contractantes selon les procédures qui leur sont propres. Il entrera en vigueur dès que les parties contractantes se seront communiqué que les procédures nécessaires ont été accomplies.

Article 22 Annexes

Les annexes 1 à 8 font partie intégrante du présent accord.

Article 23 Langues

Le présent accord est rédigé en double exemplaire en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, française, grecque, italienne, néerlandaise et portugaise, chacun de ces textes faisant également foi.

Fait à Porto, le 2 mai mil neuf cent nonante-deux.

Pour le Conseil fédéral suisse:
Adolf Ogi

Pour le Conseil des CE:
Frans Andriessen
João de Deus Pinheiro

Annexe 1

Déclaration de la Délégation suisse concernant la portée de l'article 3, lettre d

La Confédération suisse confirme, sous réserve de réciprocité, que, sur son territoire, les déplacements à vide des véhicules communautaires ne sont pas soumis à des restrictions, sauf celles qui découlent de l'interdiction générale de circuler la nuit et le dimanche et de la limitation à 28 t.

35266

Travaux d'infrastructure et mesures planifiés en Suisse

A. Généralités

La politique suisse du transit des marchandises repose sur les deux piliers ci-après:

– Route

Réseau routier parachevé sur l'axe de trafic Nord-Sud et prescriptions de circulation en harmonie avec la Convention internationale du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

– Rail

Développement à court, à moyen et à long terme de l'infrastructure ferroviaire, en vue d'assurer notamment le développement du trafic combiné rail/route. Pour des raisons écologiques et du fait des limites dans les capacités du réseau routier, l'accroissement considérable des tonnages attendu en transit ne peut plus être pris en charge par le réseau routier. Seule une augmentation massive de la capacité et des prestations offertes par les chemins de fer permettra de répondre au doublement escompté des volumes de trafic à l'horizon de 2020/2030 dans le trafic de marchandises entre le nord et le sud du continent.

B. Programme de travail

Les parties contractantes s'entendent sur les mesures à prendre selon l'échelonnement suivant:

1. Progression à court terme

L'augmentation de la capacité débouche sur l'offre progressive suivante:

Nombre d'envois par le Saint-Gothard et le Lötschberg/Simplon (en milliers)

Saint-Gothard

Année	TC NA	Conteneur	NA	CR	Total Saint-Gothard
	1	2	1+2	4	1+2+4
1994 ¹⁾	340	160	500	30	530
1993	203	110	313	67	380
1992	173	110	283	57	340
1991	165	110	275	55	330

¹⁾ En fonction des travaux, éventuellement en 1995.

Lötschberg/Simplon

Année	TC NA	Conteneur	NA	CR	Total Lötschberg/Simplon
	6	7	6+7	9	6+7+9
1994 ¹⁾	0	80	80	100	180
1993	0	50	50	0	50
1992	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0

Nombre total d'envois

1994 ¹⁾	710 000	1993	430 000	1992	340 000	1991	330 000
--------------------	---------	------	---------	------	---------	------	---------

Explications

CR: Chaussée roulante
 TC NA: Trafic combiné non accompagné
 NA: TC NA + Conteneurs

Cette capacité ne sera effectivement disponible en 1994¹⁾ que si les décisions sur la mise en route des travaux peuvent intervenir au 1^{er} semestre 1991.

2. Solution de base à l'échéance de 1994¹⁾

L'accroissement de la capacité exige l'aménagement d'un corridor de feroutage avec deux composantes, l'une par le Saint-Gothard et l'autre par le Lötschberg/Simplon. Le but visé consiste à tripler l'actuelle capacité de transport combiné (conteneurs non compris) au Saint-Gothard et d'améliorer (le cas échéant) l'artère via le Lötschberg et le Simplon, ce qui permettra de transporter trois fois plus de marchandises qu'en 1988.

2.1. D'ici à 1994¹⁾, la solution transitoire, prévue par le gouvernement suisse, permettra, pour le territoire suisse, d'acheminer 470 000 envois ou 10 millions de tonnes, respectivement 710 000 envois ou 14 millions de tonnes en incluant le transport de conteneurs.

2.2. Sur le plan opérationnel, cette solution se présente comme il suit:

Saint-Gothard

- Mise en circulation de 44 longs convois, ce qui correspond à 370 000 envois par an.
- Cette offre repose sur un trafic mixte, composé du trafic non accompagné et de la «chaussée roulante». Elle table sur une pleine utilisation des capacités pendant 250 jours ouvrables par an.
- Il est possible de transporter au moyen de la «chaussée roulante» des camions ayant une hauteur de 3,80 m aux angles. En trafic non accompagné, les semi-remorques peuvent mesurer 4 m au plus.

¹⁾ En fonction des travaux, éventuellement en 1995.

Lötschberg/Simplon

- Mise en circulation de 14 convois en «chaussée roulante», ce qui correspond à une capacité totale de 100 000 envois par an. Elle table sur une pleine utilisation des capacités pendant 250 jours ouvrables par an.
- En «chaussée roulante», ce corridor ferroviaire sera ouvert aux camions ou trains routiers ayant une hauteur de 4 m aux angles.
- Les autorités suisses ont pris note que les autorités italiennes, pour leur part, se sont engagées à aménager l'infrastructure de la chaussée roulante depuis Iselle en direction de l'Italie, avec notamment un gabarit permettant le passage des camions ou trains routiers ayant une hauteur de 4 m aux angles.

2.3. Au niveau des terminaux, la planification du trafic combiné repose donc sur des terminaux sis à l'étranger, aux endroits stratégiques par rapport au transport (Rhin/Ruhr, Rhin/Main, Stuttgart, Bologne, Milan/Novare, Turin, Gênes, Florence, Rome).

Dans ce contexte, les passages de frontières concernés en deçà et au-delà du transit par la Suisse sont:

- au nord: Bâle, Schaffhouse, Rielasingen;
- au sud: Domodossola, Luino et Chiasso.

3. Evolution prévisible après 1994¹⁾

Grâce à la réalisation du projet suisse «RAIL 2000» et à la mise en œuvre de toutes les possibilités offertes par la double voie du Lötschberg, de nouvelles capacités (atteignant 700 000 envois par an) seront libérées après 1994¹⁾, qui s'inscrivent dans le cadre de l'offre précitée. Cette progression est adaptable au développement réel du marché dans le trafic combiné.

C. Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes suisses

1. Projets

La Suisse s'engage à procéder aux aménagements ci-après:

- une nouvelle ligne entre Arth-Goldau et Lugano, avec un tunnel de base au Saint-Gothard (environ 50 km) et un autre sous le Monte Ceneri (13 km);
- percement d'un tunnel de base au Lötschberg (environ 30 km).

Ensemble, ces deux axes forment l'épine dorsale du système ferroviaire suisse modernisé. La durée des travaux s'échelonne sur 7 à 10 ans au Lötschberg et sur 12 à 15 ans au Saint-Gothard. Les premiers éléments du nouveau réseau de transit seront ouverts au trafic d'ici à 2005.

2. Capacité

Pour le trafic Nord-Sud, comparée à la capacité des lignes actuelles qui permet le passage de 25 à 30 millions de tonnes (wagons complets et trafic combiné) et une durée de transit d'un peu plus de 5 heures, la capacité obtenue grâce aux nouvelles infrastructures sera portée à 67 millions de tonnes et la durée de transit sera

¹⁾ En fonction des travaux, éventuellement en 1995.

ramenée à un peu plus de 3 heures. Des convois plus lourds et plus longs pourront également y circuler.

Pour le trafic combiné, les réalisations projetées permettront (selon les conditions du marché) la mise en circulation de 260 trains pouvant transporter 43 millions de tonnes.

35266

Déclaration de la Délégation communautaire concernant la portée de l'engagement de l'article 6

1. La réalisation des travaux d'infrastructure sur le territoire communautaire est soumise à l'engagement des Etats membres concernés pour la partie sise sur leur propre territoire.
2. La mise en application des dispositions de l'article 6 se fera par les actions suivantes:
 - dans le cadre du Comité d'infrastructure, la Commission soumettra et examinera avec les Etats membres concernés les mesures à prendre (cf. décision 78/174/CEE du Conseil, du 20 février 1978, JO n° L 54 du 25. 2. 1978, p. 16);
 - la Communauté en tant que telle, étant donné son intérêt à une solution au problème du transit transalpin à travers la Suisse, utilisera, pour soutenir la réalisation de ces mesures, les moyens dont elle dispose, notamment dans le cadre de la politique commune de soutien aux infrastructures de transport (cf. règlement (CEE) n° 3359/90 du Conseil, du 20 novembre 1990, JO n° L 326 du 24. 11. 1990, p. 1).

Travaux d'infrastructure et mesures planifiés dans la Communauté

A. Généralités

1. D'une façon générale, tant en ce qui concerne le chemin de fer conventionnel que le transport combiné, les parties contractantes sont convenues d'apporter, en matière d'infrastructure, les améliorations nécessaires à l'élimination des goulets d'étranglement sur les lignes d'accès au parcours suisse en territoire communautaire. Ces améliorations devraient s'inscrire dans le cadre d'une politique coordonnée, au niveau des infrastructures et des opérations de transit, propre à garantir la viabilité à long terme, la cohérence et la continuité à longue distance des lignes de trafic combiné.

2. Dans cette optique et afin de mettre les chemins de fer à même d'absorber la forte croissance prévue de la demande, la Communauté, en tenant compte des travaux déjà accomplis dans différentes enceintes par certains Etats membres de la Communauté directement concernés, doit, en coordonnant ses mesures avec la Suisse:

- fixer des priorités et dresser un calendrier des investissements (infrastructures, terminaux, achat de matériel roulant, mise en place des services),
- mettre en œuvre une planification commune et contrôlée des infrastructures, selon l'ordre des priorités fixé,
- prendre les mesures nécessaires sur le plan financier.

B. Programme de travail

3. D'ores et déjà, certains travaux sur le territoire de la Communauté ont été reconnus comme nécessaires par les pays concernés, leur réalisation dans le temps étant fonction de la coordination des actions entre les deux parties contractantes. A titre indicatif, des travaux sont mentionnés aux points 4 et 5.

4. En ce qui concerne l'amélioration de terminaux existants ou la création de nouveaux terminaux, la Communauté estime indispensable d'agir en particulier:

a) *en Allemagne:*

dans les régions suivantes:

- Hambourg-Lübeck,
- la Ruhr,
- Mannheim/Francfort,

où les capacités des terminaux actuels semblent insuffisantes.

En outre, il est nécessaire d'aménager les chantiers de transport combiné de Rielasingen/Singen et de Fribourg-en-Brisgau;

b) *en Italie:*

la situation devrait être améliorée dans les zones industrielles, surtout dans la région de Milan, de Bologne et de Turin. Les terminaux suivants devront être mis en place ou aménagés:

- Milano Rogoredo et Milano Segrate (trafic non accompagné),

- amélioration des conditions de Milano Greco Pirelli (capacité et qualité des installations),
- un terminal dans la région de Turin et plus au Sud, dans la région de Bologne, Florence et Rome,
- réalisation de l'extension des installations de Busto Arsizio, principal terminal de la région milanaise pour le trafic accompagné et non accompagné en provenance de Suisse,
- mise en opération de Milano Segrate en 1992 et, dans un avenir proche, du centre multimodal desservant la gare de Bologna Interporto et du centre intermodal de Torino Orbassano (travaux en cours),
- augmentation de la capacité des centres de transbordement de Novare et de Vercelli (chaussée roulante),
- à court terme, il faudra favoriser l'établissement dans les régions frontalières (par exemple, dans la région de Novare) de petits terminaux à caractère local susceptibles de décharger dans une certaine mesure les grands centres de transbordement;

c) *aux Pays-Bas:*

construction d'un «Rail Service Center» à Rotterdam.

5. En ce qui concerne les gabarits et capacités des lignes:

a) *en Allemagne:*

- amélioration de la capacité de certains tronçons de lignes entre Mannheim et Bâle (Karlsruhe-Bâle).

b) *en Italie:*

- mise au gabarit B (3,80 m) de la ligne Chiasso-Milan et au gabarit B+ (4 m) de la ligne Domodossola-Turin.

**Déclaration de la Délégation communautaire relative à l'article 8
de l'accord**

La délégation de la Communauté déclare que les aides des Etats membres de la Communauté sont soumises aux prescriptions du traité instituant la Communauté économique européenne, notamment à ses articles 77, 92 et 93.

35266

Exemption de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche et exemption de la limite des 28 tonnes

Les exceptions accordées ci-après sont compatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.

I. Exemption de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche

Les exceptions suivantes à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit sont prévues:

a) sans autorisation spéciale:

- les courses effectuées pour assurer les premiers secours en cas de catastrophe;
- les courses effectuées pour assurer les premiers secours en cas d'accident d'exploitation, notamment dans les entreprises de transports publics et dans le trafic aérien.

b) avec autorisation spéciale:

Pour les transports de marchandises qui, par leur nature, justifient des courses de nuit et, pour des motifs vraiment bien fondés, le dimanche,

- de produits agricoles facilement périssables (par ex. des baies, certains fruits ou légumes, des fleurs ou des jus de fruits fraîchement pressés) du 1^{er} avril au 31 octobre;
- des porcs d'abattage et de la volaille d'abattage;
- du lait frais et des produits laitiers facilement périssables;
- du matériel de cirque, les instruments de musique d'un orchestre, des décors de théâtre, etc.;
- des quotidiens comprenant une partie rédactionnelle et des envois postaux dans le cadre du mandat légal de prestations.

En vue de faciliter les procédures d'autorisation, des autorisations valables jusqu'à 12 mois pour n'importe quel nombre de courses peuvent être délivrées pour autant que toutes les courses soient de même nature.

II. Exemption de la limite de 28 tonnes

1. Pour des courses en provenance de l'étranger à destination de la zone suisse proche de la frontière¹⁾ (et inversement), des exceptions sont autorisées, sans émolument, pour des marchandises quelconques jusqu'à un poids total de 40 t et pour le transport de conteneurs ISO de 40 pieds en trafic combiné, jusqu'à concurrence de 44 t. Pour des raisons de construction de routes, certains bureaux de douane appliquent des poids inférieurs.

¹⁾ La zone proche de la frontière est définie dans des instructions du Département fédéral de justice et de police. En règle générale, il s'agit d'une zone ayant un rayon de 10 km mesuré à partir du bureau de douane.

2. Pour des courses en provenance de l'étranger à destination d'un lieu situé au-delà de la zone suisse proche de la frontière¹⁾ (et inversement) et pour le transit à travers la Suisse, un poids total supérieur à 28 t peut être autorisé:

- a) pour le transport de marchandises indivisibles lorsque, malgré l'emploi d'un véhicule approprié, les prescriptions ne peuvent pas être respectées;
- b) pour les transferts ou l'emploi de véhicules spéciaux, notamment de véhicules de travail qui, en raison de l'usage auquel ils sont destinés, ne peuvent être adaptés aux prescriptions sur le poids;
- c) pour les transports de véhicules endommagés ou à dépanner, en cas d'urgence;
- d) pour les transports de produits destinés à l'avitaillement des avions (catering);
- e) pour les parcours routiers initiaux et terminaux d'un transport combiné, en règle générale dans un rayon de 10 km à partir du terminal.

3. Pour le transit à travers la Suisse sur l'axe Bâle-Chiasso, un poids supérieur à 28 t peut être autorisé pour les véhicules routiers immatriculés dans la Communauté transportant des denrées périssables ou d'autres envois urgents (par ex. just-in-time), dont les dimensions correspondent à celles prévues à l'article 10 du présent accord, pour autant qu'il n'y ait plus de capacités disponibles en transport combiné. Le nombre d'autorisations délivrées pour des véhicules de plus de 28 t sur les routes suisses n'excédera en principe pas 50 unités par jour dans chaque sens. Le maximum annuel est fixé à 15 000 autorisations dans chaque sens.

Ne pourront profiter de ces autorisations que des véhicules routiers qui correspondent aux normes communautaires de pollution (gaz et particules) les plus récentes. Sont aussi considérés comme tels les véhicules routiers dont la date de la première immatriculation ne remonte pas au-delà de deux ans à compter du jour de la demande d'exemption.

4. Ces diverses exceptions seront accordées cas par cas, selon une procédure aussi simple que possible. Les modalités d'application des exceptions accordées par la Suisse et figurant sous le point 3 seront fixées dans un arrangement administratif établi d'un commun accord, qui portera notamment sur:

- l'établissement d'un Centre administratif à Berne, qui gèrera ce système. Un lien sera établi entre ce centre et une instance de contact communautaire;
- la méthode pour déterminer à partir de quel moment la capacité du transport combiné est à considérer comme épuisée;
- les moyens de communication à établir entre les usagers, les terminaux et le centre administratif.

¹⁾ La zone proche de la frontière est définie dans des instructions du Département fédéral de justice et de police. En règle générale, il s'agit d'une zone ayant un rayon de 10 km mesuré à partir du bureau de douane.

Déclaration conjointe des parties contractantes concernant le traitement des poids et dimensions

Les parties contractantes, en ce qui concerne les poids et les dimensions, s'engagent à maintenir la situation de fait qui découle du principe du traitement national, sans préjudice des exemptions figurant à l'annexe 6 et à l'article 10, paragraphe 3.

35266

Echange de lettres concernant l'accès au marché

Berne, le 12 mai 1992

Lettre de la délégation suisse

Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur de vous confirmer que, se référant à l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse, signé ce jour, la Suisse considère la question de l'accès au marché comme un élément essentiel dans ses relations de transport avec la Communauté. J'ai pris note de votre proposition de régler cette question dans l'accord sur l'Espace économique européen. Ma délégation peut se rallier à cette proposition à condition que la Communauté et la Suisse, au cas où l'accord précité ne devrait pas se réaliser, entament aussitôt des négociations en vue de s'accorder réciproquement l'accès à leur marché des transports selon des modalités à définir.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire part de votre accord sur le contenu de la présente.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur général, l'assurance de ma haute considération.

Le Chef de la délégation suisse:
Jakob Kellenberger
Secrétaire d'Etat

Lettre de la délégation de la Communauté

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, reprise ci-après, concernant l'accès au marché dans le cadre de l'accord signé ce jour entre la Communauté et la Suisse sur le transport de marchandises par route et par rail:

«J'ai l'honneur de vous confirmer que, se référant à l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse, signé ce jour, la Suisse considère la question de l'accès au marché comme un élément essentiel dans ses relations de transport avec la Communauté. J'ai pris note de votre proposition de régler cette question dans l'accord sur l'Espace économique européen. Ma délégation peut se rallier à cette proposition à condition que la Communauté et la Suisse, au cas où l'accord précité ne devrait pas se réaliser, entament aussitôt des négociations en vue de s'accorder réciproquement l'accès à leur marché des transports selon des modalités à définir.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire part de votre accord sur le contenu de la présente.»

J'ai l'honneur d'en accepter intégralement le contenu.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, l'assurance de ma haute considération.

Déclaration conjointe au procès-verbal

La Communauté et la Suisse saisissent l'occasion de la conclusion des négociations sur les transports terrestres pour souligner l'importance d'une coopération fructueuse et d'une libéralisation dans le domaine des transports aériens. Elles sont d'avis qu'il faudra parvenir dès que possible à une solution satisfaisante sur la base de l'acquis communautaire.

35266

Accord

Traduction¹⁾

entre le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse ainsi que le Ministre des transports de la République italienne, concernant l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses

Préambule

Le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse ainsi que le Ministre des transports de la République italienne, ci-après les parties contractantes,

- vu le mémorandum des ministres des transports relatif à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, adopté lors de la rencontre des 15 et 16 avril 1989 à Udine,
- vu les mesures décidées par le Conseil fédéral suisse en vue d'augmenter la capacité de l'offre du trafic combiné sur les lignes existantes,
- vu l'arrêté du Conseil fédéral suisse du 25 octobre 1989 instituant une solution transitoire jusqu'à la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes,

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Les parties contractantes sont convenues d'envisager le trafic combiné comme une possibilité de résoudre, à court et à moyen termes, les problèmes que pose le transport des marchandises à travers les Alpes.

Art. 2

Le présent accord est applicable aux lignes ferroviaires Bâle/Rielasingen/Schaffhouse–Kandersteg–Domodossola et Bâle/Rielasingen/Schaffhouse–Goeschenen–Chiasso/Luino, ainsi qu'aux lignes d'accès nord et sud.

Art. 3

Les parties contractantes aideront les quatre réseaux concernés (Chemins de fer italiens de l'Etat, Chemin de fer fédéral allemand, Chemins de fer fédéraux suisses, Chemins de fer des Alpes bernoises Berne–Lötschberg–Simplon) à mettre en œuvre les mesures dont elles sont convenues dans l'accord ferroviaire du 25 novembre 1991. Elles s'engagent à collaborer à cette fin.

¹⁾ Traduction du texte original allemand.

Art. 4

Les parties contractantes conviennent d'augmenter la capacité à 58 trains de ferroutage par jour (total des deux directions) d'ici à 1994 et d'améliorer dans ce but tant l'infrastructure que l'organisation de l'exploitation. Les programmes figurant dans l'accord ferroviaire du 25 novembre 1991 sont pris en considération.

Les parties contractantes s'engagent à intervenir auprès de leurs chemins de fer pour que tous les trains du trafic combiné soient acceptés et acheminés dans la mesure où le permet la capacité de l'infrastructure. La situation actuelle des transports donne une offre globale de 700 000 envois (calcul fondé sur une unité de chargement de 12 mètres de longueur).

Pour atteindre dans les délais les objectifs du présent accord, les parties contractantes procéderont sur le plan technique à des investissements coordonnés et convenus d'avance. Les mesures à prendre sont les suivantes:

A. Transit par Domodossola

Côté italien

- Adapter la ligne Turin–Novare–Domodossola–Iselle au profil «B plus» (code P80) et renforcer ses équipements pour la traction électrique.
- Electrifier et adapter au profil «B plus» (code P80) la ligne Novare–Vignale–Domodossola.
- Réaliser la nouvelle gare de triage Domo II.
- Développer le bloc de ligne automatique sur la ligne Gallarate–Domodossola.
- Agrandir le terminal de ferroutage de Novare.
- Agrandir la gare de triage et de ferroutage de Turin Orbassano.

Côté suisse

- Adapter au profil «B plus» (code P80) le tunnel du Simplon (Brigue–Iselle).
- Adapter au profil «B plus» (code P80) le tunnel du Lötschberg et les lignes d'accès.

B. Transit par Chiasso

Côté italien

- Installer le bloc de ligne automatique et banalisé sur la ligne Chiasso–Milan.
- Adapter au profil «B» (code P60) la ligne Chiasso–Milan.
- Construire un terminal de ferroutage à Segrate.

Côté suisse

- Augmenter la capacité de la ligne Bâle–Chiasso, en agrandissant les installations des gares, en doublant la voie et en installant un bloc de ligne automatique et banalisé.
- Renforcer les équipements de la traction électrique par de nouveaux générateurs et de nouveaux convertisseurs.
- Dans les années consécutives à 1994, la Suisse prendra d'autres mesures pour augmenter la capacité du réseau à la faveur du projet RAIL 2000.

Côté allemand

- La partie allemande de la ligne Offenbourg–Bâle sera développée selon le plan allemand des voies de communication.
- L'opportunité d'une extension à quatre voies sera examinée.

Art. 5

Les parties contractantes invitent les chemins de fer à élaborer, en collaboration avec les sociétés assurant le trafic combiné et, éventuellement, les autres exploitants d'un tel service, des offres compétitives pour le trafic combiné à travers la Suisse, notamment en ce qui concerne la qualité du transport, le raccourcissement et le respect des temps d'acheminement et de livraison, ainsi que les tarifs. Ces offres doivent répondre au droit communautaire.

Elles encouragent en outre les chemins de fer à élaborer des propositions en vue de renforcer leur responsabilité en matière de dommages et de respect des délais de livraison.

Art. 6

Les parties contractantes soutiennent la demande du trafic combiné rail/route en s'employant à restreindre les obstacles administratifs, notamment en ce qui concerne les interdictions de circuler, les dimensions et les poids fixés par les réglementations applicables au trafic combiné dans la Communauté européenne, le cabotage pour les trajets initiaux et terminaux ainsi que les formalités douanières et celles de médecine vétérinaire et phytosanitaire.

La Suisse et l'Allemagne conviennent de traiter sur un pied d'égalité les trafics combinés rail/route et rail/voie navigable.

Art. 7

Avec l'accord de ses chemins de fer, la Suisse se déclare disposée à mettre à la disposition des parties contractantes, en fonction des besoins du marché, des wagons à plancher surbaissé pour le trafic bilatéral et le transit en chaussée roulante.

Elle indemniserait les chemins de fer suisses des pertes d'exploitation résultant de l'application de prix compétitifs par rapport à ceux des transports routiers.

Art. 8

Les parties contractantes s'engagent à prendre des mesures spéciales, lorsque l'exploitation est interrompue pendant plus de cinq heures par suite de force majeure ou d'autres perturbations techniques.

Pour les frets du trafic combiné déjà chargés ou faisant l'objet d'une réservation, on peut prévoir, si un transbordement est possible, de déroger aux contingents et aux autorisations de transport soumises à une taxe, aux prescriptions sur les dimensions et les poids, ou aux interdictions de circuler la nuit sur les routes.

Art. 9

Les représentants des parties contractantes, des chemins de fer, des sociétés assurant le trafic combiné et, éventuellement, d'autres exploitants de celui-ci se rencontreront chaque fois que cela sera nécessaire pour suivre l'évolution de la situation et élaborer éventuellement d'autres mesures supplémentaires.

Les problèmes qui ne peuvent pas être résolus lors de ses rencontres seront présentés, pour décision, aux parties contractantes.

Art. 10

Avant de prendre des mesures relatives au trafic de transit à travers la Suisse, les parties contractantes se consulteront pour convenir de procédures coordonnées qui tiennent compte des besoins et des possibilités des chemins de fer.

Art. 11

Le présent accord entre en vigueur le jour de sa signature.

Pour la Suisse, l'accord doit en tout cas être soumis à l'approbation du Parlement; celle-ci sera communiquée immédiatement aux autres parties contractantes.

La validité du présent accord est de six ans; chaque partie contractante peut le dénoncer par écrit moyennant un délai de six mois. La dénonciation sera motivée et communiquée aux autres parties contractantes.

Fait à Bonn le 3 décembre 1991 en trois originaux, chacun étant rédigé en allemand et en italien, chaque texte faisant également foi.

Le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne:

e. r. Dieter Schulte

Le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse:

e. r. Rodolphe Imhoof

Le Ministre des transports de la République italienne:

e. r. Marcello Guidi

Message relatif à l'accord sur le transit conclu entre la Communauté européenne et la Suisse, ainsi que sur l'accord trilatéral entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail/route du 13 mai 1992

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	92.047
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.07.1992
Date	
Data	
Seite	1001-1059
Page	
Pagina	
Ref. No	10 107 035

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.