



Conseil de
l'Union européenne

013498/EU XXVI. GP
Eingelangt am 05/03/18

Bruxelles, le 5 mars 2018
(OR. fr)

6326/97
DCL 1

TRANS 37
AER 17
AELE 12

DÉCLASSIFICATION

du document:	6326/97 RESTREINT
en date du:	28 février 1997
Nouveau statut:	Public
Objet:	Négociations entre la Communauté européenne et la Suisse dans le domaine des transports terrestres et aériens

Les délégations trouveront ci-joint la version déclassifiée du document cité en objet.

Le texte de ce document est identique à celui de la version précédente.

6326/97

RESTREINT

TRANS 37
AER 17
AELE 12

NOTE

du: Secrétariat Général

aux: Délégations

n° doc. préc.: 5824/95 TRANS 39 AER 13 AELE 14 + COR 1 **RESTREINT**
6060/97 TRANS 22 AER 13 AELE 11 **RESTREINT**

Objet: Négociations entre la Communauté européenne et la Suisse dans le domaine des transports terrestres et aériens

I. INTRODUCTION

1. Lors de sa session des 12-13 décembre 1996, le Conseil (Transports) a dégagé les conclusions qui figurent au doc. 12928/96 TRANS 177 AER 50 AELE 45 + COR 1(ES) **RESTREINT**. Le Conseil a en particulier conclu qu'"il faudrait établir une comparabilité générale des conditions, y compris les charges, tant pour la Communauté que pour la Suisse ; un des objectifs serait d'éviter les détournements de trafic dans les Alpes".
2. Le 22 janvier 1997, la Commission et la délégation suisse ont tenu une session de négociation ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Voir document de travail TRANS/97/8 du 27 janvier 1997.

3. Lors de ses réunions du 28 janvier et 12 février 1997, le Comité spécial établi par le mandat (en fait le Groupe de travail) a examiné les principales questions faisant l'objet de divergences entre la position communautaire et celle de la Suisse sur la base d'un document de travail présenté par les services de la Commission (doc. 5828/97 TRANS 16 AER 10 AELE 8 RESTREINT).

En outre, le 12 février, le Groupe a entendu un rapport de la Commission concernant la réunion informelle Commission-Suisse du 7 février 1997.

II. PRINCIPALES QUESTIONS EN SUSPENS

Lors des réunions du 28 janvier et 12 février 1997, les délégations ont exprimé leurs positions notamment sur les questions suivantes :

A. VOLET TERRESTRE

1. Accès au marché

Il y a lieu de rappeler que, dans ses conclusions des 12/13 décembre 1996, "*le Conseil a demandé à la Commission de continuer, dans ses négociations avec la Suisse, à viser l'accès aux centres industriels pour les poids lourds de 40 tonnes ainsi qu'un régime de transit pour ces poids lourds*".

Le représentant de la Commission a suggéré la possibilité d'établir un contingent mixte pour l'accès immédiat des camions communautaires de 40 tonnes et pour le transit à travers la Suisse.

Ce contingent devrait être applicable dès la signature de l'accord et devrait être nettement supérieur au volume d'autorisations actuellement en vigueur, à savoir 30.000 trajets. En outre, ce contingent ne devrait être assorti d'aucune condition, contrairement à l'actuel système de "surplus" prévu à l'Annexe 6 de l'Accord entre la CEE et la Confédération suisse sur le transport de marchandises par rail et par route signé le 2 mai 1992 ⁽²⁾.

⁽²⁾ JO n°L 373 du 21.12.1992, p.26.

En contrepartie, la Suisse appliquerait une taxe fixée à un niveau qui ne donnerait pas lieu à des détournements de trafic et qui serait non discriminatoire.

Les délégations ont dans l'ensemble accueilli favorablement l'idée d'établir un contingent.

Certaines délégations (E,I,GR,P,A) ont toutefois exprimé des doutes quant à l'opportunité d'introduire un contingent mixte dès lors qu'il présente des difficultés de distribution entre le transit et l'accès et entre les Etats membres.

En particulier, E, I et GR ont indiqué qu'il est nécessaire de connaître le volume de camions communautaires que la Suisse est réellement disposée à autoriser sur son marché.

En outre, ces délégations ont rappelé que les résultats des négociations ne devraient pas entraîner une aggravation de la situation actuelle, dans laquelle les camions de 28 tonnes ont un accès et un transit libres en Suisse.

Par ailleurs, la Suisse a demandé le droit de cabotage entre les Etats membres ("grand cabotage") dans le transport de marchandises, droit qui n'est pas inclus dans le mandat de négociation.

2. Paramètres de qualité et de prix applicables aux services ferroviaires en Suisse

La délégation allemande, appuyée par la délégation italienne, s'est opposée à l'inclusion dans l'accord de ces paramètres pour les raisons suivantes :

- il est très difficile de prévoir l'évolution du marché au-delà de 2005,
- l'objectif communautaire est d'amener la Suisse à suivre une politique ferroviaire non subventionnée et axée sur un marché ouvert (tel que préconisé dans la directive 91/440/CEE),
- il est erroné de s'immiscer dans la politique des compagnies ferroviaires sous peine de les déresponsabiliser.

En revanche, les délégations française, portugaise, autrichienne et du Royaume-Uni ainsi que la Commission ont souligné la nécessité de prévoir un minimum d'encadrement de l'offre et d'inclure de tels paramètres afin de pouvoir établir des clauses de sauvegarde et évaluer d'éventuels détournements de trafic.

3. Clauses de sauvegarde

Concernant ces clauses, le débat a confirmé la nécessité de distinguer les mesures à prendre en fonction de deux situations différentes: soit celle où l'une des parties manque à ses obligations en vertu de l'Accord (p.ex. si l'offre ferroviaire suisse n'était pas appropriée), soit celle où, malgré une application correcte de l'Accord, l'une des parties subit une situation intolérable (telle qu'une augmentation imprévue du trafic).

En ce qui concerne la première situation, plusieurs délégations ont estimé qu'une clause de sauvegarde ne serait pas appropriée, et qu'il y aurait lieu plutôt de prendre une décision politique sur les mesures à mettre en oeuvre.

Pour ce qui est des situations imprévues, plusieurs délégations sont d'avis qu'il appartiendrait au Comité mixte de l'Accord d'évaluer la situation, plutôt que de faire appel à une clause de sauvegarde automatique. Toutefois, la Commission ainsi que certaines délégations considèrent qu'il conviendrait de délimiter les compétences de ce Comité mixte selon des critères objectifs, par exemple au moyen d'un texte analogue à celui de l'article 18 de l'Accord de Transit.

4. Plafonnement de la tarification routière

Le représentant de la Suisse a indiqué, lors de la session de négociations du 22 janvier 1997, que son pays envisage pour 2005 un plafond tarifaire de 600 FS (environ 375 écus) pour la traversée de la Suisse (Bâle-Chiaso) d'un camion de 40 tonnes ⁽³⁾.

⁽³⁾Une explication plus détaillée de l'offre suisse figure au doc de travail TRANS/97/8 du 27 janvier 1997.

Lors de leur réunion informelle tenue à Amsterdam les 31 janvier et 1er février 1997, les Ministres des Transports ont unanimement rejeté le plafond tarifaire avancé par la Suisse.

La Commission a suggéré qu'un chiffre d'environ un tiers de celui proposé pourrait être une base appropriée de négociation.

B. VOLET AERIEN

Concernant le volet relatif aux transports aériens, la Suisse semble prête à accepter le principe interinstitutionnel de "pilier unique". La Suisse insiste cependant sur l'accès non seulement au trafic bilatéral entre la Suisse et la Communauté, mais également, et graduellement, au trafic entre les Etats membres. Toutefois, la conclusion d'un accord sur la base d'une telle concession dépasserait le cadre fixé dans les directives de négociation.

*

*

*

Lors de sa réunion du 26 février 1997, le Comité des Représentants Permanents a pris note d'un rapport oral de la Commission préalable à celui qu'elle présentera à l'occasion du prochain Conseil.

Dans son rapport, la Commission a fait état des principaux points qui ont été discutés lors de sa réunion avec la délégation suisse du 21 février 1997. Ces points sont les suivants : paramètres de service du rail, mesures d'accès immédiat pour les camions de 40 tonnes, tarification routière et clauses de sauvegarde.