



Conseil de  
l'Union européenne

147321/EU XXV. GP  
Eingelangt am 15/06/17

Bruxelles, le 15 juin 2017  
(OR. fr)

12527/96  
DCL 1

TRANS 172  
AELE 41

## DÉCLASSIFICATION

---

du document: ST 12527/96 RESTREINT UE

en date du: 6 décembre 1996

Nouveau statut: Public

Objet: Négociations entre l'**Union 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.

---

---

12527/96

**RESTREINT**

TRANS 172  
AER 48  
AELE 41

## RAPPORT

---

du:Comité des représentants permanents (1ère partie)

au:Conseil

---

n° doc. préc.:11827/96 TRANS 150 AER 46 AELE 36

---

Objet:Négociations entre l'**Union européenne** et la **Suisse** dans le domaine des transports terrestres et aériens

---

### **I.INTRODUCTION**

1.Le Conseil (Transports) a adopté, le 7 avril 1995, une décision autorisant la Commission à négocier un accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse dans les domaines des transports terrestres et aériens.

2.Lors de sa session des 4 et 5 décembre 1995, le Conseil (Affaires générales) a rappelé la nécessité de poursuivre les négociations dans le respect des directives de négociation et des principes de globalité et de parallélisme approprié, en général entre tous les secteurs concernés et, en particulier, entre le transport terrestre et aérien, ainsi qu'à l'intérieur de chacun de ces secteurs.

3.Le Conseil (Affaires générales) des 13/14 mai 1996 a conclu, pour ce qui concerne les négociations des transports terrestres avec la Suisse, "qu'il convient notamment d'assurer, dès l'entrée en vigueur de l'accord et pour l'avenir, l'application d'une taxation non discriminatoire et proportionnelle, conformément au droit communautaire en vigueur, et tenant compte du niveau des charges routières appliquées par les pays limitrophes en vue d'éviter des détournements de trafic, ainsi que l'accès des camions de 40 tonnes aux centres économiques suisses".

4.Le Conseil (Transports) des 17/18 juin 1996 a constaté l'existence de progrès dans les négociations, notamment dans le secteur terrestre, et a estimé que ces progrès constituent un signal encourageant pour la poursuite des négociations, tout en rappelant la nécessité de respecter les principes de globalité et de parallélisme ainsi que les directives de négociation établies dans le mandat.

5.Le Conseil (Affaires Générales) des 15/16 juillet 1996 a entendu le rapport de la Commission sur l'état d'avancement des négociations sectorielles bilatérales entre l'Union Européenne et la Suisse. Le Conseil a encouragé les deux parties à poursuivre leurs efforts afin de trouver des solutions actuellement satisfaisantes aux questions en suspens, en outre il a engagé la Commission, à poursuivre les négociations à un rythme soutenu, sur la base des conclusions arrêtées lors de sa session de mai.

6.Le Conseil (Transports) des 3/4 octobre 1996 a entendu un rapport de la Commission sur l'état des négociations et a pris note des progrès réalisés dans les négociations en matière de transports terrestres ainsi que des suggestions du Commissaire, M. KINNOCK, concernant les domaines restant en suspens, notamment la question du poids maximal des camions admis sur le territoire suisse et la tarification des transports de marchandises par route.

Le Conseil a demandé à la Commission de poursuivre les négociations avec la Suisse dans le respect du mandat de négociation octroyé par le Conseil et de l'en tenir pleinement informé.

Depuis lors, les parties aux négociations ont eu des contacts informels.

7.Il y a lieu de rappeler que les principaux documents de travail fournissant une base aux négociations sont deux projets d'accord, celui de la Commission ayant été distribué aux délégations des Etats membres sous la cote TRANS/96/40 et celui de la Suisse sous la cote TRANS/96/41.

8.Depuis le Conseil (Transports) des 3/4 octobre 1996, le Comité spécial établi par le mandat (en fait le Groupe Transports) a tenu deux réunions (13 et 19 novembre 1996).

9.En ce qui concerne le domaine des transports aériens, aucune évolution n'est à signaler depuis le Conseil du mois de juin 1996.

10.Lors de sa réunion du 29 novembre 1996, le Comité des représentants permanents a eu un échange de vues sur la base d'un rapport présenté par la Commission concernant le volet terrestre des négociations (doc. **12174/96 RESTREINT TRANS 160 AER 47 AELE 38**). Ce rapport contient des suggestions visant à résoudre les principales questions en suspens concernant certains éléments de la tarification routière. Les points de vue des délégations sur ces suggestions sont repris ci-après sous II. Ce rapport contient également quatre questions clé qui pourraient faire l'objet d'un débat au sein du Conseil et qui sont reprises ci-après sous III.

## **II. TRAVAUX DU COMITE DES REPRESENTANTS PERMANENTS**

### **A. Observations générales**

1. Il y a lieu de rappeler que les divergences entre la position des Etats membres et celle de la Suisse portent essentiellement sur les aspects suivants des projets d'accord (docs TRANS/96/40 et TRANS/96/41) :

- la politique coordonnée des transports (Titre IV) et notamment la tarification des transports (IV-C) ;
- l'accès au marché, en particulier le droit de cabotage (demandé par la Suisse) et le droit d'accès des camions de 40 tonnes aux grands centres de consommation et de production dès l'entrée en vigueur de l'accord (demandé par la Communauté) ;
- les clauses de sauvegarde prévues pour faire face aux situations de crise.

2. Plusieurs délégations ont rappelé l'intérêt capital du volet aérien dans ces négociations.

3. Le représentant de la Commission a indiqué qu'il existe un lien entre ce dossier, en particulier en ce qui concerne la comparabilité des charges routières entre les différents corridors transalpins, et la proposition sur l'Eurovignette. A cet effet, il a signalé qu'il est prêt à circonscrire la notion d'itinéraire sensible figurant dans cette proposition uniquement à certaines routes transalpines des Etats membres.

4. La délégation autrichienne a souligné qu'il est nécessaire de mettre fin à la discrimination actuelle dont souffre son pays par rapport à la Suisse et que, en tout état de cause, le traitement qui sera accordé à la Suisse ne devra pas être plus favorable que celui qui est applicable dans les Etats membres qui supportent un traffic de transit transalpin.

**5.**La délégation italienne a souligné la nécessité de respecter le mandat et a rappelé que le but des négociations avec la Suisse est de régler, entre autres, les questions concernant le trafic routier dans ce pays et non pas de réaménager le trafic routier de transit dans l'ensemble de l'arc alpin.

## **B.Principales questions en suspens**

### **1.Transport ferroviaire et transport combiné**

Les délégations ont demandé des précisions à ce sujet notamment pour ce qui concerne les caractéristiques, y compris les prix et la capacité, des services ferroviaires qui seront offerts en Suisse, ainsi que les dates approximatives auxquelles les nouveaux services envisagés seront disponibles.

### **2.Accès au marché suisse du transport routier**

- Les délégations ont rappelé leur demande d'accès aux grands centres suisses de production et de consommation pour les camions de 40 tonnes dès l'entrée en vigueur de l'accord.
- Les délégations se sont penchées sur le calendrier à prévoir pour parvenir à la circulation des camions de 40 tonnes dans l'ensemble du territoire suisse.

### **3.Tarification routière**

- Les délégations sont favorables à une approche pragmatique pour négocier la tarification, suivant une méthode basée sur des montants précis (p.e. ECU/km par camion de 40 t), plutôt qu'à une approche visant à trouver un accord sur des principes communs de tarification. Toutefois, une discussion sur des chiffres concrets exigerait un examen plus approfondi.

-Les délégations ont demandé des précisions sur les aspects liés aux charges autres que la détermination de leurs montants, en particulier les routes qui seraient concernées et les dates de mise en application des nouvelles charges.

-Les délégations sont conscientes que la comparabilité entre les niveaux des charges routières appliqués par la Suisse et par certains Etats membres (en particulier l'Autriche et la France) est un facteur très important pour parvenir à un équilibre entre les flux de trafic empruntant les différents corridors alpins. Toutefois, les délégations estiment que les nouvelles mesures de tarification envisagées par la Suisse (qui remplaceraient les restrictions actuelles, notamment la limitation du tonnage des camions) maintiendront le déséquilibre actuel existant entre les corridors alpins (qui est nettement défavorable aux Etats membres).

-Les délégations doutent de l'opportunité d'envisager une compatibilité entre les systèmes de taxation communautaire et suisse, dès lors qu'une telle approche préjugerait l'évolution de la politique communautaire en matière de tarification routière. Les délégations ont insisté sur la nécessité de traiter séparément les dossiers concernant les négociations avec la Suisse, l'internalisation des coûts externes (Livre vert), la revitalisation des chemins de fer (Livre blanc) et la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (Eurovignette).

-Concernant les principes de la tarification routière à inclure dans l'accord avec la Suisse, certaines délégations ont exprimé des réticences ou ont demandé des explications sur les principes de l'interopérabilité des systèmes de recouvrement des charges et de l'interdépendance de ces charges.

#### 4.Clauses de sauvegarde

-Les délégations ont demandé des précisions concernant le développement de nouvelles capacités ferroviaires en Suisse.

-Les délégations ont contesté l'inclusion éventuelle dans l'accord d'une clause de sauvegarde autorisant l'application d'une charge routière additionnelle qui serait applicable au cas où le transfert de la route au rail ne se ferait pas dans le volume escompté malgré l'existence d'une capacité ferroviaire suffisante à des conditions de qualité et de prix appropriées.

### **III. CONCLUSIONS**

Le Comité des représentants permanents a reconnu l'importance de tenir un débat de fond au prochain Conseil Transports afin de progresser dans les négociations et, à cette fin, il a convenu de soumettre au Conseil pour discussion les questions suivantes suggérées par la Commission :

- 1)Les ministres pourraient-ils accepter l'approche consistant à fixer un plafond maximum de tarification pour la Suisse? Quel pourrait être le niveau de ce plafond?
- 2)Les ministres pourraient-ils souscrire à l'objectif d'établir une comparabilité des charges entre les différents corridors transalpins?
- 3)Dans quelles circonstances les ministres pourraient-ils envisager un mécanisme de sauvegarde tel que prévu au doc. 12174/96, page 4 paragraphe 2?
- 4)Dans quelle mesure les ministres seraient-ils disposés à examiner des solutions alternatives permettant des améliorations immédiates dans le transit des poids lourds de 40 tonnes à travers la Suisse?