

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Österreich
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Österreich, 1994 - 2009*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Réagissant à l'acceptation de l'initiative des Alpes et doutant que cette dernière soit compatible avec l'accord sur le transit, la **Commission européenne ainsi que le Conseil des ministres des transports** européens ont regretté la décision du souverain helvétique et **ont décidé de réévaluer l'ensemble des relations de l'UE avec la Suisse**. De fait, les négociations bilatérales qui devaient débiter en avril ont été reportées. En outre, à l'exception de l'Autriche, qui connaît des problèmes identiques à ceux de la Suisse en matière de transit, et de la Grande-Bretagne, plutôt compréhensive, la plupart des pays européens ont fait part individuellement de leur désapprobation, voire de leur condamnation. La France et l'Allemagne, notamment, ont eu des mots sévères pour qualifier la décision suisse. Pour leur part, les transporteurs des pays européens ont proposé de mettre en oeuvre des mesures de rétorsion.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.05.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les pourparlers sur les transports ont débuté quelques jours après l'adoption du mandat de négociations par les ministres de Quinze. Sans surprise, ces tractations ont figuré parmi celles les plus difficiles et n'ont pu être conclues pendant l'année sous revue, à l'instar des autres objets en discussion. En effet, dès le début des négociations, les représentants européens - en réponse aux déclarations helvétiques selon lesquelles il n'était pas question de déroger à l'Accord de transit en ce qui concerne la limite des 28 tonnes - ont fait savoir que la suppression de cette limite constituait l'objectif principal de l'UE. Outre l'argument selon lequel l'entrée en vigueur de l'initiative des Alpes rendait caduque cette mesure, Bruxelles a justifié son intransigeance en affirmant que les incertitudes qui pesaient en Suisse sur la construction des NLFA pouvaient faire craindre le pire, ou du moins ne garantissaient pas l'existence d'infrastructures permettant un volume de transport de marchandises satisfaisant. Elle a également fait référence à la situation de plus en plus intenable de l'Autriche, qui du fait de l'interdiction des 40 tonnes sur le territoire helvétique, avait vu, depuis son entrée dans l'UE, le volume du trafic sur le Brenner augmenter de 20 pour cent. Un autre point qui a empêché toute possibilité d'accord a été la question du cabotage terrestre, l'Union refusant de satisfaire les exigences de la Confédération. Aussi, mis à part des questions de détails, les principaux points de convergence ont concerné les principes du trafic combiné et de la vérité des coûts, Bruxelles, tout en divergeant sur les moyens permettant de mettre en oeuvre ces principes, se rapprochant de la position helvétique. En outre, les deux parties se seraient mises d'accord au sujet du libre accès aux infrastructures ferroviaires. Concernant le volet aérien, la partie suisse n'a pu obtenir un assouplissement de la position de l'UE sur la question du droit de cabotage. L'aspect institutionnel des exigences de l'Union a également posé problème, la Suisse n'acceptant pas que ce soit la Cour européenne de justice de Luxembourg qui soit compétente en cas de litige. Il semble néanmoins que sur cette dernière question, la Confédération ait assoupli sa position.

A ce sujet, il est à noter que la Commission a publié en fin d'année un livre vert sur le trafic routier. Adhérant au principe de la vérité des coûts, la Commission est favorable à une taxation très différenciée selon le kilométrage parcouru, le lieu (régions périphériques ou ville), l'heure de la journée, le bruit et le degré de pollution du véhicule. Mais cette taxation doit, selon la Commission, couvrir les coûts externes du trafic routier, et non pas, contrairement à ce que prône la politique helvétique, avoir comme objectif principal le transfert de la route au rail. Aussi, elle doit respecter le principe du libre choix du moyen de transport.

Devant cette impasse, **les autorités helvétiques ont tenté de débloquent la situation en proposant de mettre entre parenthèses les questions problématiques**, espérant ainsi pouvoir aboutir à un accord minimal, notamment sur le trafic aérien. **La Commission a rejeté cette demande**, estimant qu'en vertu du principe du parallélisme, le domaine des transports ne pouvait être traité indépendamment des autres objets en discussion. A la fin de l'année, il semblait que seule une redéfinition des mandats de négociations respectifs - c'est-à-dire seule une décision politique comprenant du côté helvétique la levée de la limite des 28 tonnes notamment - pouvait relancer les tractations.²

ANDERES
DATUM: 04.04.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Conscient de la détermination de l'UE sur la question des 28 tonnes, **le Conseil fédéral a révisé le mandat de négociations** de ses représentants, à la suite d'une large consultation intérieure avec les partis et les principaux milieux concernés. A la différence des propositions précédentes, le nouveau mandat prévoit explicitement d'abolir la limite des 28 tonnes. Plus précisément, cette limite devrait être dès 2001 rehaussée à 34 tonnes, puis en 2005 totalement abandonnée, la Suisse reprenant alors la législation européenne en matière de tonnage. Parallèlement, pour respecter les exigences de l'initiative des Alpes, des mesures fiscales – principalement la taxe poids lourd liée aux prestations et la redevance alpine – seraient progressivement introduites afin de réaliser le transfert du trafic de la route au rail (2001: taxe poids lourd; 2005: taxe sur le transit alpin). Le montant de ces nouvelles taxes devrait être harmonisé avec celui en vigueur en Europe afin d'éviter tout effet de contournement du trafic aux dépens de l'Autriche et de la France. Cependant, une clause de sauvegarde devrait permettre à la Confédération de prélever des taxes suffisamment élevées au plus tard en 2005, ce même dans l'hypothèse où l'UE n'aurait pu adapter sa fiscalité routière au principe de la vérité des coûts. En ce qui concerne l'accès immédiat au Plateau pour les 40 tonnes européens, le Conseil fédéral a en revanche refusé d'aller dans le sens désiré par les Quinze, estimant notamment impossible de s'assurer que les poids lourds de ce gabarit se limitent bel et bien aux seules grandes villes helvétiques.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Réunis à nouveau au mois de juin à Luxembourg, **les ministres des transports ont accueilli avec une grande satisfaction l'engagement ferme et précis des autorités helvétiques** sur la question des 40 tonnes, regrettant toutefois que ces dernières se montrent si intransigeantes sur la question plus particulière du libre accès aux villes du Plateau. Tout autre en revanche fut le ton adopté par l'UE au sujet des propositions faites en matière de fiscalité routière, les Etats membres estimant inacceptables les nouvelles taxes envisagées par la Suisse. De nombreux pays (Allemagne, Italie, et Hollande), peu enclins à réaliser le principe de la vérité des coûts, ont souligné que la contrepartie fiscale exigée par la Confédération impliquerait un renchérissement très important du trafic routier. Plus favorables à une fiscalité visant à internaliser les coûts du trafic routier, la France et l'Autriche ont pour leur part relevé que l'introduction non concertée de telles mesures aurait pour conséquence un accroissement ultérieur du trafic sur leurs axes nationaux respectifs d'ores et déjà surchargés. Première concernée par la politique de la Confédération en la matière, l'Autriche a notamment précisé qu'elle s'opposerait fermement à toute concession faite à la Suisse sur cette question tant que l'UE lui interdirait de prendre des mesures similaires.

Mentionnons également que les Quinze ont rejeté un projet d'accord de la Commission européenne qui prévoyait, parallèlement à la hausse progressive du tonnage autorisé sur les routes helvétiques, l'adaptation concertée des fiscalités routières européennes et suisses au principe de la vérité des coûts. Selon les ministres respectifs des différents Etats-membres, un accord avec la Suisse ne devait pas entraîner des décisions précipitées liant les mains de l'UE en la matière, la question de la vérité des coûts n'ayant encore été que très peu discutée au sein de l'Union. La Commission envisageant par ailleurs de percevoir sur les axes de transit alpins une taxe spécifique à cet espace géographique, l'Allemagne et la Hollande ont pour leur part clairement fait savoir qu'elles s'opposeraient à toute solution limitée à l'arc alpin. Selon ces deux pays, les problèmes du trafic poids lourd ne sont pas limités aux Alpes.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Alors que la situation semblait passablement bloquée, **la réunion des ministres des Quinze du mois de décembre a redonné quelques espoirs aux négociateurs**, le commissaire européen en charge des transports N. Kinnock – plus réceptif à la politique helvétique – enjoignant les Etats-membres de ne pas laisser s'enliser le dossier. En effet, sur proposition de l'ancien chef des travaillistes britanniques, les ministres des transports ont donné leur accord à un certain nombre de points-clés susceptibles de relancer les tractations. En premier lieu, les ministres des Quinze ont approuvé le principe selon lequel la Suisse est en droit de substituer à la limite des 28 tonnes des mesures fiscales susceptibles de promouvoir le transfert du trafic routier sur le rail. Cette nouvelle taxation ne devra cependant pas dépasser un certain plafond, qui devra être déterminé au sein du futur accord. De plus, afin d'éviter que le trafic ne se déverse encore plus sur l'axe du Brenner (A), les redevances que percevra la Suisse ne pourront être supérieures à celles prélevées par les autorités autrichiennes. En second lieu, les ministres des transports ont donné leur aval à l'idée selon laquelle les deux parties pourront toutes deux bénéficier d'une **clause de sauvegarde**: si la Suisse

pourra élever le montant de ses redevances au cas où ses objectifs de transfert du trafic de la route au rail ne devaient pas être atteints, l'UE pourra de son côté exiger la baisse des taxes helvétiques au cas où la construction des NLFA ne se faisait pas dans les délais convenus. Enfin, les ministres européens ont fait leur proposition de la Commission de créer, dès l'entrée en vigueur de l'accord, un corridor contingenté à travers les Alpes. Ce corridor – qui permettrait à un nombre encore indéterminé de camions de 40 tonnes de traverser le territoire suisse – servirait à atténuer les craintes de l'Italie et de la Grèce d'être coupées du reste de l'Europe par la barrière fiscale helvétique.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 09.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En fin d'année, le dossier des transports a connu un **dernier rebondissement, sur le plan de la politique intérieure** cette fois-ci. Le président du PS, P. Bodenmann, a en effet été accusé par la presse et les partis bourgeois de vouloir saboter la nouvelle offre faite par le gouvernement: le conseiller national haut-valaisan aurait téléphoné à une proche collaboratrice du ministre des transports autrichien – quelques jours avant l'entretien que ce dernier devait avoir avec M. Leuenberger – pour lui dire tout le mal qu'il pensait de la proposition helvétique concernant la limite de tonnage. P. Bodenmann l'aurait plus particulièrement incitée à refuser l'offre de la Suisse et à demander, en lieu et place, la levée totale dès 1999 – et non plus progressive dès 2001 – de la limite des 28 tonnes. Selon le président socialiste, la Confédération était tout à fait en mesure de transférer sur le rail – moyennant une introduction anticipée de la taxe poids lourd kilométrique et quelques travaux d'aménagement au Lötschberg – les nombreux camions qui ne manqueraient pas d'affluer sur les axes de transit helvétiques, déchargeant ainsi les routes autrichiennes. Le chef du DFTCE – qui n'a pris connaissance de l'entretien téléphonique de son camarade de parti que lors de la rencontre avec le ministre autrichien – a vivement réagi, accusant P. Bodenmann de "lui tirer dans le dos" et de ne pas respecter les rôles respectifs de chacun.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 31.01.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'UE ayant accepté en décembre 1996 de reconnaître à la Confédération le droit de substituer à la limite des 28 tonnes des mesures fiscales à même de promouvoir le transfert du trafic routier sur le rail, **la Suisse se devait de préciser le montant maximal qu'elle entendait percevoir.** Ceci fut fait à la fin janvier lorsque le Conseil fédéral proposa le montant de CHF 600, valable dès 2005 pour un 40 tonnes parcourant l'axe Bâle-Chiasso et comprenant tant la nouvelle taxe poids lourd (CHF 360) que la redevance alpine (CHF 200). Ayant à l'esprit une taxation ne dépassant pas les CHF 340, la Commission européenne, puis les ministres des transports des pays membres rejetèrent très sèchement la proposition helvétique, jugée prohibitive et ne diminuant en rien le trafic de détournement par l'Autriche et la France. A cette critique le conseiller fédéral M. Leuenberger répondit que les montants proposés par la Suisse étaient tout à fait semblables, voire inférieurs à ceux valables actuellement sur les axes du Brenner (A) et du Mont Blanc (F), si l'on prenait en compte notamment les péages autoroutiers des pays européens ainsi que les frais d'exploitation plus élevés sur ces axes.

Sur les deux autres principaux points d'achoppement du dossier – à savoir la possibilité pour un certain nombre de 40 tonnes de traverser la Suisse dès l'entrée en vigueur de l'accord et l'accès illimité aux villes du Plateau – l'Union européenne a également demandé à la Suisse de revoir sa copie. Acceptant certes de fondre ensemble les deux requêtes, l'UE a plus particulièrement demandé qu'un contingent de 100'000 poids lourds – et non uniquement les 30'000 proposés par le gouvernement helvétique et prévus d'ores et déjà par l'accord sur le transit – soit dès 1999 autorisé à circuler librement sur territoire suisse (trafic bilatéral et trafic de transit), ce chiffre devant être porté à 200'000 en 2000 et à 350'000 en 2001.

Signalons qu'en ce qui concerne l'exigence européenne de lever l'interdiction de circuler la nuit, le conseil fédéral a proposé, dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur les règles de circulation routière, de raccourcir d'une heure la durée de l'interdiction. Devant l'écho plutôt négatif rencontré lors de la procédure de consultation, le gouvernement a toutefois préféré faire marche arrière. La plupart des milieux consultés, à l'exception du PRD et des milieux économiques, ont en effet relevé qu'il était inopportun de faire cette concession sans contrepartie européenne. La nouvelle ordonnance prévoit quand même d'assouplir les conditions prévalant pour les denrées périssables: celles-ci pourront être transportées nuitamment toute l'année. Notons également que le conseil fédéral a élargi de 10 à 30 kilomètres le rayon des zones autour des gares de transbordement au sein desquelles les 40 tonnes sont

autorisés à acheminer leur chargement.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.01.1998
LAURE DUPRAZ

Plusieurs pays membres de l'UE ont vivement contesté le compromis de Kloten. L'Allemagne jugeait la taxe trop élevée. L'Autriche redoutait que la taxe soit dissuasive, ne permettant pas de détourner le trafic du Brenner. Elle a déclaré qu'elle n'accepterait pas d'être moins bien traitée que la Suisse par l'UE. Relevons aussi que l'Autriche a dépassé le coût maximal autorisé par la directive sur l'eurovignette pour le passage du Brenner. Cela lui valu une plainte de Bruxelles auprès de la Cour européenne de justice. La France, l'Espagne et le Portugal ont contesté les concessions consenties à la Suisse dans le domaine aérien. Les transporteurs italiens, quant à eux, se sont opposés durement au projet, menaçant de prendre des mesures de rétorsion contre la Suisse. Ils ont revendiqué, entre autres, la suppression de l'interdiction de circuler la nuit.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.12.1998
LAURE DUPRAZ

Au lendemain de l'acceptation du financement des grands projets ferroviaires (dont les NLFA), lors de la votation du 29 novembre 1998, les ministres européens des transports et une délégation suisse, menée par Moritz Leuenberger, se sont réunis à Bruxelles pour débattre à nouveau du compromis de Kloten et de l'eurovignette. Au terme d'un marathon nocturne, **l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports était sous toit**, les Quinze se sont mis d'accord à l'unanimité. Quelques allègements ont été apportés au compromis de Kloten. Premièrement, la taxe maximale de CHF 330 pour le transit Bâle-Chiasso ne sera effective que lorsque le tunnel de base du Lötschberg des NLFA entrera en service, c'est-à-dire pas avant 2006 ou 2007. En attendant, la Suisse ouvrira ses frontières aux 40 tonnes dès 2005, mais avec une taxe réduite de 10% environ. La Suisse autorisera aussi un plus grand nombre de 40 tonnes à circuler sur son territoire avant 2005: entre 200 000 et 300 000 par an pour 2001 et 2002, et entre 300 000 et 400 000 pour 2002 et 2003. Le transit de camions vides bénéficiera d'un tarif de «faveur» durant la période transitoire; 200 000 camions annuellement pourront bénéficier de ce régime. Concernant l'interdiction de rouler la nuit, la Suisse s'est engagée à simplifier ses formalités douanières (dédouanement possible avant 5 heures du matin) et à octroyer des dérogations pour les camions transportant certains biens périssables. Notons que les membres de l'UE se sont aussi entendus sur le dossier de l'eurovignette. L'Autriche a renoncé à une clause de sauvegarde pour protéger le col du Brenner, puisque la Suisse a accepté, dès 2001, un contingent de 200 000 camions de 40 tonnes. En Suisse, l'accord bilatéral sur les transports a été accueilli favorablement par les milieux économiques et par tous les partis gouvernementaux, à l'exception de l'UDC. Toutefois, les organisations écologistes ont exprimé leurs craintes face à une avalanche de camions.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst beschlossen die sechs Verkehrsminister der Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien und Schweiz, neue Lösungen für den Transitverkehr durch die Alpen zu erarbeiten. Eine gemeinsam zu erstellende Studie soll die **Möglichkeiten einer Alpentransitbörse** aufzeigen. EU-Verkehrskommissar Barrot sagte die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union zu.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 07.05.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de leur rencontre à Vienne (A), les ministres des transports des pays alpins ont apporté leur soutien à l'introduction de systèmes de régulation du trafic tels qu'une **bourse du transit alpin** et l'échange de droits d'émissions afin de réduire l'impact écologique du trafic de marchandises et d'en améliorer la sécurité. Ils ont par ailleurs convenu de procéder en trois étapes. Dans un premier temps, il s'agit de favoriser l'utilisation des camions les moins polluants. Ensuite, la mise en œuvre du concept «Toll+» par l'alignement des redevances nationales des autres pays alpins sur la redevance suisse pour les poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit permettre d'internaliser les coûts externes du trafic. Enfin, un transfert notable de la route au rail sera réalisé grâce à l'introduction d'instruments de pilotage limitatifs tels que la bourse du transit alpin et le marché des droits d'émission. Moritz Leuenberger, qui a pris la présidence de la conférence des ministres des transports des pays alpins pour la période 2009-2011, a reçu de ses homologues le mandat d'étudier les conditions de mise en œuvre de la démarche et a fait part de sa volonté de présenter, d'ici à 2011, un projet réalisable. La principale difficulté de l'entreprise consiste à trouver une solution acceptable pour l'UE, notamment du point de vue de sa conformité au droit européen,

l'UE ne menant pas pour l'heure une politique de transfert, contrairement à la Suisse et à l'Autriche.¹⁰

1) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.

2) Presse des 20.5 et 14.11.95; BaZ et JdG, 24.6.95; SGT, 9.11.95; LZ et 24 Heures, 8.11.95.; 24 Heures et BaZ, 21.12.95; JdG, 29.12.95.

3) Presse du 4.4.96.7

4) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96

5) JdG et TA, 7.12.96; presse du 13.12.96

6) Presse des 5.12 et 6.12.96; 24 Heures, 9.12.96.10

7) Presse des 23.1, 24.1, 1.2 et 12.3.97; SGT, 8.4.97; presse du 25.10.97 et du 1.7.97

8) Presse des 1.12, 2.12 et 3.12.98

9) LT und NZZ, 21.10.06.

10) Presse du 8.5.09; DETEC, communiqué de presse, 7.5.09.