

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnote	Verkehrssicherheit, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Österreich
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ammann, Amando
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Bovey, Audrey
Caretto, Brigitte
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Huguenet, François
Hulliger, Caroline
Käppeli, Anita
Lachat, Alexandre
Mach, André
Schnyder, Sébastien
Terribilini, Serge
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Ammann, Amando; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bovey, Audrey; Caretti, Brigitte; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Huguenet, François; Hulliger, Caroline; Käppeli, Anita; Lachat, Alexandre; Mach, André; Schnyder, Sébastien; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrssicherheit, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Österreich, 1985 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Beziehungen zur EU	2
Beziehungen zu internationalen Organisationen	5
Zwischenstaatliche Beziehungen	5
Landesverteidigung	8
Militäreinsätze	8
Wirtschaft	8
Wirtschaftspolitik	8
Konjunkturlage- und politik	8
Infrastruktur und Lebensraum	8
Energie	8
Erdöl und Erdgas	8
Verkehr und Kommunikation	9
Verkehrspolitik	9

Abkürzungsverzeichnis

UNO	Organisation der Vereinten Nationen
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
APK-SR	Aussenpolitische Kommission des Ständerates
OSZE	Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
APK-NR	Aussenpolitische Kommission des Nationalrates
EU	Europäische Union
IAEO	Internationale Atomenergie-Organisation
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
NATO	North Atlantic Treaty Organization
FZA	Personenfreizügigkeitsabkommen
KSZE	Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
EG	Europäische Gemeinschaft
EVD	Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement
KF	Konsumentinnenforum Schweiz
Agenda 2030	Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung – Programm der UNO, 2016 in der Schweiz eingeführt
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)

ONU	Organisation des Nations unies
AELE	Association européenne de libre-échange
CPE-CE	Commission de politique extérieure du Conseil des Etats
OSCE	Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
CPE-CN	Commission de politique extérieure du Conseil national
UE	Union européenne
AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
DFAE	Département fédéral des affaires étrangères
OTAN	L'Organisation du traité de l'Atlantique nord
ALCP	Accord de libre circulation des personnes
CSCE	Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe
CE	Communauté européenne
DFE	Département fédéral de l'économie publique
KF	Konsumentinnenforum Schweiz (Forum des consommatrices)
Agenda 2030	Agenda 2030 de développement durable – Programme de l'ONU mis en place dès 2016 par la Confédération
DMF	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Aussenpolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2016
AUDREY BOVEY

Au mois de mars 2016, le Conseil national et le Conseil des Etats ont tous deux pris acte du **rapport de politique extérieure 2015**. Le compte-rendu fait écho aux quatre axes stratégiques définis dans le cadre de la stratégie de politique étrangère 2012-2015 – soit les relations avec les Etats voisins, les relations avec l'UE, la stabilité en Europe et dans le monde, ainsi que les partenariats stratégiques extra-européens et la gouvernance mondiale.

Durant l'année écoulée, la politique extérieure de la Suisse avait pour thème prioritaire l'engagement en faveur des droits de l'Homme et du droit international à l'échelle mondiale. A cet effet, le rapport fait état de violations graves dans de nombreuses régions du monde, et notamment dans le contexte des guerres en Syrie, en Irak ou au Soudan du Sud. Le compte-rendu souligne également l'importance du maintien de bonnes relations avec les pays voisins. A ce titre, sont par exemple évoquées des avancées majeures en ce qui concerne le processus de mise en œuvre de l'article 121a Cst., le domaine de la migration, les questions de fiscalité ou l'épineux dossier de l'aéroport Bâle-Mulhouse. S'inscrivant à la suite de la votation du 9 février 2014, les relations entre la Suisse et l'UE se sont, de manière générale, concentrées sur la recherche d'une solution qui permette à la fois le maintien de la voie bilatérale et l'application du nouvel article constitutionnel. En décembre 2015, le Conseil fédéral a ainsi réaffirmé sa volonté de parvenir à une entente avec le voisin européen, afin de sauvegarder l'ALCP. Les négociations relatives à un éventuel accord institutionnel ont en outre été relancées. En ce qui concerne la stabilité en Europe et dans le monde, la Suisse a une nouvelle fois œuvré en faveur de la promotion de la paix, que ce soit en Syrie, face à la montée en puissance de l'organisation "Etat islamique", au Yémen, en Libye ou en Ukraine sous la bannière de l'OSCE. La Suisse a par ailleurs contribué activement à la mise sur pied de l'Agenda 2030 de développement durable, adopté à l'ONU au mois de septembre 2015. Nous noterons finalement qu'un chapitre du présent rapport est consacré à la réponse du Conseil fédéral au postulat Aeschi (udc, ZG), "La Suisse à l'heure de l'Asie".¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 08.04.2022
AMANDO AMMANN

Anfang April 2022 nahm Bundespräsident Cassis am jährlichen Fünftreffen der deutschsprachigen Aussenministerinnen und Aussenminister im Fürstentum Liechtenstein teil. Gemeinsam mit Annalena Baerbock, Alexander Schallenberg, Dominique Hasler und Jean Asselborn besprach Aussenminister Cassis die Lage in der Ukraine, die geopolitischen Auswirkungen und die durch die russischen Angriffshandlungen ausgelöste humanitäre Krise. Im Anschluss nutzten die **fünf Aussenminister und Aussenministerinnen den Anlass, um einen gemeinsamen Appell an Russland zu richten**. Sie forderten Russland dazu auf, alle Kampfhandlungen in der Ukraine sofort zu beenden und die Truppen vom ukrainischen Hoheitsgebiet abzuziehen. Darüber hinaus verurteilten sie die massiven und systematischen Verletzungen des humanitären Völkerrechts, insbesondere die Angriffe auf Zivilpersonen. Laut dem Schweizer Bundespräsidenten setzen sich alle fünf Länder als Teil einer gemeinsamen europäischen Wertegemeinschaft für Frieden, Stabilität, Sicherheit und Wohlstand ein. Cassis nutzte die Gelegenheit zudem, um seinen Amtskolleginnen und -kollegen die Schweizerische Neutralitätspolitik zu erläutern und diese über den Stand des Europadossiers zu informieren. Er strich hierbei vor allem die kürzlich veröffentlichte Stossrichtung für ein Verhandlungspaket mit der EU heraus.²

Beziehungen zur EU

A la veille de l'entrée au sein de la Communauté européenne (CE) de l'Espagne et du Portugal, effective au premier janvier 1986, le Conseil de l'Europe a marqué sa détermination de promouvoir la coopération entre les deux institutions en adoptant une résolution proposée conjointement par la Suisse et l'Autriche. Deux groupes de contact ont ainsi été créés. Ceux-ci ont évoqué les aspects institutionnels de la coopération et la réalisation de projets communs. Voir sur ce sujet le rapport annuel du Conseil fédéral sur les activités de la Suisse au Conseil de l'Europe en 1985 (MCF 86.016).

Les Chambres fédérales n'ont cependant guère montré d'empressement à renforcer l'intégration européenne de notre pays. Après que la chambre des cantons l'eut refusée en 1984, la commission du Conseil national, quelques mois plus tard, demandait au Conseil fédéral un **rapport complémentaire sur la possibilité d'accepter ou non la Charte sociale européenne**, et notamment les articles sur le droit à la sécurité sociale et à l'assistance sociale et médicale. A la fin de l'année cependant, celui-ci n'avait toujours pas été remis en raison d'un arrêt du Tribunal fédéral portant sur les conséquences de l'exercice du droit de grève sur les rapports de travail. Lors d'une visite officielle dans notre pays, le président de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, Karl Ahrens, s'est toutefois déclaré persuadé que la Suisse pourrait, même avec certaines réserves, ratifier la Charte sociale.

Le **protocole additionnel** (MCF 83.062) dans le domaine de l'entraide judiciaire internationale en matière pénale s'est heurté lui aussi à bien des obstacles. Après avoir été refusé l'année précédente par la chambre du peuple, celui-ci est revenu sur le tapis en 1985. Sur proposition de la commission du Conseil des Etats, il a finalement été adopté par les deux chambres, avec une réserve de taille cependant: celle de ne pas compter l'escroquerie fiscale au nombre des délits mentionnés dans le texte. Une forte minorité s'est toutefois posé la question de savoir si, en enlevant son titre essentiel à ce protocole, la ratification avait encore un sens.

Comme nous l'avons vu plus haut, le Conseil fédéral a décidé de ne pas présenter au législatif le premier protocole additionnel à la **Convention européenne des droits de l'homme**. Il a par contre activement participé à la première Conférence ministérielle européenne traitant de ce sujet et tenue au début du printemps à Vienne.³

En juillet, l'**Autriche a officiellement déposé sa demande d'admission à la CE**. Second pays en attente après la Turquie, elle demande la conservation de son statut de neutre. Cette démarche s'est heurtée à un veto de la Belgique qui craint une mise en danger de l'union politique de la CE par l'acceptation d'un Etat non-aligné. Lors de sa visite officielle en Suisse, le vice-chancelier et ministre des affaires étrangères autrichien Alois Mock a assuré que les relations entre les deux pays ne seront pas altérées par une éventuelle adhésion. Cependant, une fois le processus engagé, les rapports de l'Autriche avec la CE deviendront prioritaires.⁴

A ce niveau, réside une **divergence fondamentale entre la CE et l'AELE**, principalement la Suisse. En effet, si la seconde tient à être associée à toute prise de décision concernant l'EEE, la première se refuse à accorder un tel droit de regard, par crainte de la mise en danger de son autonomie. Initialement, l'ensemble des pays de l'AELE semblait intransigeant quant à ce point. Cependant, en décembre, les pays scandinaves n'ont que très mollement insisté sur son maintien, craignant avant tout les risques de marginalisation économique qui pourraient résulter du grand marché intérieur de 1992. Si l'Autriche a soutenu la co-décision, la pertinence de sa position est affaiblie par la priorité qu'elle accorde désormais à son adhésion. Seule la Suisse est demeurée inflexible, ce afin d'éviter la satellisation qui résulterait d'un droit unilatéral de décision. Les désaccords sont donc notables entre la CE et l'AELE et au sein même de cette dernière organisation; ils ont été mis en évidence lors de la procédure qui a précédé l'accord intervenu en décembre. Il a fallu à l'AELE deux sommets ministériels (Kristiansand (N), les 13 et 14 juin; Genève, les 11 et 12 décembre), une rencontre au niveau des chefs de gouvernement (Oslo, les 14 et 15 mars) ainsi qu'une séance informelle (Genève, le 27 octobre) pour arriver à «parler d'une seule voix».⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 29.10.1991
ANDRÉ MACH

Sur le plan institutionnel, les objectifs initiaux de la Suisse n'ont pas été entièrement satisfaits. La CE préserve pleinement son autonomie de décision, les membres de l'**AELE** n'auront donc pas de droit de **codécision** pour le développement futur de l'**EEE**; ils seront toutefois consultés et informés de l'évolution du droit de l'EEE en participant aux commissions d'experts dans les domaines importants. Chaque pays de l'AELE dispose bien d'un droit de veto pour la reprise de toute nouvelle règle communautaire adoptée par la CE. Mais au cas où les pays de l'AELE refuseraient une nouvelle loi communautaire et que cela leur procurerait un avantage concurrentiel, la CE aura la possibilité de suspendre le domaine concerné du traité de l'EEE; les entreprises de l'AELE spécialisées dans ce domaine seraient ainsi exclues du grand marché européen. Etant donné les limites d'application du droit de veto des pays de l'AELE dans le processus décisionnel de l'EEE, de nombreux observateurs ont souligné le caractère déséquilibré du traité, voire même la satellisation programmée des pays de l'AELE. Ce déséquilibre institutionnel en faveur de la CE représente une des principales raisons qui a incité la Suède et l'Autriche à poser une demande d'adhésion.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 07.12.1991
ANDRÉ MACH

De façon générale, **le traité de l'EEE** a été accueilli plutôt favorablement par **la classe politique et les milieux économiques**. Au mois de mars, le Vorort avait annoncé qu'il jugeait, au vu de l'état des négociations, que le projet d'accord lui paraissait trop déséquilibré et qu'il était assimilable à une adhésion à la CE sans la participation aux décisions. A l'occasion de la signature du traité, l'association patronale a cependant exprimé sa satisfaction concernant la partie économique de l'accord. Par contre, sur le volet institutionnel, le traité ne peut être pour elle qu'une solution transitoire; c'est pourquoi elle le considère comme "une étape utile et acceptable vers une adhésion totale". Pour l'Association suisse des banquiers (ASB), l'absence d'une véritable participation à l'élaboration et à l'application de la législation européenne pose plus rapidement que prévu la question d'une éventuelle adhésion de la Suisse à la CE. La Société suisse des industries chimiques a critiqué le traité de l'EEE en raison du droit de codécision insuffisant pour les pays de l'AELE. Une adhésion pure et simple à la Communauté lui paraît préférable. L'Union suisse des arts et métiers (USAM), qui avait émis plusieurs réserves à l'égard de l'EEE, a réagi avec scepticisme en critiquant notamment l'absence d'un véritable droit de coopération dans le domaine institutionnel. Soulignant la bonne protection des consommateurs en vigueur dans la CE, le Forum suisse des consommatrices (KF) approuve pleinement le traité de l'EEE. Pour l'Union syndicale suisse (USS), la demande d'adhésion devrait se faire au début de l'année 1992, en collaboration avec l'Autriche, la Suède et probablement la Finlande. Tout en s'opposant radicalement à l'adhésion à la CE, l'Union suisse des paysans (USP) a approuvé prudemment le traité en se réjouissant que l'agriculture soit restée en dehors des négociations, mais craint que le choix d'adhérer à la CE ne prenne rapidement le dessus.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.11.1994
LIONEL EPERON

L'avènement de l'**Europe des Quinze** - de par l'adhésion de l'**Autriche**, de la **Finlande**, puis de la **Suède** - a considérablement modifié le paysage politique et économique européen. Egalement candidate à l'entrée au sein de l'UE, la **Norvège** a cependant refusé d'y adhérer lors du vote populaire qui s'est déroulé fin novembre.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.12.1994
LIONEL EPERON

Regroupant l'ensemble des pays membres de l'Union européenne (UE) ainsi que cinq des sept pays de l'AELE, **le traité sur l'Espace économique européen (EEE) est entré en vigueur le 1er janvier 1994**. Exclue de l'EEE en raison de la votation du 6 décembre 1992, la Suisse a cependant obtenu un statut d'observateur au sein de la Commission parlementaire mixte de l'EEE. Cette instance consultative, qui a été constituée en début d'année, a pour but de favoriser le fonctionnement et le développement de l'EEE. En raison de l'adhésion de l'Autriche, de la Finlande, puis de la Suède à l'Union européenne, la portée du traité sur l'EEE a cependant singulièrement diminué. Réunis en fin d'année, les ministres des affaires étrangères des 17 pays y participant ont néanmoins réaffirmé leur volonté de coopérer au sein du plus grand marché intégré du monde. Les effectifs de son secrétariat bruxellois seront toutefois réduits.⁹

L'UE a élevé la voix afin que la Suisse coopère davantage à la **lutte contre la contrebande de cigarettes**. Selon les Quinze, la Confédération sert de plaque tournante à un trafic qui prêterait ses intérêts dans la lutte contre la fraude au budget européen. Un accord a été signé en début d'année entre Berne et Bruxelles afin d'améliorer la coopération entre les administrations douanières, mais les effets tardent trop à se faire sentir selon la Commission européenne. Par ailleurs, la Suisse, l'Autriche, l'Italie, l'Allemagne et la France se sont rencontrés dans le Vorarlberg autrichien pour tenter de rapprocher leur politique de sécurité. Lors de cette réunion ministérielle à laquelle a participé le conseiller fédéral Arnold Koller, il a également été question des problèmes liés à l'asile, au Kosovo et de la place de la Confédération au sein de l'espace Schengen. A cet égard, il a été convenu unilatéralement de créer un groupe chargé d'élaborer une solution pour que la Suisse adhère à Schengen sans faire partie de l'UE, comme c'est le cas pour l'Islande et la Norvège. Avec l'entrée en vigueur de l'espace Schengen en début d'année, la Suisse s'est trouvée encore davantage isolée en Europe.¹⁰

Après quatre années, **les négociations sectorielles avec l'UE ont trouvé leur conclusion au niveau politique** au mois de décembre à Vienne. La volonté de l'Angleterre, puis surtout de l'Autriche, d'aboutir à un compromis avant la fin de leur période de présidence de l'Union a constitué un élément important de cet aboutissement. En début d'année, le domaine des transports a été le principal **objet de litige**, rapport au coût estimé trop élevé par l'UE de la taxe poids lourds. Les ministres des Affaires étrangères des Quinze ont également exigé plus de souplesse de la part de la Suisse dans les dossiers de la libre circulation des personnes (statut des saisonniers), de l'agriculture (plus grande ouverture aux produits de l'UE) et des allocations chômage. Un coup de frein important a été enregistré au mois de mars avec le **veto de l'Allemagne** sur le compromis des transports. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et le commissaire européen Neil Kinnock s'étaient pourtant mis d'accord à Klotten (ZH) à la fin du mois de janvier. Mais l'Allemagne a complètement contesté les bases du calcul du montant de la taxe poids lourds. Suite à ce blocage, les ministres des affaires étrangères de l'UE n'ont pas traité à la fin d'avril le point des bilatérales avec la Suisse, comme il était initialement prévu. Malgré ceci, les négociateurs suisses et européens sont parvenus en juin à un accord sur la libre circulation des personnes et sur l'agriculture. Concernant le premier point, la Suisse a surtout accepté de revoir sa position sur l'attribution des prestations de l'assurance chômage pour les travailleurs étrangers de courte durée. Ce faisant, elle a vaincu les principales réticences de l'Espagne et du Portugal. Sur le second point, elle a accepté la libéralisation du marché du fromage.

Deux semaines plus tard, les principales divergences ont été éliminées et ont ouvert la voie à une **première conclusion générale**. Celle-ci restait toutefois conditionnée à l'acceptation du compromis de Klotten par les Quinze et à la résolution de problèmes institutionnels ou techniques comme celui de l'appellation «Champagne» (revendiquée par la France et les vignerons d'un petit village vaudois) ou de la viande séchée des Grisons (conflit sur la question des règles d'origine). Dans cette optique, l'acceptation par le peuple de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et du financement des transversales alpines (NLFA) ont fourni des arguments de poids à cette conclusion politique. De plus, l'arrivée au pouvoir de la gauche en Allemagne a fait tomber le veto qui bloquait le dossier des transports, lui apportant même un soutien conséquent. La Suisse a toutefois dû faire encore quelques concessions pour que soit définitivement clos le chapitre des transports.

Après la conclusion de ce point qui était de loin le plus sensible, une véritable course contre la montre s'est engagée afin de conclure les bilatérales avant la fin de l'année. L'Autriche, présidente de l'UE pour le deuxième semestre 1998, s'est montrée particulièrement déterminée à ce sujet. Une opposition tactique de la France sur le transport aérien a toutefois failli renvoyer la conclusion à 1999. Multipliant les réunions ministérielles et diplomatiques, les partenaires ont toutefois réussi à s'entendre à l'occasion du sommet européen de Vienne. La Suisse a encore concédé certains points marginaux dans la libre circulation des personnes. Par exemple, les ressortissants de l'UE déjà occupés en territoire helvétique ne seront pas concernés par les diverses restrictions et le calcul des contingents. La période transitoire de deux ans assurant une priorité aux travailleurs domiciliés dans le pays a toutefois pu être maintenue. Berne a par contre lâché du lest dans l'agriculture. L'ouverture aux produits communautaires (notamment fraises, tomates, vins doux) a été augmentée d'une valeur commerciale de quelques 100 millions de francs. L'interdiction pour les vignerons de

Champagne (VD) d'utiliser ce nom a également été entérinée. Concernant la viande séchée des Grisons fabriquée avec de la viande argentine, les concessions ont été liées à la **levée de l'embargo** de certains pays de l'UE (suite à la maladie de la vache folle) sur l'importation de viande bovine suisse. En contrepartie, la Suisse a entre autres pu obtenir les 5e et 7e libertés dans le transport aérien. Malgré un dernier baroud d'honneur du Portugal, les négociations ont été définitivement conclues au niveau politique au soir du 11 décembre. Il faut rappeler que la clause «guillotine», exigée par l'UE, suppose que les sept dossiers constituent un paquet et ne pourront être traités séparément. Le Conseil fédéral a d'ailleurs communiqué qu'ils seront présentés comme tels dans l'arrêté fédéral y relatif. Des mesures d'accompagnement, concernant notamment le dumping salarial, feront partie d'un paquet distinct. Au lendemain de l'accord, les Démocrates suisses et la Lega ont annoncé le **lancement d'un référendum** contres les bilatérales.¹¹

Beziehungen zu internationalen Organisationen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.12.1994
LIONEL EPERON

Suite au retrait officiel, au mois de décembre, de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède pour cause d'adhésion à l'Union européenne, l'**AELE** est entrée dans une phase de grande incertitude quant à son avenir. Réunis à Genève en fin d'année, les ministres du commerce extérieur des sept pays membres de l'AELE ont adopté un budget de transition de CHF 28.7 millions jusqu'à fin juin 1995, date à laquelle l'Association se retrouvera avec quatre membres: la Suisse, la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein. Selon toute vraisemblance, les activités liées à l'AELE redimensionnée devraient demeurer à Genève avec un secrétariat réduit dont l'évaluation des besoins futurs a été confiée à un groupe de travail. En revanche, les activités concernant l'EEE devraient être concentrées à Bruxelles. Une commission fera rapport à fin 1995 sur la future organisation de l'Association. D'ici là, la structure juridique de l'AELE ne variera pas. Avec la demande d'adhésion de la Slovénie, l'avenir de l'institution paraît de plus en plus être lié à son élargissement vers les pays d'Europe Centrale et Orientale qui pourraient l'utiliser comme lieu de transition vers l'Union européenne.¹²

Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 28.08.1993
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors d'une rencontre trilatérale avec ses homologues **allemand** et **autrichien**, le **chef du DFEP** a abordé le sujet des négociations bilatérales entre la Suisse et l'UE ainsi que le processus d'intégration européenne de façon plus générale.¹³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.01.2009
SÉBASTIEN SCHNYDER

Au mois de mars, **Pascal Couchepin**, chef du département de l'intérieur, a été invité à Linz (Autriche), ville européenne de la culture durant l'année sous revue, pour un symposium intitulé « Extra Europa ». Il a pu y faire part de l'expérience helvétique et a rencontré le président autrichien, Heinz Fischer. Il a également lancé une polémique en Suisse en proposant d'ouvrir un débat sur les avantages et les inconvénients d'une adhésion de la Suisse à l'UE. En Suisse, ses propos n'ont reçu un écho positif que de la part du parti socialiste. Les libéraux-radicaux et les démocrates-chrétiens ont estimé que ce n'était pas le moment de poser la question et se sont montrés satisfaits des bilatérales, tandis que l'UDC a fermement condamné des propos jugés « eurofanatiques ». En mars encore, il s'est rendu en Russie pour une visite de quatre jours. Il a rencontré les ministres russes de la culture et de la science, Alexander Avdejev et Andrei Fushenko, et a participé à une conférence du Conseil de l'Europe sur la thématique de la cohésion sociale. Il a finalement signé une déclaration d'intention en vue d'une collaboration renforcée dans le domaine de la culture.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.01.2011
ANITA KÄPPELI

Im Januar traf Bundespräsidentin **Micheline Calmy-Rey** bei einem Besuch in Berlin Bundeskanzlerin Angela Merkel. Im Zentrum der Gespräche stand die Schweizer Haltung zum Steuerstreit mit der EU und zum bilateralen Weg. Ebenfalls traf sich Calmy-Rey mit Bundespräsident Christian Wulff, mit dem deutschen Aussenminister Guido Westerwelle sowie mit Wirtschaftsminister Rainer Brüderle. Anfang Februar folgte die Aussenministerin der Einladung Ungarns und traf in Budapest den ungarischen Staatspräsidenten Pál Schmitt sowie den Aussenminister János Martonyi. Da Ungarn damals die EU präsidierte, standen die bilateralen Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU im Zentrum des Besuchs. Der Bilateralismus mit der EU war ebenfalls ein zentraler Bestandteil der Gespräche, welche Bundespräsidentin Calmy-Rey im Februar

in Brüssel mit dem Präsidenten des Europäischen Rates, Herman Van Rompuy, mit EU-Kommissionspräsident José Manuel Barroso sowie mit dem Präsidenten des Europäischen Parlaments Jerzy Buzek führte. Im selben Monat stattete die Bundesrätin dem spanischen König Juan Carlos I. einen offiziellen Besuch ab. Das Treffen diente unter anderem der Vorbereitung des königlichen Besuchs in der Schweiz im Mai. Im März stattete die Bundespräsidentin Aserbajdschan einen offiziellen Besuch ab. Anfang April weilte sie zur Eröffnung der Schweizer Botschaft in Eriwan, der Hauptstadt Armeniens. Mitte desselben Monats traf die Bundespräsidentin in Wien den österreichischen Bundespräsidenten Heinz Fischer sowie Bundeskanzler Werner Faymann. Sie nutzte zudem die Gelegenheit für einen Besuch beim Direktor der Internationalen Atomenergiebehörde (IAEA). Ende Mai besuchte die Aussenministerin in Tiflis die politische Führung Georgiens. Anfang Juni wurde sie vom italienischen Premierminister Silvio Berlusconi in Rom empfangen, mit welchem sie vor allem über Steuerfragen diskutierte. Dabei drückte sie ihr Missfallen über die italienische Haltung im Steuerstreit aus. Italien hatte die Schweiz aufgrund ihres Steuerregimes auf eine schwarze Liste gesetzt und übte insbesondere auf den Tessiner Finanzplatz Druck aus. Mitte des Monats stattete die Bundesrätin Polen einen offiziellen Besuch ab, welches Anfang Juni von Ungarn die EU-Ratspräsidentschaft übernommen hatte. Dementsprechend stand wiederum das Verhältnis Schweiz-EU im Zentrum des Gesprächs. Ende Juni besuchte Micheline Calmy-Rey aufgrund des 100-jährigen Jubiläums der diplomatischen Beziehungen zwischen Rumänien und der Schweiz Bukarest. Zusammen mit Bundesrat Schneider-Ammann traf die Bundespräsidentin Mitte Juli den russischen Präsidenten Dimitri Medwedew zwecks Einweihung einer Zement-Fabrik von Holcim im russischen Kolomna. Dabei wurden diverse bilaterale und multilaterale Fragen diskutiert. Anfang August bereiste die EDA-Chefin Kenia und besuchte dabei ein UNHCR-Flüchtlingslager, welches mehrere hunderttausend Menschen beherbergt, die das von einer schweren Hungersnot betroffene Gebiet am Horn von Afrika verlassen mussten. In Vaduz traf Micheline Calmy-Rey Ende September am traditionellen Vierländertreffen die deutschen und österreichischen Bundespräsidenten Christian Wulff und Heinz Fischer sowie Fürst Alois von Liechtenstein. Ebenfalls Ende September nahm sie in Tunis am Task-Force-Treffen EU-Tunesien teil, das die europäischen Unterstützungsmöglichkeiten für eine nachhaltige Demokratisierung des Landes aufzeigen sollte. Auf Einladung der Aussenpolitischen Kommission des Europäischen Parlaments besuchte Micheline Calmy-Rey im Oktober Brüssel und erläuterte dem Parlament die Ziele der Schweizer Aussenpolitik. Mitte November stattete die Magistratin Kroatien einen offiziellen Besuch ab und wurde in Zagreb vom kroatischen Präsidenten Ivo Josipovic empfangen. Ebenfalls im November reiste sie nach Serbien, wo sie mit der politischen Führung des Landes zusammentraf. Den letzten Besuch im Ausland in ihrem Amtsjahr als Bundespräsidentin stattete Micheline Calmy-Rey der Türkei ab, wo sie in Ankara Präsident Abdullah Gül traf.¹⁵

ANDERES

DATUM: 17.06.2015
CAROLINE HULLIGER

Josef Ostermayer, ministre autrichien de l'Art, de la Culture, de la Constitution et des Médias **a été accueilli à Berne par le conseiller fédéral Alain Berset**. Lors de cette rencontre, il a été convenu d'institutionnaliser un échange entre les deux pays en matière de politique culturelle. Il a aussi été question de la participation de la Suisse aux programmes MEDIA et Europe Créative de l'UE, compromise depuis l'acceptation de l'initiative contre l'immigration de masse.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.01.2022
AMANDO AMMANN

Im Januar 2022 gab das EDA bekannt, dass **Bundespräsident Cassis nach Wien und Berlin** reisen werde, um sich dort mit den Bundespräsidenten Österreichs, Alexander van der Bellen, und Deutschlands, Frank-Walter Steinmeier, zu treffen. Auf der neujährlichen Tour zur nachbarschaftlichen Beziehungspflege machte Cassis am 13. Januar in Wien halt. Damit führte er die jahrelang gepflegte «Erstbesuchs-Tradition» fort, gemäss welcher der oder die frisch gewählte Schweizer Bundespräsidentin nach Österreich reist. Die bilateralen Gespräche behandelten vornehmlich die Strategische Partnerschaft zwischen der Schweiz und Österreich von 2021 – welche eine Vertiefung der Kooperation beim politischen Austausch zum Westbalkan oder der Umsetzung der Agenda 2030 vorsieht – die Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU, die Lage in Belarus, die Pandemiebewältigung und die Spannungen in der Ostukraine. Cassis nahm die Gelegenheit wahr, um Österreich zur Ukraine-Reformkonferenz im Juli 2022 in Lugano einzuladen. Vor seiner Weiterreise traf der Bundespräsident zudem den neuen Vorsitzenden der OSZE Zbigniew Rau, der gleichzeitig polnischer Aussenminister ist. Ihm stellte Cassis den Schweizer OSZE-Aktionsplan 2022–2025 vor. Auf der Rückreise von Wien nahm Cassis an der 50. Internationalen Bodenseekonferenz teil, wo er sich

mit dem Liechtensteiner Regierungschef Risch traf.

Am 20. Januar traf sich Cassis in Berlin mit Bundespräsident Steinmeier, Bundeskanzler Scholz und Aussenministerin Baerbock zu gemeinsamen Gesprächen. Einen Tag vor dem Treffen hatte der Bundesverband der Deutschen Industrie die «schnelle Wiederaufnahme konstruktiver Gespräche» zwischen der Schweiz und der EU gefordert. Im Kontext der Diskussionen über Umwelt- und Klimaschutz hob Cassis die Wichtigkeit von Solidarität und Zusammenarbeit zwischen den europäischen Nachbarn hervor. Weitere Themen waren die Sicherheitslage in Europa, transatlantische Beziehungen, die Situation an der ukrainisch-russischen Grenze, die Integration weiterer Westbalkan-Staaten in die EU und die Kooperation der beiden Länder auf multilateraler Ebene. Auch die deutsche Regierung lud Cassis zur Teilnahme an der Ukraine-Reformkonferenz ein. Nach dem Treffen erläuterte Cassis gegenüber den Medien, dass er auf seine Erklärung zur Schweizer Europapolitik Signale der Ermunterung wahrgenommen habe. Zwar habe er nicht das Gefühl, dass die neue deutsche Regierung der Schweiz mehr oder weniger Goodwill entgegenbringe als die bisherige, doch die Betroffenheit habe sich verändert, zitierte die NZZ den Bundespräsidenten. Die negative Eskalation nach dem Verhandlungsabbruch habe die wirtschaftlichen Beziehungen zu den Nachbarstaaten gestört.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 14.02.2022
AMANDO AMMANN

Da die geplanten Gespräche in Wien Ende Januar 2022 aufgrund einer Covid-Infektion von **Karl Nehammer** nicht hatten stattfinden können, empfingen Bundespräsident Cassis und Bundesrätin Keller-Sutter **den österreichischen Bundeskanzler** stattdessen Mitte Februar im aargauischen Zofingen zum **Staatsbesuch**. Der Besuch stellte bereits das dritte hochrangige Treffen zwischen der Schweiz und Österreich im Jahr 2022 dar, was den Wunsch der Nachbarländer zeige, ihre Beziehungen weiter zu stärken, wie das EDA mitteilte. Im Zentrum des Besuchs standen Gespräche zur Umsetzung der Strategischen Partnerschaft zwischen der Schweiz und Österreich, die Bekämpfung der Covid-19-Pandemie, die Beziehungen der Schweiz zur EU und die Zusammenarbeit mit Österreich im Westbalkan, sowie die Lage in Osteuropa. Da auch Justizministerin Keller-Sutter anwesend war, wurden ebenso die Reform der Schengen/Dublin-Systeme, sowie die bilaterale Kooperation in den Bereichen Migration und Sicherheit besprochen.¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.05.2022
AMANDO AMMANN

Ende Mai 2022 führte ein Staatsbesuch **Bundespräsident Cassis in die Tschechische Republik und nach Österreich**. Begleitet von Nationalrätin Bulliard-Marbach (mitte, FR) und Ständerat Sommaruga (sp, GE), beides Mitglieder der APK-NR respektive der APK-SR, tauschte sich Cassis in Prag mit dem tschechischen Aussenminister Lipavsky über den Krieg in der Ukraine und dessen Auswirkungen auf die europäische Sicherheitsarchitektur aus. Da die Tschechische Republik im Juli 2022 den EU-Ratsvorsitz übernehmen sollte, traf sich der Bundespräsident auch mit dem Minister für europäische Angelegenheiten Mikuláš Bek, um die neue Stossrichtung des Bundesrats für das Verhandlungspaket mit der EU zu erläutern. Die Schweizer Delegation reiste im Anschluss nach Wien weiter, wo sie sich mit Rafael Grossi, dem Generaldirektor der IAEO traf. Im Zentrum der Gespräche standen die russischen Angriffe auf ukrainische Nuklearanlagen und die dadurch entstandenen Risiken für Mensch und Umwelt. Die beiden Seiten betonten wie wichtig es sei, die Sicherheit und Sicherung solcher Anlagen unter allen Umständen zu gewährleisten und Bundespräsident Cassis erwähnte die Schweizer Prioritäten im Rahmen der Zehnten Überprüfungskonferenz des Vertrags über die Nichtverbreitung von Kernwaffen.¹⁹

Landesverteidigung

Militäreinsätze

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 14.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseiller fédéral Kaspar Villiger a invité ses homologues autrichiens, finlandais et suédois pour **réfléchir sur le rôle des pays neutres en Europe**. Le problème était notamment d'examiner leur relation avec la CE et l'OTAN, ainsi que de discuter de leur participation à une «armée de paix» européenne. Les neutres sont ainsi unanimes pour désirer s'engager plus avant dans ce sens. La problématique du rapprochement de la Suisse avec les autres pays d'Europe, notamment par le biais de la CSCE, a par ailleurs été défendue à de nombreuses reprises par le chef du DMF tout au long de l'année. Ce dernier a ainsi souvent insisté sur la nécessité pour la Suisse de participer aux efforts de sécurité en Europe. Il a cependant exclu toute idée d'alliance militaire, et a réaffirmé qu'il n'existait pas aujourd'hui d'alternative à la neutralité armée, même si celle-ci doit être redéfinie (Alors qu'en 1992, l'UEO (Union de l'Europe occidentale) a mis en place un embryon de défense européenne, le chef de l'état-major général s'est prononcé pour un rapprochement avec cette organisation).²⁰

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Konjunkturlage- und politik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.11.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

Si le secteur du tourisme a été partiellement sauvé par les helvètes qui ont décidé de voyager en Suisse cet été, tous les regards se sont rapidement tournés vers la saison hivernale. Face à la deuxième, voire troisième vague, et étant donné les mesures de quarantaine au niveau international, le sort des destinations touristiques hivernales dépendra à nouveau des suisses et suissesses. Dans un premier temps, les cantons alpins ont salué les mesures sanitaires liées à la deuxième vague. D'aucuns ont perçu la prolongation de ces mesures jusqu'à la mi-décembre comme une stratégie pour maintenir le taux d'infection au plus bas avant la période des Fêtes. Puis, dans un deuxième temps, la fermeture des **stations skis pour la période des Fêtes** en Allemagne, France et en Italie a placé la Suisse dans un imbroglio de **politique extérieure**. En effet, la décision d'ouvrir les stations de ski, et de favoriser ainsi le déplacement de population, a fait grincer des dents les pays de l'Union européenne. Seule l'Autriche a prévu également une ouverture pour les Fêtes. Si le Conseil fédéral a été mis sous pression par ses homologues européens, la décision d'ouverture ou de fermeture des stations relève des cantons car la Suisse n'est plus en situation extraordinaire. Néanmoins, le risque d'engorgement des hôpitaux, déjà mis sous pression par le **Covid-19**, a été au cœur des débats. La saison de ski, qui devrait commencer lors des Fêtes, demeure en point de suspension.²¹

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Erdöl und Erdgas

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.03.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

Le **conflit en Ukraine**, et les sanctions occidentales envers la Russie, a mis sous le feu des projecteurs le **rôle du gaz dans le mix énergétique helvétique**. Dans un premier temps, certains acteurs, avec par exemple la ville de Zurich, ont annoncé vouloir boycotter le gaz russe, immédiatement et jusqu'à la fin du conflit. Néanmoins, plusieurs experts en énergie ont rapidement indiqué l'impossibilité pratique d'une telle mesure. En effet, la traçabilité sur le marché gazier n'est pas encore effective. Il est donc possible de connaître la quantité de gaz russe qui entre en Europe, mais pas celle qui est ensuite orientée vers la Suisse.

Ces discussions de boycott ont également mis en exergue la différence de dépendance envers le gaz russe entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Dans les faits, la Suisse alémanique s'approvisionne majoritairement auprès du fournisseur allemand Uniper qui est fortement dépendant du pipeline Nord Stream 1, qui est lui-même fortement alimenté par le gaz russe. A l'opposé, la Suisse romande s'approvisionne essentiellement chez le fournisseur français Engie qui possède un portefeuille de gaz plus diversifié. En Suisse romande, seulement 25 pour cent du gaz proviendrait de la Russie, alors que pour la Suisse allemande ce total dépasserait les 50 pour cent d'après

des estimations.

Si le risque de pénurie de gaz à court-terme a été écarté par les experts en énergie ainsi que par le Conseil fédéral, le gouvernement a rapidement enclenché ses relais diplomatiques pour renforcer sa sécurité d'approvisionnement en gaz. D'un côté, le conseiller fédéral Ueli Maurer a profité de sa visite à Doha pour discuter de la livraison de gaz naturel liquéfié à la Suisse. La concrétisation de ces négociations sera menée par la société Gaznat. D'un autre côté, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a saisi l'opportunité de son voyage diplomatique aux Pays-Bas pour renforcer la collaboration dans le domaine des énergies renouvelables. Ainsi, la Suisse a conclu avec six autres pays européens (Allemagne, Autriche, Belgique, Luxembourg et Pays-Bas) un accord sur l'approvisionnement en gaz pour l'hiver 2022/2023. La Suisse pourra bénéficier des installations de stockage en gaz de ces pays. Cette décision était cruciale pour la Suisse car le pays ne possède pas d'installations de stockage de grande ampleur pour le gaz. Finalement, le Conseil fédéral a levé les interdictions découlant du droit des cartels afin de permettre aux acteurs de la branche d'effectuer des achats groupés pour renforcer l'approvisionnement en gaz.²²

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.²³

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 débloquer 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.²⁴

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.²⁵

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.²⁶

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.²⁷

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.²⁸

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.²⁹

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.³⁰

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.³¹

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.³²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.05.2012
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.³³

1) BO CE, 2016, p. 220 ss.; BO CN, 2016, p. 31 ss.; Rapport CF du 13.01.2016

2) Medienmitteilung EDA vom 8.4.22

3) 24 Heures, 20.3.85; BaZ, 14.6. et 15.5.85.; BO CE, 1985, p. 500 ss.; BO CN, 1985, p. 1457 s.; BO CN, 1985, p. 1794 s.; FF, 1986, II, p. 51 ss. et 59

4) JdG, 10.3.89; Vr, 18.7.89.

5) FF, 1990, I, p. 265 ss.; NZZ, 29.4.89.; Rapp.gest. 1989, p. 317 ss.

6) Presse du 23.10. et 13.12.91; NZZ, 26.10. et 24.12.91.

7) JdG, 27.3. et 1.5.91; presse du 23.10. et 7.12.91.; Presse du 23.10.91; NZZ, 28.8.91 (USS).

8) Presse des 13.6 (Autriche), 17.10 (Finlande), 15.11 (Suède) et 30.11.94 (Norvège).

9) Presse des 3.1 et 25.1.94; JdG et NZZ, 21.12.94.

10) NZZ, 3.4.98 (Norvège, Islande); LT, 6.5 et 15.7.98; TA, 17.7 (réunion entre les 5 pays) et 18.8.98 (contrebande).

11) Presse du 16.1 et 24.1.98 (accord de Zurich); presse du 24.2.98 et Lib., 12.5.98 (souplesse); presse du 18.3 et 19.3.98

(opposition de l'Allemagne); Lib., 14.4.98 (fin avril); presse du 6.6 et du 17.6.98 (première conclusion générale); LT, 6.11.98 et presse du 24.12.98 (accords liés); LT, 25.11.98 (soutien de l'Allemagne); presse du 2.12 (accord trouvé sur les transports), du 5.12 (détermination de l'Autriche), du 8.12 (opposition de la France), du 10.12 (dernières concessions), du 11.12 (Portugal), du 12.12 (conclusion) et du 14.12.98 (référendum).

12) Presse des 23.6, 9.8, 14.12 et 15.12.94.

13) Presse du 28.8.93.

14) LT, 24.3 et 2.3.09.

15) Medienmitteilung EDA vom 19.1.11; TA, 25.1.11; Presse vom 4.2.11; Medienmitteilung EDA vom 8.2. und Presse vom 9.2.11; OJ, 12.2.11; Medienmitteilung EDA vom 11.3.11; NZZ, 1.4.11; Medienmitteilung EDA vom 11.4.11; NZZ, 31.5.11; NLZ und SoS, 3.6.11; Medienmitteilung EDA vom 16.6. und NZZ, 17.6.11; LT, 1.7.11; BaZ, 14.7.11; NZZ, 4.8.11; SN, 27.9.11; Medienmitteilung EDA vom 29.9.11; NZZ, 12.10.11; Medienmitteilung EDA vom 14.11.11; Medienmitteilung EDA vom 22.11.11; Medienmitteilung EDA vom 23.12.11.

16) Communiqué du DFI du 17.06.2015

17) Medienmitteilung EDA vom 11.1.22; Medienmitteilung EDA vom 13.1.22; Medienmitteilung EDA vom 18.1.22;

Medienmitteilung EDA vom 20.1.22; 24H, CdT, 14.1.22; CdT, 17.1.22; 24H, 20.1.22; CdT, NZZ, 21.1.22

18) Medienmitteilung EDA vom 14.2.22

19) Medienmitteilung EDA vom 24.5.22; CdT, 27.5.22

20) Presse du 29.6.92; BZ, 27.10.92; NZZ, 29.10.92; JdG, 14.12.92; NO, 20.6.92; JdG, 11.5.92; presse du 5.10.92.

21) SoZ, 30.8.20; AZ, 1.9.20; TA, 2.9.20; SoZ, 6.9., 13.9.20; Blick, 3.10.20; So-Bli, 4.10.20; TA, 7.10.20; AZ, TA, 9.10.20; SoZ,

11.10.20; TA, 16.10., 22.10.20; LT, 23.10.20; So-Bli, 25.10.20; AZ, 2.11.20; AZ, Blick, CdT, LT, NZZ, 24.11.20; TA, 25.11.20; Blick, TA,

26.11.20; AZ, Blick, LT, NZZ, TA, 27.11.20; AZ, Blick, NZZ, 28.11.20; So-Bli, SoZ, 29.11.20; Blick, Lib, TA, 30.11.20

22) TA, 3.3.22; AZ, 4.3.22; 24H, CdT, 5.3.22; NZZ, 9.3.22; 24H, AZ, Blick, LT, Lib, TA, 23.3.22; TA, 24.3., 25.3.22; So-Bli,

27.3.22; 24H, 31.3.22; TA, 1.4.22; 24H, 2.4., 6.4.22; NZZ, 9.4.22; LT, TA, 11.4.22; TA, 28.4.22; AZ, LT, 30.4.22

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

24) 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.

25) Presse du 4.4.96.7

26) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96

27) JdG et TA, 7.12.96; presse du 13.12.96

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

29) 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

30) Presse des 1.12, 2.12 et 3.12.98

31) LT und NZZ, 21.10.06.

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

33) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.