

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Bilaterale Abkommen
Akteure	Grüne Partei der Schweiz (GPS), Grünliberale Partei der Schweiz (GLP)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Brändli, Daniel
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Hirter, Hans
Müller, Eva
Schnyder, Sébastien

Bevorzugte Zitierweise

Brändli, Daniel; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Müller, Eva; Schnyder, Sébastien 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bilaterale Abkommen, Grünliberale Partei der Schweiz (GLP), Grüne Partei der Schweiz (GPS), 1996 – 2010*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Beziehungen zur EU	1
Infrastruktur und Lebensraum	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	3
Parteien	3
Linke und ökologische Parteien	3
Verbände	3
Landwirtschaft	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
GVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
ASIN	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
USAM	Union suisse des arts et métiers
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Beziehungen zur EU

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 23.04.1996
LIONEL EPERON

Afin de sortir de l'**impasse** dans laquelle se trouvaient à nouveau négociateurs suisses et européens à la fin du mois de janvier, les autorités helvétiques lièrent de nombreux contacts informels durant les mois de février et mars avec les délégués de tous les pays membres de l'Union ainsi qu'avec la Commission européenne. Au terme de ces discussions exploratoires dont la teneur fut largement tenue confidentielle – mais au cours desquelles la Suisse aurait pour la première fois lancé l'idée d'abandonner la préférence accordée sur son marché du travail aux personnes domiciliées en Suisse, puis le système de contingentement de la main-d'oeuvre étrangère –, le Conseil fédéral procéda à une évaluation de la situation. Prenant acte de l'accueil fort mitigé réservé par les Quinze aux nouvelles propositions helvétiques à l'occasion notamment de la réunion en mars des ministres européens des transports, le gouvernement se déclara alors prêt à **modifier le mandat de négociation** suisse afin d'éviter que le processus bilatéral engagé depuis la fin 1994 se solde sur un constat d'échec.

Dans la perspective de procéder en avril aux adaptations nécessaires de l'offre suisse dans les domaines de la libre circulation des personnes et des transports routiers, une large **procédure de consultation** auprès des partis politiques, des cantons et des partenaires sociaux fut ouverte. Fort du soutien que devaient à cette occasion lui témoigner les instances dirigeantes de l'ensemble des partis gouvernementaux – UDC y compris – ainsi que les commissions de politique extérieure du parlement, le Conseil fédéral décida en conséquence d'élargir le mandat de ses négociateurs à Bruxelles dans le dossier clé de la libre circulation des travailleurs ainsi que dans celui des transports routiers: déterminé à rester en deçà des dispositions comprises dans le Traité EEE de 1992, le gouvernement proposa à ce titre que l'accord sur la libre circulation entérine dans un premier temps l'abandon de la préférence reconnue aux Suisses et aux étrangers munis d'une autorisation d'établissement vis-à-vis des ressortissants de l'UE déjà établis sur le territoire helvétique, suivi deux ans plus tard et toujours sur une base réciproque de la suppression pure et simple de cette disposition pour l'ensemble de la main-d'oeuvre en provenance de l'Union. Quant aux négociations portant sur la suppression potentielle des contingents, la nouvelle offre suisse prévoyait que celles-ci débutent cinq ans après l'entrée en vigueur de la première étape. Concernant le domaine des transports terrestres, le Conseil fédéral se dit par ailleurs prêt à procéder à une adaptation progressive du poids maximal des camions dès 2001, pour autant que le passage des 28 aux 40 tonnes soit associé à une hausse coordonnée avec l'UE des taxes routières afin que le transfert de la route au rail soit promu et que les coûts externes du trafic routier soient internalisés. En contrepartie de ces concessions, les autorités suisses formulèrent à nouveau leurs revendications en matière de transports aériens, à savoir que l'Union offre la possibilité aux compagnies nationales d'organiser dès l'entrée en vigueur de l'accord sectoriel des vols vers l'Europe, puis que des améliorations progressives leur soient consenties afin que cinq ans plus tard les avions suisses puissent effectuer des vols internes dans les pays européens.

Cette percée spectaculaire qui, l'espace d'un instant, laissa présager l'aboutissement proche des négociations bilatérales fut néanmoins d'emblée hypothéquée par les déclarations des Démocrates suisses et du député UDC et président de l'ASIN, Christoph Blocher, qui annoncèrent leur intention de lancer un **référendum** contre les accords sectoriels avec l'UE au cas où ceux-ci seraient conclus sur la base des dispositions comprises dans la nouvelle offre des autorités fédérales. Le recours à la procédure référendaire fut d'ailleurs également évoqué par le parti de la liberté et les Verts. Quant aux Quinze – dont la Suisse espérait un signal favorable suite aux concessions accordées –, la majorité d'entre eux accueillit de manière positive les nouvelles propositions de la partie helvétique. Plusieurs Etats-membres, Espagne et Portugal en tête, rappelèrent toutefois qu'à leurs yeux la Suisse se devait de souscrire à l'objectif de la libre circulation avant qu'une modification des directives de négociation données à la Commission européenne ne soit entreprise.¹

Durant l'été, la visite de Doris Leuthard à Bruxelles et la perspective de la publication du rapport sur la politique européenne en automne ont relancé le **débat sur l'adhésion à l'UE**. Si les avis divergent sur le fond, l'ensemble des acteurs ont estimé que la situation de la Grèce a rendu politiquement très invraisemblable une adhésion à court terme. Ainsi, l'UDC s'est opposée à tout rapprochement avec l'UE arguant que la Suisse perdrait sa souveraineté. Le PS et les écologistes se sont eux montrés favorables à une adhésion à l'UE avec conditions, considérant qu'elle permettrait des avancées à différents niveaux malgré les tendances néolibérales à l'œuvre. Le PLR a prôné la continuation de la voie bilatérale. La conférence des gouvernements cantonaux s'est elle montrée favorable à un accord-cadre avec l'UE tout en rejetant une reprise automatique. Elle a estimé que ce dernier est une bonne solution et peut répondre à leur perte d'autonomie dans la reprise du droit européen. Avenir Suisse a considéré qu'une adhésion à l'espace économique européen ou à l'UE sont les meilleures solutions. Economiesuisse a estimé qu'il n'y a pas d'alternative à la voie bilatérale. L'USAM a souligné que les petites et moyennes entreprises n'ont pas forcément les mêmes intérêts que l'industrie, l'agriculture ou la finance. L'Union suisse des professions libérales (USPL) s'est alignée sur la position de l'UE et a affirmé que la position réactive de la Suisse pénalise certaines professions et certains pans de l'économie helvétique.²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le **Conseil national** s'est à son tour saisi du **projet de législation concernant le trafic des marchandises**. Le plénum a décidé d'entrer en matière par 124 voix contre 62, rejetant une proposition de renvoi du groupe UDC, hostile à l'instauration d'une bourse du transit alpin et à l'édiction d'objectifs chiffrés en matière de réduction du trafic routier transalpin. Lors de la discussion sur le projet de loi sur le transfert de la route vers le rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM), la chambre basse a rejeté de justesse, par 91 voix contre 89, une proposition Loepfe (pdc, AI) visant à reprendre la formulation de l'article constitutionnel pour la protection des Alpes, soit « à travers la Suisse » au lieu de « à travers les Alpes ». Soutenu par le groupe UDC, par une majorité du groupe radical-libéral et un tiers du groupe PDC, cet amendement visait à restreindre la portée de l'objectif de transfert au seul trafic international, c'est-à-dire à en exclure le trafic interne. La majorité de la commission des transports (CTT-CN) et le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, y ont opposé que la discrimination ainsi faite entre transporteurs suisses et internationaux serait contraire aux Accords bilatéraux conclus par la Confédération avec l'UE dans ce domaine. Le groupe UDC est revenu à la charge en proposant de supprimer purement et simplement l'objectif de réduire le nombre de courses transalpines de camions à 650'000 par an d'ici à 2019. Le plénum a balayé cet amendement et approuvé le projet du Conseil fédéral par 111 voix contre 68. Comme à la chambre haute l'année précédente, la gauche et les Verts ont tenté de ramener le délai à 2012, mais leur amendement en ce sens a été rejeté par 89 voix contre 83. Concernant la LTTM, le Conseil national ne s'est écarté du Conseil des Etats que s'agissant de la bourse du transit alpin, innovation la plus controversée du projet. Suivant sa commission, le plénum a refusé d'imposer au Conseil fédéral d'obtenir l'aval des chambres tant pour négocier la mise en place de la bourse avec les autres pays concernés que pour mettre en œuvre concrètement le dispositif retenu. Selon la formulation adoptée par 110 voix contre 82, le gouvernement sera compétent pour conclure les traités internationaux nécessaires à la création de la bourse, mais devra soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif de mise en œuvre. Le plénum a en outre refusé d'obliger le Conseil fédéral à créer ladite bourse dans un délai de deux ans à compter de l'adoption de la loi, comme le souhaitait le camp rose-vert. Par 110 voix contre 80, le Conseil national n'a pas voulu autoriser le gouvernement à octroyer des droits de passage gratuits, afin d'inciter au transfert de la route vers le rail. Au vote sur l'ensemble, le projet a été approuvé par 109 voix contre 68, la totalité du groupe UDC ainsi que des députés radicaux et démocrates-chrétiens le rejetant. Concernant les autres projets d'actes du paquet, la chambre du peuple s'est distinguée de son homologue des cantons en se montrant plus généreuse dans son soutien au transport combiné de plaine. Elle a ainsi alloué un plafond de dépenses de CHF 200 millions jusqu'en 2015 pour le trafic interne, soit le double du montant approuvé par le Conseil des Etats l'année précédente.

Lors de l'examen des divergences, ce dernier s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points litigieux et a approuvé unanimement tous les actes du paquet. À la chambre basse, la LTTM a été adoptée par 127 voix contre 65 et les autres projets par des majorités plus confortables encore. En votation finale, le groupe UDC et un quart du groupe radical-libéral ont rejeté la LTTM.³

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 06.05.1996
EVA MÜLLER

An einer Delegiertenversammlung zur Verkehrspolitik im Mai lehnten die Grünen **jede Lockerung der 28-Tonnen-Limite für den Schwerverkehr** als Zugeständnis in den bilateralen Verhandlungen mit der EU ab. Ein Antrag der Zürcher Sektion für eine ausdrückliche Referendumsdrohung bei einer Aufweichung der 28-Tonnen-Limite kam knapp durch. Weiter sprachen sich die Grünen dafür aus, eine **leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zur Finanzierung der Neat** einzuführen.⁴

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 01.09.1997
EVA MÜLLER

Bezüglich der bilateralen Verhandlungen der Schweiz mit der EU pochten die Grünen auf eine **harte Haltung der Schweiz und die konsequente Umsetzung der Alpeninitiative**. Andernfalls drohten sie mit dem Referendum. In einer Petition «gegen die Zulassung von 44-Tönnern in der Schweiz» kritisierten sie den Bundesrat, der auf dem Verordnungsweg die Radialzonen um die Huckepack-Bahnhöfe, in denen die 28-Tonnen-Limite nicht gilt, von 10 auf 30 Kilometer ausgedehnt hatte.⁵

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 18.09.1999
DANIEL BRÄNDLI

Am letzten Parteitag der GP vor den Wahlen in Baden wurde über die bilateralen **Verträge mit der EU** verhandelt. Mit 74 Ja-Stimmen bei fünf Enthaltungen verabschiedeten die Delegierten eine Resolution, welche die eidgenössischen Räte dazu aufforderte, die Vorschläge der Nationalratskommission zu den flankierenden Massnahmen anzunehmen. Im Besonderen wurde gefordert, dass die **Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene** forciert werde.⁶

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 07.02.2000
DANIEL BRÄNDLI

Anfangs Februar fasste die GP die **Ja-Parole zu den bilateralen Verträgen mit der EU**. Aus den Reihen der einst vehementen EWR-Gegner waren an der Delegiertenversammlung in Neuenburg nur noch wenige kritische Stimmen zu vernehmen.⁷

Verbände

Landwirtschaft

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 04.12.2009
HANS HIRTER

Die Delegierten des **Schweizerischen Bauernverbandes** (SBV) bekräftigten ihre Ablehnung eines **Agrarfreihandelsabkommens mit der EU** und forderten, mit 306 gegen eine Stimme, den Bundesrat auf, die im Vorjahr aufgenommenen Verhandlungen abubrechen. Einen entsprechenden parlamentarischen Vorstoss der SVP-Fraktion unterstützten im Nationalrat nur die SVP und die Grünen.⁸

1) Presse des 13.2, 15.2, 2.3, 5.3, 12.3 (ministres des transports des Quinze), 16.3, 28.3, 2-6.4 et 16-18.4.96; Lib. et Express, 22.2, 7.3 et 27.3.96; NQ, 4.3.96; Bund, 8.3.96; 24 Heures, 18.3, 25.3 et 25.4.96; NLZ, 23.3.96; NZZ, 30.3 et 20.4.96; TA, 9.4.96; JdG, 23.4.96.

2) LT, 4.1 et 21.7.10; NZZ, 30.1 et 18.10.10; LT et NZZ, 19.5.10; LT, NZZ et TA, 8.7.10; LT, 30.7.10; NZZ, 16.7.10; TA, 17.7.10; BZ, 30.7.10. USPL: Lib., 6.10.10.

3) BO CN, 2008, p. 1086 ss., 1100 ss. et 1976; BO CE, 2008, p. 862 ss. et 1059. FF, 2009, p. 213 ss.

4) Presse vom 6.5.96

5) Presse vom 1.9.97

6) SGT, 30.8.99; Presse vom 19.9. und 20.9.99

7) Presse vom 7.2.00.

8) SBV: Blick, 20.11.09. Parlament: AB NR, 2009, S. 2111; TA, 4.12.09.