

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnworte	EU-Mitgliedschaft
Akteure	Maret, Marianne (pdc/cvp, VS) SR/CE, Roth, Franziska (sp/ps, SO) NR/CN, Badran, Jacqueline (sp/ps, ZH) NR/CN, Blocher, Christoph (svp/udc, ZH) NR/CN, 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

Eperon, Lionel

Bevorzugte Zitierweise

Eperon, Lionel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: EU-Mitgliedschaft, Grünliberale Partei der Schweiz (GLP), Grüne Partei der Schweiz (GPS), 1996*. 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	1

Abkürzungsverzeichnis

AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum

ASIN	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen

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

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.