

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier

**Dossier: Die Europäische Gemeinschaft und das Problem des Transits
durch die Schweiz**

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Dupraz, Laure
Füzesséry, Alexandre
Holenstein, Katrin
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Füzesséry, Alexandre; Holenstein, Katrin; Terribilini, Serge 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Die Europäische Gemeinschaft und das Problem des Transits durch die Schweiz, 1987 – 2000*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2025.

Inhaltsverzeichnis

Die Europäische Gemeinschaft und das Problem des Transits durch die Schweiz vor 1991	1
Traité sur le transit entre la CE et la Suisse et l'accord trilateral (MCF 92.047)	3
L'accord européen sur les grandes lignes de transport combiné internationales et les installations connexes (AGTC) (MCF 92.048)	5
Accord sur les transports terrestres et Accord sur le transport aérien (Accords bilatéraux I & mesures d'accompagnement; MCF 99.028-3 & 99.028-7 & 99.028-9)	16

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
EU	Europäische Union
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SVG	Strassenverkehrsgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
BR	Bundesrat
ATA	Alpentransitabgabe
PBG	Personenbeförderungsgesetz

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AELE	Association européenne de libre-échange
UE	Union européenne
CEE-ONU	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
SEV	Syndicat du personnel des transports
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ASTAG	Association suisse des transports routiers
CF	Conseil fédéral
TTA	Taxe de transit alpine
LTV	Loi sur le transport de voyageurs

Die Europäische Gemeinschaft und das Problem des Transits durch die Schweiz vor 1991

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.06.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Von der Schaffung eines EG-Binnenmarktes im Jahr 1992 werden grosse Auswirkungen auf die europäische Verkehrspolitik erwartet. Die vorgesehene Verkehrsliberalisierung und das erwartete Anschwellen der Güterströme führten 1987 zu einem verstärkten **Druck der EG-Staaten auf die Transitländer Österreich und Schweiz**. Gefordert wird die freie Durchfahrt für den europäischen Schwerverkehr im Nord-Süd-Transit und dabei insbesondere der Abbau der bestehenden Restriktionen (siehe auch A 87.636). Eine Heraufsetzung der schweizerischen Gewichtslimits von 28 t auf die in Europa üblichen 40 t und eine Lockerung oder gar Aufhebung des Nachtfahrverbots kommen jedoch für den Bundesrat aus verkehrspolitischen und umweltschützerischen Gründen nicht in Frage. Zur Lösung der europäischen Transitprobleme schlägt die Schweiz eine Umlagerung der Verkehrsströme von der Strasse auf die Schiene vor. Als Sofortmassnahme will sie den kombinierten Verkehr (Huckepack und Grosscontainer) fördern und gleichzeitig den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) vorantreiben (siehe auch Po. 85.592).

Laut einer Erhebung des Stabes für Gesamtverkehrsfragen nahm der alpenquerende Schwerverkehr durch die Schweiz 1987 erneut um 10 Prozent zu. Er war damit fast zweieinhalbmals stärker als 1979, im Jahr vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels. Mehr als die Hälfte des Schwerverkehrs kam aus dem Ausland. Die Zahl der Lastwagen, Lasten- und Sattelzüge stieg am Gotthard zwischen 1981 und 1987 von 680 auf 1'770 pro durchschnittlichen Werktag.

Der Kanton Uri empfand diese Situation als unhaltbar und verlangte härtere Massnahmen zur Eindämmung des Schwerverkehrs. In einer internen Studie prüfte die Urner Regierung die Erhebung einer Tunnelgebühr für Lastwagen, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sowie die Ausdehnung des Wochenend- und Nachtfahrverbots. Als kurzfristige Massnahme versuchte sie, den Schwerverkehr mit verstärkten Gewichts- und Ruhezeitkontrollen einzuschränken. Eine **Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs vom Gotthard auf den San Bernardino erfolgte nach der Unwetterkatastrophe im Sommer**. Wegen Reparaturen an der schwer beschädigten Autobahn blieb die Gotthardroute für den Transit-Swerverkehr für mehrere Monate geschlossen (siehe auch D. Ip. 87.548). Aus dieser Notsituation erhoffte man sich namentlich in Uri auch ein erzwungenes Umdenken und die Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene.

Im Zusammenhang mit den Verkehrsstaus während der Sommermonate und der Überlastung der Transitachsen **durch den Schwerverkehr verlangten die Automobilverbände einmal mehr den Bau einer zweiten Autotunnel-Röhre** durch den Gotthard. Das Lastwagengewerbe (Astag) verband diese Forderung mit dem Begehren nach einem Eisenbahnbasistunnel Amsteg – Biasca. Diese Anliegen wurden vom Basler Autojournalisten Böhi durch die Lancierung von zwei Volksinitiativen konkretisiert. Der Bundesrat, die grossen Parteien sowie die Anliegerkantone lehnten eine zweite Autotunnel-Röhre nach wie vor strikte ab. Ihrer Ansicht nach würden damit die Verkehrsprobleme auf der N 2 nicht gelöst, sondern nur zusätzlicher Verkehr angezogen (siehe auch Mo. 87.464).¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 26.09.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die schweizerischen Behörden bekräftigten ihren Willen, aus Gründen des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und der Verkehrspolitik **an der 28 t-Limite festzuhalten** (siehe auch Ip. 88.489) und sich gegen eine Überflutung der Schweiz durch den stark wachsenden Strassentransitverkehr aus dem EG-Raum zur Wehr zu setzen. Als Alternative soll langfristig der Bau einer neuen Eisenbahnlinie durch die Alpen (NEAT) und kurzfristig die Einrichtung eines Huckepack-Korridors für den Transport von Lastwagen mit 4 m Eckhöhe auf der Schiene angeboten werden (siehe Mo. 87.322); für beide Projekte sind die Vorabklärungen weitergeführt worden. Diese Vorschläge, die der Vorsteher des EVED bei verschiedenen Gelegenheiten seinen ausländischen Amtskollegen und -kolleginnen vorstellte, wurden zwar mit Interesse aufgenommen. Ob sie jedoch als ausreichend akzeptiert werden, liess sich noch nicht ausmachen. Gespräche zwischen Bundesrat Ogi und den Verkehrsministern Italiens,

Österreichs und der BRD im Oktober brachten keine konkreten Ergebnisse.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 14.11.1989
SERGE TERRIBILINI

Durant l'année, A. Ogi a déclaré à plusieurs reprises que **la CE paraissait assouplir sa position** et prêter une oreille plus attentive au concept de transport combiné rail-route, regardé auparavant avec un certain scepticisme. Cela semble dû, en partie, au nouveau commissaire des Transports de la CE, K. Van Miert, qui a accueilli de manière beaucoup plus compréhensive que son prédécesseur les solutions prônées par la Suisse. A. Ogi, lors de deux participations à la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), a pu faire avancer le dossier du transit. Dans un premier temps, à Londres, les ministres européens ont accueilli favorablement le projet de NLFA et les mesures à court terme envisagées par la Suisse. Dans un deuxième temps, à Paris, la CEMT a exprimé sa volonté d'oeuvrer dans le sens du trafic combiné et de la protection de l'environnement dans le domaine du trafic des poids lourds.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.12.1989
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, **Bruxelles décidait de poursuivre ses négociations** et a annoncé son intention de le faire **en tenant compte des impératifs écologiques et en développant le trafic combiné rail-route**. Les Douze ont démontré leur rapprochement avec les thèses helvétiques en abandonnant toute référence explicite relative à l'exigence d'un corridor routier pour les poids lourds de 40 tonnes. La décision unilatérale du Conseil fédéral de démarrer les travaux pour l'aménagement du Lötschberg et du Gothard a sans doute influencé positivement cette attitude. Cependant, la CE demanda à la Suisse d'assouplir substantiellement sa position pour faire face au transit routier communautaire en constante augmentation, notamment en ce qui concerne le transport de denrées périssables. Elle a renoncé, par contre, aux sanctions que demandait l'Allemagne relativement à l'interdiction faite aux poids lourds par la Suisse et l'Autriche de rouler de nuit.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.12.1990
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, les ministres des transports des Douze ont demandé à la Commission européenne de continuer, en 1991, les négociations en cours avec la Suisse afin de tenter de sortir de l'impasse dans laquelle, malgré tout, elles se trouvent, des blocages sérieux subsistant encore. **La CE désirerait plus de souplesse de la part de la Suisse pour ce qui est des exemptions à accorder aux 40 tonnes lorsque ceux-ci véhiculent des denrées périssables.** Elle exige, de plus, que ce type de transport soit, dans une certaine mesure, autorisé à circuler sur le réseau autoroutier suisse la nuit et le dimanche. Par ailleurs, plusieurs Etats de la CE (Allemagne, Grèce) ont proposé d'intégrer ces négociations dans celles sur la création d'un Espace économique européen (EEE) afin d'obtenir plus facilement des concessions. Une majorité de pays s'y est cependant opposée. La Suisse, quant à elle, a toujours rejeté cette idée.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Peu après, **la Commission de la CE a proposé à la Suisse d'adopter le système des «points écologiques»**, alors en discussion avec l'Autriche. Cette formule consiste à déterminer la pollution annuelle du trafic lourd supportable sur une route, le transit autorisé étant ainsi fonction de la charge sur l'environnement et non de contingents ou de limites de poids. La Suisse, ainsi que les quatre partis gouvernementaux, ne fut pas convaincue et s'est opposée à cette solution. Les arguments invoqués furent que celle-ci nécessiterait une surcharge administrative, ne prendrait en compte que la pollution de l'air, ne conduirait pas à une pensée globale du problème du transport et nécessiterait une modification de la loi pour éliminer la limite de 28 tonnes, ce qui ferait courir le risque d'un rejet en référendum.⁶

Traité sur le transit entre la CE et la Suisse et l'accord trilateral (MCF 92.047)

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.07.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die Stellung der Schweiz in der politischen Auseinandersetzung über die Bewältigung des europäischen Transitverkehrs ist im Berichtsjahr nicht besser geworden. Die zuständigen Instanzen der **Europäischen Gemeinschaft verabschiedeten** im Verlauf des Jahres Resolutionen und **Mandate zur Verhandlungsführung mit den** nicht der EG angehörenden **Alpentransitländern** Schweiz, Österreich und Jugoslawien, die eine klare Verhärtung der Positionen bedeuten. Generell wurde die freie Wahl der Verkehrsmittel und die Aufhebung von Restriktionen gegen den Strassenschwerverkehr verlangt. Von der Schweiz im besonderen wurde gefordert, dass sie entweder die Gewichtslimite für Lastwagen von gegenwärtig 28 t auf die in der EG üblichen 40 t anhebe oder zumindest einen Strassenkorridor für diese Fahrzeuge schaffe.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.10.1989
SERGE TERRIBILINI

Les pressions de la CE se sont poursuivies sur la Suisse en matière de trafic de marchandises de transit. La décision autrichienne d'interdire le trafic de nuit aux poids lourds les a accentuées, en particulier à propos d'une solution à court terme. En 1989, **la Suisse et la CE ont entamé des négociations** sur ce sujet. La Confédération, par l'entremise de A. Ogi, a déployé une intense activité diplomatique dans le but de faire comprendre sa position à l'Europe. Mais le mandat que le comité des ministres européens a confié à la commission en vue des négociations avec l'Autriche, la Yougoslavie et la Suisse s'est révélé étroit. La principale exigence à l'égard de la Confédération restait l'établissement d'un corridor routier à travers son territoire afin de permettre le transit des poids lourds de 40 tonnes. Pour sa part, la Suisse n'entendait pas négocier une remise en cause de sa limite de 28 tonnes, mais elle offrait à la CE la solution du ferroutage par l'amélioration des voies du Lötschberg et du Gothard afin d'augmenter leur capacité de transit pour les 40 tonnes durant les années quatre-vingt dix. Ceci doit être une solution transitoire avant l'avènement de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 23.11.1990
SERGE TERRIBILINI

Les négociations entre la Suisse et la CE se sont poursuivies en 1990 au sujet du trafic de marchandises de transit. La principale exigence des Européens à l'égard de la Suisse concernait l'ouverture d'un corridor routier à travers son territoire permettant le transit des camions de 40 tonnes, poussant ainsi la Confédération à transiger sur son principe d'un poids maximum pour les poids lourds de 28 tonnes. Dès l'an passé, la CE a paru assouplir sa position; si l'exigence d'un couloir pour les 40 tonnes n'avait jamais été officiellement levée, elle ne paraissait plus être à l'ordre du jour. La Communauté s'est, semble-t-il, considérablement rapprochée des thèses helvétiques en matière de transports puisqu'elle prône de plus en plus une politique orientée vers le trafic combiné rail/route.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 11.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Les négociations entre la Suisse et la CE au sujet du trafic de transit se sont poursuivies en 1991 et ont abouti à un accord, mais le compromis ne fut trouvé que tardivement. Ainsi, **en début d'année, chaque partie campait encore sur ses positions.** Bruxelles demandait plus de flexibilité de la part de la Confédération, la CE désirant que la Suisse modère sa position, notamment en ce qui concerne les 40 tonnes et l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. Pour sa part, la Suisse restait intransigeante sur sa limite de 28 tonnes pour les poids lourds et sur ses diverses restrictions. D'ailleurs, le Conseil national a rejeté un postulat Scherrer (pa, BE) (Po. 89.407) qui entendait assouplir l'interdiction pour les camions de rouler la nuit.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Au vu de ce blocage, la CE a augmenté la pression sur la Suisse (et l'Autriche, également en prise à des négociations sur le même sujet) en avertissant l'AEE qu'**il n'y aurait pas de traité sur l'EEE sans accord sur le transit.** Cet ultimatum a donc créé un lien implicite entre les deux négociations, même si le commissaire européen aux transports s'en est défendu.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 24.07.1991
SERGE TERRIBILINI

Considérant l'intransigeance de la Suisse sur un éventuel corridor routier pour les 40 tonnes, la CE a orienté ensuite les négociations vers la recherche de **dérogations à la limite des 28 tonnes**. En juin, afin de sauver les négociations sur le transit (et l'EEE), la Suisse a profité de cette occasion et a proposé à la CE certaines exceptions; celles-ci entraient dans le cadre de la loi sur la circulation routière et ne concernaient que les denrées périssables. Elles auraient été limitées dans le temps et en quantité (50 poids lourds par jour) jusqu'à ce que les capacités du ferroutage permettent d'absorber le trafic européen (La Suisse a quelque peu cédé aux pressions de la CE car un danger important menaçait Swissair et Crossair; dans le cadre des négociations sur le trafic aérien entre la CE et l'AELE, la CE avait rompu les pourparlers avec la Suisse et l'Autriche et le risque d'isolement était trop grand pour ces entreprises). La CE a toutefois jugé insuffisante l'offre suisse. Elle a ensuite proposé une nouvelle solution refusée par la Suisse: le concept de bonus qui consisterait à augmenter le nombre d'exceptions à la limite de 28 tonnes dès que le ferroutage se serait intensifié. Par exemple, à chaque fois que trois remorques transitant par la Suisse auraient été chargées sur le rail, un camion de 40 tonnes aurait pu bénéficier d'une dérogation.¹²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Pourtant, à la fin du mois d'octobre, en même temps que **les négociations** sur l'EEE, celles **sur le transit ont abouti**. L'accord conclu reprend la solution des dérogations **et permet à la Suisse de conserver sa limite de 28 tonnes** pour les poids lourds. Les exceptions sont de 100 camions de 40 tonnes par jour (50 allers et retours) mais de 15'000 au maximum par année. Ceux-ci devront cependant répondre aux normes les plus strictes en matière de protection de l'environnement, ne transporter que des denrées périssables et urgentes et ne passer par la route que si les capacités de ferroutage sont épuisées, ce qui devrait assurer un nombre restreint de dérogations. Par ailleurs, La Suisse a obtenu la garantie que ses camions de 40 tonnes pourront circuler sur les routes de la CE et qu'une solution satisfaisante sera trouvée dans le domaine du trafic aérien. Elle s'est également engagée à augmenter à court terme ses capacités de ferroutage par le Lötschberg et le Gothard et, à long terme, à faire de même grâce aux transversales alpines. Ce traité, d'une durée de douze ans, a été paraphé au début du mois de décembre. Il est prévu qu'un comité procède à son réexamen tous les trois ans, en particulier en fonction des problèmes environnementaux posés par le trafic de transit.

ANDERES
DATUM: 06.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Si cet accord a reçu un écho presque unanimement positif, certains observateurs ont néanmoins souligné **son point faible: le fait que la Suisse ne puisse pas limiter le nombre de camions de 28 tonnes**, sauf autorisation expresse de la CE. Cela signifie qu'une quantité illimitée de ce type de camions, dont certains très polluants, pourraient emprunter le réseau routier helvétique, ce d'autant qu'ils seraient dissuadés de passer par l'Autriche pour ne pas gaspiller leurs points écologiques.¹³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a approuvé **l'accord trilatéral Suisse-Allemagne-Italie** qui constitue un fondement important de la mise en application du traité sur le transit, et des mesures provisoires décidées en 1989 par le gouvernement dans l'attente des transversales alpines. Ce texte a pour but d'améliorer l'offre de transport combiné rail-route et prévoit, à cet effet, d'en élever la capacité d'ici 1994 grâce à des mesures techniques, ainsi qu'au développement de tronçons et de terminaux. Il règle l'adaptation des infrastructures sur les axes du Lötschberg-Simplon et du Gothard, pour que les capacités de ferroutage de la Suisse ne débouchent pas sur des goulets d'étranglement aux frontières. Outre les adaptations techniques, les extensions de réseaux et la construction de terminaux, l'accent est mis sur la suppression d'entraves administratives et sur une harmonisation des tarifs et des horaires.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.05.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté au Chambres son **message relatif à l'accord sur le transit conclu entre la CE et la Suisse** en 1991. Consécutif à trois années de négociations, ce texte permet à la Suisse de maintenir le cap de sa politique de promotion du trafic combiné rail-route, tout en faisant face à l'accroissement des transports dans une Europe en voie d'intégration poussée. D'une durée de douze ans, l'accord prévoit le développement en Suisse de la capacité de ferroutage par l'amélioration des lignes existantes, ainsi que par la construction des nouvelles transversales alpines. Pour les pays de la CE, les travaux à entreprendre consistent essentiellement en l'aménagement

ou la construction de terminaux. En outre, tandis que les camions de 40 tonnes pourront circuler librement en Europe, la Suisse a pu faire en sorte de maintenir sa limite de 28 tonnes sur son territoire, et l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. Des exceptions, au nombre de 100 par jour, seront admises si les capacités de ferroutage sont épuisées et si les marchandises transportées sont des denrées périssables ou urgentes.¹⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 19.05.1992
SERGE TERRIBILINI

Les écologistes, ainsi que les **organisations de protection de l'environnement**, ont d'ailleurs fortement **critiqué le traité sur le transit**. Selon eux, il ne garantit aucune politique environnementale en matière de transit à long terme. Au contraire, ses dispositions seraient plutôt de nature à favoriser, ou en tout cas à ne pas empêcher, un accroissement du trafic motorisé. En outre, de par sa durée limitée, il pourrait voir la Suisse aux prises avec la construction des nouvelles transversales sans bénéficier de la solidarité de la CE.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le corollaire à **ce traité**, et qui figure dans le même message, est **l'accord trilatéral** entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail-route. Ce texte vise à développer les infrastructures de ces pays dans le cadre de la solution transitoire (développement de la capacité des lignes du Lötschberg et du Gothard) dans l'attente des nouvelles transversales alpines. Pour qu'un flot ininterrompu de trafic ferroviaire soit assuré aux frontières suisses, l'accord prévoit la construction de diverses installations au nord et au sud de ces lignes, tels de nouveaux terminaux ainsi que des extensions de réseaux. Les chemins de fer italiens (FS) ont mis en fonction la première partie de la gare de triage de Domodossola 2. Cette installation est un élément capital dans le cadre du doublement de la voie du Lötschberg, de la revitalisation de la ligne du Simplon et de la réalisation des NLFA.

Ces textes **ont été adoptés** à l'unanimité **par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a **rejeté deux postulats** émanant de la minorité de sa commission, considérant que l'essentiel de leurs exigences étaient remplies par le projet de transversales alpines et les traités sur le transit. Ces textes **demandaient** notamment **un transfert accru du trafic de transit de la route au rail**, l'imposition rapide des transports routiers ainsi que la présentation de rapports sur l'évolution des trafics routier et ferroviaire et le transfert de l'un à l'autre, le produit et le degré de couverture des coûts pour le trafic de marchandises et les impacts sur l'environnement provoqués par les couloirs de transit.¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.12.1992
SERGE TERRIBILINI

La CE a également ratifié le traité en fin d'année. Elle a encore négocié en fin d'année les modalités d'application du traité sur le transit, notamment à propos des émoluments à verser par les véhicules bénéficiant des exceptions prévues. Tandis que la Suisse entendait faire payer CHF 300 les camions autorisés à traverser le pays, la CE a réussi à faire tomber cette somme à CHF 50.¹⁹

L'accord européen sur les grandes lignes de transport combiné internationales et les installations connexes (AGTC) (MCF 92.048)

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 04.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a signé l'«accord européen sur les grandes lignes de transport combiné internationales et les installations connexes»**, la Suisse en devenant ainsi la quinzième partie contractante. Ce texte, élaboré par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), prévoit le développement, en Europe, du trafic combiné rail-route par l'amélioration de sa compétitivité afin de le rendre plus attractif.²⁰

Dans le même élan, le Conseil fédéral a encore présenté son message relatif à l'**accord** européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (**AGTC**), qui s'inscrit dans la même logique que le traité sur le transit (MCF 92.047). Adopté en 1991 par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, et signé par la Suisse la même année, ce texte va dans le sens de la politique helvétique des transports; il entend favoriser un transfert plus important du transport de marchandises de la route au rail dans toute l'Europe. Pour cela, il prévoit une amélioration de la qualité des infrastructures et des conditions d'exploitation du trafic combiné en engageant les parties contractantes à se conformer aux données techniques figurant dans l'accord. De plus, il stipule de faciliter les passages aux frontières afin d'augmenter la rapidité de ce mode de transport et, donc, son attractivité.

Ce texte a été **adopté à l'unanimité par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.²¹

Accord sur les transports terrestres et Accord sur le transport aérien (Accords bilatéraux I & mesures d'accompagnement; MCF 99.028-3 & 99.028-7 & 99.028-9)

Verkehrspolitik

Le rejet par le souverain du traité EEE en 1992 a placé les transporteurs routiers et Swissair dans une position de faiblesse vis-à-vis de leurs concurrents européens. **L'objectif du Conseil fédéral fut donc d'obtenir de la CE l'ouverture de négociations sur le libre-accès des transporteurs aériens et routiers au marché unique.** Répondant à ce vœux, la CE a décidé d'entreprendre des discussions à ce sujet après que le gouvernement eut mis en vigueur le traité sur le transit, ce qui fut fait en début d'année. Affaibli par le rejet du traité EEE, le CF n'a pas posé de conditions à la mise en vigueur du traité. Pourtant, Adolf Ogi avait précédemment fait un lien direct avec l'ouverture de négociations avec la CE sur le problème des transports routiers et aériens.²²

Les **entretiens exploratoires** ont commencé par se dérouler à un rythme très lent, la CE tardant à définir un mandat de négociation précis pour sa commission. Sans remettre explicitement en cause l'accord sur le transit, la CE a évoqué l'idée d'un **assouplissement de la limite de 28 tonnes** pour les poids lourds circulant en Suisse si cette dernière entendait bénéficier de mesures de réciprocité. Un mois après l'entrée en vigueur du traité sur le transit, seul un 40 tonnes communautaire a eu besoin de demander une autorisation d'emprunter le réseau routier helvétique en raison de la saturation du système de ferroutage (nombre maximal possible selon le traité: 50 par jour).²³

C'est en juin que la Commission européenne a demandé au Conseil des ministres de la CE **l'ouverture de négociations avec la Suisse**. Le projet de mandat de négociations soumis au Conseil des ministres par la Commission prévoyait dans une première étape d'ouvrir des négociations bilatérales dans le domaine des transports routiers et aériens et sur la libre circulation des personnes. Le lien établi entre ces deux thèmes a provoqué des protestations de la part des négociateurs suisses. Un peu plus tard, le Conseil des ministres a modifié le cadre des négociations en l'assouplissant et en l'élargissant quelque peu. C'est ainsi que trois autres dossiers y furent intégrés et qu'il fut renoncé à établir un lien juridique entre eux. Le Conseil fédéral fut satisfait de ces propositions. Les négociations entre la Suisse et la CE devraient débuter en 1994.²⁴

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.²⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.05.1994
SERGE TERRIBILINI

Les autorités fédérales ont immédiatement tenu à rassurer leurs partenaires européens, notamment en certifiant que la Suisse tiendrait ses engagements internationaux. Devant le Conseil national, le gouvernement a déclaré que tout serait mis en oeuvre pour expliquer à l'UE que le vote suisse n'était pas un vote anti-européen et qu'il n'entraînerait pas de mesures discriminatoires. Durant les mois suivants, Adolf Ogi a ainsi profité de diverses conférences internationales sur les transports pour exposer la position helvétique aux représentants européens.²⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 22.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Dans un premier temps, les ministres des transports des Douze n'ont pas été entièrement convaincus par les propositions helvétiques. Après explications complémentaires de la Suisse, la Commission européenne a toutefois relevé que les propositions helvétiques pouvaient satisfaire les exigences européennes en ce sens qu'elles étaient non discriminatoires, conformes à l'accord sur le transit et garantissaient le libre choix entre rail et route. Fin novembre, les ministres des transports de l'UE, assistés de celui de l'Autriche, ont ainsi décidé de **débloquer la situation entre la Suisse et ses partenaires**. Ils ont demandé à la Commission de reprendre la préparation des directives de négociations **dans le secteur des transports routier et aérien**. L'ouverture de ces dernières n'a été fixée que pour le printemps 1995, contrairement aux autres dossiers (agriculture, recherche, libre circulation des personnes, accès aux marchés publics et obstacles techniques aux échanges) pour lesquels les discussions ont été entamées à la mi-décembre.²⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Près de deux ans après être entré en vigueur, le **traité sur le transit entre la Suisse et l'UE a donné entière satisfaction aux deux parties**. Seules six autorisations ont été délivrées à des 40 tonnes pour passer à travers les Alpes (limite maximale de 50 par jour), ce qui signifie que les capacités helvétiques de ferroutage n'ont pas été surchargées.²⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne sur la question des transports aériens et terrestres ont enfin pu débiter au printemps. Après deux ans de travaux préparatoires et d'atermoiements, dus entre autres à l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994, les ministres des transports des Quinze ont adopté le mandat de négociations présenté par la Commission européenne. Cette ouverture des pourparlers, promise par les Etats-membres pour le début de l'année, était pourtant loin d'être acquise quelques semaines auparavant: la Suisse ayant paraphé avec les Etats-Unis en février un accord de libéralisation de l'espace aérien entre les deux pays, certains pays membres de l'Union, principalement l'Italie et le Portugal, qui craignaient des conséquences négatives pour leur compagnie nationale, ont fait pression pour que l'ouverture des négociations soit retardée jusqu'à ce que la Confédération dénonce cet accord. Heureusement pour la Suisse, les ministres européens, plus particulièrement ceux britannique et français, ont estimé qu'il n'était plus possible de repousser à plus tard la perspective d'un accord indispensable aux deux parties.

Les ministres européens ont néanmoins chargé la Commission de procéder à une étude sur les conséquences de l'accord «open sky» sur la marché aérien européen. Ils ont également exigé qu'une clause soit introduite dans le futur accord avec la Suisse afin de permettre à l'UE de rompre ce dernier si la Confédération devait signer un traité avec des pays tiers à même de porter préjudice à l'Union. En fin d'année, la Commission européenne a rendu publiques les conclusions de son étude, estimant que l'accord entre la Suisse et les Etats-Unis n'avait qu'une influence négligeable sur le marché

aérien européen et que, par conséquent, il ne devait pas affecter les négociations entre l'UE et la Suisse.²⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.03.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Concernant le volet aérien, la position communautaire a été encore moins généreuse.

En effet, contrairement à ce qu'avait laissé entendre en début d'année la Commission européenne, les ministres des transports ont accordé uniquement aux compagnies aériennes helvétiques un droit de trafic illimité, et non celui d'effectuer des vols intra-communautaires (droit de cabotage), même s'ils ont laissé entrevoir que ce droit pourrait être accordé si la Suisse faisait des concessions sur la question des 40 tonnes ainsi que sur celle de la libre circulation des personnes. La principale raison de ce revirement de l'Union trouve son origine dans l'accord «open sky» paraphé par la Confédération et les Etats-Unis. N'ayant pas obtenu de renvoyer à plus tard l'ouverture des négociations, les Etats membres qui s'opposaient le plus vivement à l'accord helvético-américain ont convaincu les ministres des transports européens de prendre cette mesure, considérée par beaucoup de rétorsion. L'UE a également invoqué, à titre justificatif, le manque de symétrie d'une telle libéralisation, le marché européen étant cinquante fois plus grand pour les compagnies helvétiques que ne l'est celui suisse pour les compagnies européennes. En outre, les ministres des Quinze ont exigé que la Confédération reprenne la législation communautaire en matière de tarifs et de concurrence aérienne et qu'en cas de litige, la Cour européenne de justice soit compétente.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.05.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Côté helvétique, les réactions au contenu du mandat de négociations ont été variées.

Si les partis gouvernementaux ont salué l'ouverture des pourparlers, les milieux écologistes se sont inquiétés d'une éventuelle levée de l'interdiction des 40 tonnes. A ce sujet, l'Association Transport Environnement (ATE) a fait savoir que, bien qu'elle ne considère pas la suppression de la limite des 28 tonnes comme un tabou, celle-ci devrait être accompagnée de mesures rendant le rail compétitif. Elle a ajouté, de concert avec Greenpeace, que si de telles mesures n'étaient pas prises, elle n'hésiterait pas à lancer un référendum. Les auteurs de l'initiative des Alpes – opposés pour leur part catégoriquement à la suppression voire même à un relâchement de cette limite – ont fait recours contre le mandat de négociations auprès de la Commission européenne et ont adressé une pétition au parlement européen, estimant qu'un tel mandat constituait une violation flagrante de l'Accord sur le transit valable jusqu'en 2004. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a quant à elle répété son intérêt pour une levée progressive de la limite des 28 tonnes. Sur le volet aérien, la direction de Swissair s'est déclarée satisfaite, et a relativisé l'impossibilité pour elle d'effectuer des vols entre deux destinations communautaires, estimant que cette question constituerait l'objet de la prochaine étape des négociations.

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.³⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La Suisse et l'Autriche ont conclu en juillet un accord sur le trafic routier. Désormais, à l'instar de ce qui est prévu pour les camionneurs européens, le transit de camions suisses sera contingenté à 36'000 véhicules par année. Le surplus de véhicules devra être transféré de la route sur le rail. Cette adaptation de l'accord signé en 1958 avait été rendue nécessaire suite à l'entrée de l'Autriche dans l'UE, les routiers suisses jouissant d'un régime de faveur par rapport à ceux européens.³¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 10.02.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En début d'année, les négociations bilatérales entre l'Union européenne et la Suisse sur les questions relatives aux transports se trouvant dans une impasse du fait notamment de l'exigence européenne de voir la limite des 28 tonnes tomber progressivement, le Conseil fédéral a tenté de relancer les tractations par de nouvelles propositions allant timidement dans le sens désiré par les Quinze. A l'instar de l'approche suggérée dans le domaine de la libre circulation des personnes, **le gouvernement a proposé une stratégie en deux phases** permettant de conclure immédiatement un accord sur les points de convergence. Dans un premier temps (1999) et dans le but de satisfaire l'exigence européenne d'autoriser l'accès aux grandes villes du Plateau suisse, le Conseil fédéral entendait notamment procéder à un élargissement des zones frontalières où les 40 tonnes peuvent déjà circuler. Lors d'une deuxième étape, la question de la levée définitive de la limite de 28 tonnes devait être abordée dans le cadre d'un nouveau round de négociation, l'abandon éventuel de cette mesure pouvant intervenir au plus tôt après 2005, une fois les instruments fiscaux de l'initiative des Alpes mis en place. Pour de nombreux observateurs, cette remise en cause partielle du tabou des 40 tonnes est à attribuer en grande partie au changement d'hommes à la tête du DFTCE, M. Leuenberger n'hésitant pas à se démarquer de la ligne suivie par son prédécesseur.³²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Prenant acte que la question des 40 tonnes ne constituait plus un tabou pour le gouvernement helvétique, les **ministres des transports des Quinze ont néanmoins fait savoir que les nouvelles propositions helvétiques étaient nettement insuffisantes**. En premier lieu, il fut relevé que si une stratégie en deux phases pouvait avoir l'assentiment des Etats membres, celle proposée par l'exécutif helvétique était cependant beaucoup trop floue et insuffisamment contraignante pour la Confédération, l'abolition de l'interdiction des 40 tonnes n'étant qu'évoquée par les autorités helvétiques. Selon les ministres des transports européens, la Confédération ne pouvait espérer aboutir à un accord – et notamment obtenir des concessions sur la question du trafic aérien – que si elle s'engageait d'ores et déjà à lever complètement la limite des 28 tonnes au plus tard en 2005. Au sujet de l'élargissement dès 1999 des zones frontalières, les Quinze ont également souligné que cette mesure était loin de satisfaire leur requête quant à la possibilité pour les 40 tonnes européens d'avoir accès aux villes du Plateau suisse. Enfin, ni l'exigence concernant la levée de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, ni celle portant sur un accroissement des possibilités de

transiter par la Suisse n'étaient véritablement prises en compte par les nouvelles propositions helvétiques.³³

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.³⁴

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.³⁵

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.³⁶

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.³⁷

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.³⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.05.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Ayant pris note de la nécessité d'assouplir sa position, **le Conseil fédéral fit une nouvelle offre dans le courant du mois de mai**, ce au terme d'une intense procédure de consultation durant laquelle les principaux acteurs politiques et économiques assurèrent le gouvernement de leur soutien. En ce qui concerne l'imposition du trafic routier, le gouvernement proposa, outre une baisse du coût de la traversée, de **taxer de façon différenciée les camions selon leur degré de pollution**. Selon ce nouveau système, les poids lourds datant d'avant 1993 (47% du parc poids lourds) devraient s'acquitter d'une taxe de CHF 515, ceux mis en circulation entre 1993 et 1996 (39%) CHF 460 et ceux plus récents (14%) CHF 405. En moyenne, le coût de la traversée de la Suisse s'élèverait à CHF 460. Afin de maintenir constant ce prix moyen, les taxes affectant les véhicules les plus récents seraient rehaussées au fur et à mesure du renouvellement du parc poids lourds. Concernant le contingent de 40 tonnes, le gouvernement accepta de relever les contingents autorisés à 70'000 dès l'entrée en vigueur de l'accord, ce chiffre devant être porté à 140'000 unités en 2001 et à 210'000 en 2003. En contrepartie, les autorités suisses rappelèrent qu'elles souhaitaient que l'accord comprenne une clause de sauvegarde permettant à la Suisse d'augmenter de 10% le prix du transit en cas d'afflux massif de poids lourds. Elles réitérèrent également leurs exigences en matière de trafic aérien (obtention des 5e et 7e libertés).³⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.05.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Prenant connaissance des nouvelles offres helvétiques, la Commission européenne fit part de sa satisfaction et nota que ces dernières – même si elles devaient être encore assouplies – pouvaient constituer une base de discussion pour la phase finale des négociations. Alors que de part et d'autre un certain optimisme régnait sur la probabilité d'aboutir à un accord avant l'été, un coup de théâtre fit néanmoins s'envoler tous les espoirs à ce sujet. **Le Conseil des ministres européens des transports**, qui devait donner son feu vert pour l'ouverture du dernier round, fut en effet au dernier moment **annulé par l'UE**. Dénonçant le manque de fiabilité des propositions helvétiques, l'Union expliqua que la Suisse avait modifié son offre à la dernière minute en précisant que les montants relatifs à la taxation devaient être ajustés d'ici 2005 au renchérissement (estimation: 10-15%). Du côté suisse, vaines furent les déclarations selon lesquelles il avait toujours été clairement spécifié que les chiffres devaient être adaptés à l'inflation.⁴⁰

ANDERES

DATUM: 02.06.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.⁴¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.10.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En octobre, conscient qu'il fallait prendre en compte tant les revendications des milieux soucieux de la protection de l'arc alpin que celles européennes et internes en faveur d'un assouplissement de la position helvétique, le Conseil fédéral, à nouveau fort du soutien des partis gouvernementaux, suggéra une **toute nouvelle stratégie** censée concilier ces points de vue apparemment inconciliables. De l'avis que ce n'était pas tant le montant des taxes routières que la différence de coût entre la route et le rail qui permettrait le transfert de trafic de l'une à l'autre – selon les experts, une différence en faveur du rail de CHF 75 francs suffit pour réaliser le transfert –, les autorités

helvétiques proposèrent, afin de pouvoir **abaisser à CHF 410** le montant moyen de la fiscalité routière, de **subventionner le trafic ferroviaire** d'un montant à même de garantir une plus grande attractivité pour le rail (150 millions en 1999, 200 millions en 2006). Concernant la clause de sauvegarde, le gouvernement précisa que celle-ci comprenait également un volet non fiscal: outre la possibilité d'augmenter de façon unilatérale les montants perçus sur les poids lourds, la Suisse devait également avoir la possibilité de limiter quantitativement le nombre de 40 tonnes.⁴²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.11.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Prenant acte de l'évolution positive de la position helvétique et acceptant le principe du subventionnement du rail, **l'UE renonça cependant début novembre**, malgré une attitude plutôt favorable de la présidence luxembourgeoise et de la Commission, **à convoquer le Conseil extraordinaire des ministres des transports**. A titre de raison avancée pour justifier ce nouveau refus de lancer le round final des négociations, l'UE expliqua que la Suisse avait refusé de préciser si ses dernières propositions étaient susceptibles d'être ultérieurement assouplies arguant que la balle était désormais dans le camp de l'UE. Ceci était plus particulièrement le cas pour les montants de la fiscalité routière et pour le volet non fiscal de la clause unilatérale de sauvegarde, deux points de la proposition helvétique qui ne pouvaient être acceptés par les pays membres, l'un étant jugé encore trop élevé et l'autre totalement aux antipodes du principe cher à l'Union du libre choix du mode de transports.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.11.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Face à cet échec à l'écho encore plus retentissant que celui du mois de mai, **le Conseil fédéral**, qui devait abandonner tout espoir de voir les négociations aboutir encore cette année, **réaffirma sa volonté de poursuivre les tractations** tout en précisant qu'il était exclu de sacrifier la philosophie helvétique des transports sur l'autel d'un accord avec l'Union. Selon le gouvernement, le problème venait d'ailleurs plus du côté européen que du côté suisse. Relevant que l'UE était incapable de formuler des contre-propositions et de préciser quel était exactement le prix à payer pour aboutir à un accord, le Conseil fédéral fit part de son souhait que l'UE résolve au plus vite les divergences régnant en son sein sur la réforme de sa propre fiscalité routière: La révision de la directive eurovignette proposée par la Commission européenne prévoit de taxer les poids lourds en tenant compte de leurs coûts environnementaux. L'Italie, qui craint d'être isolée du reste de l'Europe, mais aussi les autres pays méditerranéens et la Hollande sont farouchement opposés à toute imposition intégrant ce genre de coûts.

Cet avis fut relayé par de nombreux ténors des partis gouvernementaux qui appelèrent l'Union à abattre ses cartes, cette succession de concessions helvétiques étant quelque peu humiliante et produisant la plus mauvaise impression sur l'opinion publique interne.⁴³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.11.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Souhaitant malgré tout relancer la dynamique des pourparlers, le gouvernement fit part, fin novembre, de sa **disponibilité à abandonner le volet non fiscal** de la clause de sauvegarde ainsi qu'à diminuer les taxes prévues pour la période transitoire entre 2001 et 2005. Ce nouveau pas de la Suisse fut accueilli de façon bienveillante par l'UE lors de la réunion du Conseil des ministres des transports qui se tint en décembre. Prenant acte des progrès accomplis depuis janvier par la Confédération et donnant leur accord pour la poursuite des négociations, **les ministres européens**, en réponse aux souhaits helvétiques de voir l'UE préciser ses exigences, **déclarèrent cependant que seule une fiscalité comprenant uniquement les coûts d'infrastructure serait acceptable**.⁴⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Face à cette exigence qui semblait remettre totalement en cause les fondements même de sa politique, **le Conseil fédéral chercha à en atténuer la portée**. Il releva notamment que les coûts d'infrastructure étaient calculés au sein de l'UE de telle façon que les montants étaient très proches de ceux auxquels la Suisse aboutissait en tenant compte des coûts externes également.⁴⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.01.1998

LAURE DUPRAZ

Les ministres des transports des quinze Etats membres de l'UE s'étaient entendus fin 1997 pour accorder à la Suisse la possibilité de prélever des taxes couvrant uniquement les coûts d'infrastructure. Ce principe devait encore être chiffré et négocié par les deux parties. Le dernier montant qui avait été officiellement proposé par Berne était de CHF 410 en moyenne pour une traversée Bâle-Chiasso par un camion de 40 tonnes, en 2005. Ce chiffre comprenait la RPLP et la taxe sur le transit alpin (TTA). **L'UE a proposé à la mi-janvier une RPLP à CHF 330** pour la traversée Bâle-Chiasso. Ce montant correspondait à une RPLP de 2,75 centimes par kilomètre pour un véhicule de 40 tonnes, mais il ne laissait pas de marge de manœuvre pour la TTA devant permettre de remplir le mandat constitutionnel imposé par l'Initiative des Alpes.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 26.01.1998

LAURE DUPRAZ

La véritable reprise des négociations a eu lieu à la fin janvier, lorsque le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et le commissaire européen aux transports Neil Kinnock ont signé le **compromis de Kloten**. Cet accord entre les représentants du Conseil fédéral et de la Commission européenne porta sur le montant des charges routières que la Suisse pourrait imposer sur ses routes, à partir de 2005, et sur le régime en application pendant la période transitoire précédant 2005. Les charges routières ont été différenciées en trois catégories selon le degré de pollution des camions. La moyenne pondérée des charges pour les camions de 40 tonnes ou moins a été fixée à environ CHF 325 – CHF 330 pour le trajet Bâle-Chiasso, incluant la RPLP et la TTA. Le montant tient compte de l'inflation, une correction pourrait toutefois avoir lieu en 2005, sous certaines conditions. Selon l'accord, la Suisse portera en 2001 la limite générale des poids lourds de 28 à 34 tonnes, puis à 40 tonnes en 2005. Des camions de 40 tonnes seront déjà autorisés entre 1999 et fin 2004, mais ils seront contingentés. Les poids lourds (suisses et étrangers) payeront la RPLP dès 2001, plus la TTA qui représentera au maximum 15% de la fiscalité totale. En 2004, les contingents seront portés à 300 000 trajets par année avec un plafond des charges à CHF 334 pour les 40 tonnes. L'interdiction de circuler la nuit a été maintenue. En outre, l'accord a prévu des mesures de sauvegarde pour la Suisse: des mesures fiscales et non fiscales, ainsi que des mesures spéciales en cas de crise. Deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord, les compagnies aériennes helvétiques pourront bénéficier des droits de trafic des troisième, quatrième, cinquième et septième libertés dans l'UE (transport aérien entre deux pays de l'UE). Cinq ans après l'entrée en vigueur, la huitième liberté sera négociée (trafic entre deux points d'un même pays de l'UE).⁴⁶

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: 29.01.1998

LAURE DUPRAZ

A ce stade, les négociations bilatérales peinaient à sortir de l'ornière. **Les désaccords persistaient sur le compromis de Kloten** et de multiples problèmes restaient encore en suspens dans les secteurs des personnes, de l'agriculture et en matière institutionnelle. En outre, le directeur de l'ASTAG, M. Crippa, a déclaré, dans une lettre envoyée au ministère allemand des transports, que l'échec des négociations sur les transports provenait des exigences irréalistes et de l'attitude butée et égoïste du gouvernement suisse. Cet épisode envenima un peu plus les relations entre la Suisse et l'UE. L'affaire connut de nombreux échos dans toute la presse. Le chef du DETEC, les partis et les organisations économiques suisses ont condamné unanimement l'attitude de l'ASTAG.⁴⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.03.1998

LAURE DUPRAZ

Réunis à Bruxelles à la fin mars, **les ministres des transports des Quinze n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le compromis de Kloten**. Plusieurs pays, l'Allemagne en tête, ont jugé l'accord inacceptable. Le conseiller fédéral Leuenberger a réitéré son refus de renégocier le montant de la taxe (CHF 330), confirmant ainsi la validité de l'accord de janvier. Dès lors, les ministres des Affaires étrangères ont renoncé à procéder à un état des lieux des négociations bilatérales avec la Suisse, lors de leur réunion de la fin avril. Les négociations butaient toujours sur des obstacles dans les domaines de la libre circulation des personnes, de l'agriculture et surtout des transports. Au sein de l'UE, les difficultés pour aboutir à un compromis avec la Suisse étaient étroitement liées au règlement du dossier «eurovignette», dont l'objectif est d'harmoniser les taxes et redevances applicables aux poids lourds communautaires pour l'usage des infrastructures routières. A la fin juin, les chefs de la diplomatie des pays de l'UE se sont enfin réunis pour un état des lieux des négociations bilatérales. Une avancée a été soulignée dans plusieurs secteurs, excepté celui des transports, véritable pierre d'achoppement des négociations. L'Allemagne et l'Italie sont restées pour leur part très réticentes à l'accord de Kloten, sans toutefois demander la renégociation du compromis.⁴⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 28.09.1998

LAURE DUPRAZ

L'acceptation de la RPLP, lors de la votation du 27 septembre 1998, et l'élection d'un nouveau gouvernement rose-vert en Allemagne ont permis de **ranimer les discussions sur les bilatérales et l'eurovignette**. En effet, l'augmentation de la fiscalité routière suisse, permettant d'accepter les 40 tonnes, était la condition nécessaire pour que l'UE accepte de boucler l'accord sur les transports. Suite au résultat positif sur la RPLP, le commissaire européen aux transports déclara que la votation montrait que le peuple suisse approuvait le compromis de Kloten. Il a dès lors reconduit son invitation aux pays membres récalcitrants afin qu'ils acceptent au plus vite le compromis, insistant sur le fait qu'il était plus favorable aux transporteurs européens que la redevance globale pratiquée jusqu'ici par la Suisse.⁴⁹

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.⁵⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.12.1998

LAURE DUPRAZ

En décembre, lors de la réunion des ministres européens des affaires étrangères, le bouclage de l'ensemble des bilatérales a encore buté sur le transport aérien. Le refus de la France d'accorder à la Suisse les 5e et 7e libertés de vol dans le domaine a repoussé la conclusion définitive des bilatérales. Par la suite, à Vienne, la France leva ses dernières réserves, permettant de **conclure les négociations bilatérales au niveau ministériel**. Suite à cet accord, le Conseil fédéral a exprimé sa satisfaction et insisté sur l'importance de la conclusion des bilatérales pour améliorer la compétitivité de l'économie suisse et atténuer les effets négatifs d'un isolement en Europe. Finalement, le dossier sur le trafic aérien a répondu à toutes les revendications suisses.⁵¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 03.02.1999
LAURE DUPRAZ

Après l'accord sur les transports terrestres conclu au niveau ministériel avec l'UE à la fin de l'année précédente, les **milieux écologistes et syndicalistes** ont fait pression sur le gouvernement afin d'obtenir des mesures d'accompagnement efficaces aux accords. En février, ils ont remis au conseiller fédéral Leuenberger un projet de loi concernant des mesures d'accompagnement strictes pour tempérer les effets de l'accord sur les transports avec l'UE et **réaliser les buts de l'initiative des Alpes**. Une augmentation des contrôles policiers sur les camions, un doublement de la redevance poids lourds forfaitaire et une limitation du nombre des 40 tonnes (t) suisses ont été demandés. Le DETEC a indiqué que ces revendications seraient examinées dans le cadre des mesures d'accompagnement à l'accord. En février, le Conseil fédéral a doublé les taux de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds avec effet au 1er janvier 2000.⁵²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en consultation, avec les sept accords bilatéraux, **les mesures d'accompagnement** pour la phase transitoire de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, qui devraient permettre à la Suisse de garantir les objectifs et les instruments de sa politique de transfert du trafic marchandises de la route au rail. Ces mesures sont réunies en un projet d'arrêté fédéral transitoire sur le transfert du trafic, qui fixe les diverses étapes nécessaires pour appliquer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et garantir les fonds indispensables pour la période transitoire. L'objectif principal consiste à limiter entre 1,2 et 1,5 million les trajets routiers transalpins en 2004. **En 2008, les courses en camion devraient être réduites** à une fourchette de **700'000 à 1 million** d'unités. Pour y parvenir, l'exécutif a proposé plusieurs mesures. Concernant la circulation routière, le contrôle des poids lourds, à la charge des cantons, sera intensifié (temps de conduite, de repos, poids, vitesse maximale). Pour les transporteurs suisses, des contingents de 40 t équivalant à la moitié de ceux des transporteurs européens seront autorisés. Pour les courses à vide ou légères ayant des réductions de tarif, les camionneurs suisses auront droit à 22'000 trajets dans le trafic de transit contre 220'000 pour ceux de l'UE. Pour assurer la promotion du rail, le Conseil fédéral soutiendra davantage le trafic combiné afin de réduire le prix des sillons. La Confédération subventionnera le prix des parcours et participera financièrement à l'aménagement de nouveaux terminaux de transfert rail/route sis à l'étranger. Les parcours initiaux et finaux du trafic combiné non accompagné seront exonérés pour moitié de la RPLP. La réglementation sur les zones radiales sera allégée. De plus, la Confédération demandera aux CFF de réduire d'au moins 5% par année les coûts d'infrastructure par train de transit, et la division marchandises des CFF devra augmenter sa productivité d'au moins 5% annuellement. En revanche, le Conseil fédéral a renoncé temporairement à une taxe sur le transit alpin. L'ensemble de l'opération a été devisé à CHF 2,25 milliards sur dix ans.⁵³

ANDERES
DATUM: 18.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés. Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées

par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.⁵⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.06.1999

LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a publié en juin son message relatif à l'approbation des sept accords sectoriels entre la Suisse et la CE après avoir signé les accords bilatéraux avec l'UE à Luxembourg à la fin juin. Deux accords sectoriels concernent le domaine des transports: l'accord sur le transport aérien et l'accord sur les transports terrestres. Ce dernier a engendré une nouvelle loi sur le transport des personnes et des marchandises par le rail et la route qui modifie la loi fédérale sur la circulation routière et celle sur le transport des voyageurs. Les mesures d'accompagnement se trouvent dans la loi fédérale sur le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route au rail et dans un arrêté financier en faveur de la promotion du trafic combiné. **L'accord sur les transports de marchandises et de voyageurs par rail et par route** coordonne la politique des transports entre la Suisse et les Etats de l'UE. Il promeut la mobilité durable et la protection de l'environnement, ainsi que la fluidité du trafic par le libre choix des moyens de transport. Il prévoit l'ouverture progressive et réciproque des marchés des transports routiers et ferroviaires des voyageurs et des marchandises. En Suisse, le relèvement de la limite des poids lourds à 34 t aura lieu en 2001 et sera porté à 40 t en 2005. Parallèlement, une forte augmentation de la redevance routière permettra de reporter le transport des marchandises de la route au rail. La redevance principale, la RPLP, sera introduite en 2001 et différenciée en fonction de 3 catégories de normes d'émission. Dès 2005, la moyenne pondérée des redevances ne dépassera pas CHF 325 pour un véhicule jusqu'à 40 t, parcourant un trajet de 300 km à travers la chaîne alpine. Toutefois, la suisse fixera les redevances valables jusqu'à l'ouverture du premier tunnel de base ou au 1er janvier 2008 au plus tard à un niveau inférieur au montant maximum. La Suisse a déclaré son intention de fixer le montant en 2005, 2006 et 2007 à CHF 292.50 en moyenne et à CHF 350 au maximum. Une taxe sur le transit alpin (TTA) pourra être introduite, elle ne dépassera pas 15% du tarif global. Durant la période transitoire, la Communauté européenne aura droit à un contingent annuel de 250 000 camions de 40 t pour 2000, de 300 000 en 2001 et 2002 et de 400 000 en 2003 et 2004. En outre, un traitement fiscal privilégié sera accordé aux camions circulant à vide ou transportant des produits légers pour un contingent de 220 000 véhicules par année jusqu'en 2005. L'accord prévoit dès son entrée en vigueur une libéralisation du transport de marchandises entre les territoires des parties et du transport de marchandises en transit à travers le territoire des parties. La libéralisation du grand cabotage (par exemple: Zurich-Berlin-Amsterdam) se fera par étapes de 2001 à 2005, année de libéralisation totale. L'interdiction de circuler la nuit sur le territoire suisse entre 22 heures et 5 heures a été maintenue avec des exemptions non discriminatoires. Concernant les transports ferroviaires et combinés, les parties se sont engagées à mettre en place une offre ferroviaire et de transport combiné compétitive par rapport à la route. La Suisse et la CE devront améliorer l'interconnexion de leur réseau ferroviaire. La CE améliorera la capacité des voies d'accès nord et sud aux NLFA. Les formalités pesant sur le transport ferroviaire et routier seront simplifiées et des normes sévères de protection des émissions de gaz, de particules et de bruit émis seront introduites. Des clauses de sauvegarde unilatérales, consensuelles et en cas de crise figurent dans l'accord. Des mesures fiscales ou non fiscales limitées seront prises en cas de graves distorsions dans les flux de trafic à travers l'arc alpin.⁵⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.07.1999

LAURE DUPRAZ

La loi fédérale sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route modifie la loi sur la circulation routière (LCR) et la loi sur le transport des voyageurs (LTV). La LCR prévoit que Conseil fédéral fixe les poids autorisés des véhicules jusqu'à un maximum de 40 t, ou 44 t pour le transport combiné. Il détermine également la charge par essieu. La fixation du poids maximum se fait en parallèle avec le niveau des redevances routières. La LTV prévoit des dispositions ad hoc sur l'admission à la profession de transporteur routier.⁵⁶

La nouvelle **loi fédérale sur le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route au rail définit les objectifs, les mesures et la procédure** pour le transfert progressif du fret transalpin sur le rail. Elle sera valable jusqu'à l'entrée en vigueur d'une loi d'application de l'article sur la protection des Alpes, mais au plus tard jusqu'à fin 2010. L'exécutif a fixé un nombre annuel de 650 000 courses de camions à travers les Alpes. L'objectif devra être atteint le plus rapidement possible, toutefois au plus tard une année après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard (vers 2013). La loi énumère les principaux instruments nécessaires pour atteindre ce but (réforme des chemins de fer, RPLP, arrêté sur le transit alpin de 1991, accord de juin 1999 entre la CE et la Suisse sur le transport des marchandises et des voyageurs par rail et route). Après déduction des frais d'exécution, le produit de la RPLP servira en premier lieu à financer ces mesures principales. Les recettes non affectées à cette fin alimenteront le fonds pour les grands projets ferroviaires. La loi entrera en vigueur en même temps que l'accord bilatéral sur les transports terrestres. Des mesures d'accompagnement seront prises afin de renforcer et accélérer le transfert de 2001 à 2004.⁵⁷

Ces **mesures d'accompagnement** ont pour objectif d'améliorer les conditions-cadres routières et ferroviaires, d'augmenter la productivité des chemins de fer et de renforcer le transfert durant la phase transitoire. Concernant la route, les contrôles du trafic routier lourd seront intensifiés. L'accord européen relatif aux équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) devra être ratifié. Le Conseil fédéral pourra appliquer des mesures de gestion du trafic pour garantir la fluidité du transit à travers les Alpes, et édicter des vitesses minimales pour les camions sur les tronçons de montagne afin de garantir la sécurité de la circulation. L'octroi de contingents de 40 t destinés aux transporteurs suisses pourra être subordonné à l'utilisation du chemin de fer. Pour des contingents de courses à vide et avec des produits légers, les transporteurs suisses obtiendront 10% des contingents accordés à l'UE, soit 22 000 par année de 2001 à 2004. Concernant le rail, une partie des contributions pour le trafic combiné sera utilisée pour réduire le prix des sillons. L'autre partie des subventions permettra à la Confédération de commander et d'indemniser des offres supplémentaires concernant le trafic combiné transalpin accompagné et non accompagné. La Confédération participera financièrement à la construction d'installations de transbordement supplémentaires en Suisse ou dans les zones frontalières étrangères. Le crédit 1999-2003, prévu pour des besoins nationaux, sera augmenté de 120 millions de francs pour les investissements à l'étranger. De 2003 à 2008, il est prévu d'accroître de 60 millions le crédit destiné aux terminaux. La réglementation actuelle des zones radiales sera supprimée. Les entreprises pourront accéder avec des camions de 44 t aux terminaux, indépendamment de leur lieu d'implantation. L'exécutif envisage une exonération forfaitaire de la RPLP correspondant à une distance forfaitaire déterminée (par exemple: 40 km) pour chaque conteneur transporté sur les parcours initiaux ou terminaux. L'exécutif encouragera le trafic ferroviaire des marchandises au niveau international et accélérera les formalités douanières. La mise en service du tunnel de base du Lötschberg devra se faire si possible au début 2007. Entre 2005 et fin 2007 au plus tard, la fiscalité sera inférieure de 10% au montant prévu, soit de 292,50 francs en attendant la mise en service du Lötschberg. Concernant les gains de productivité des chemins de fer, on comptera sur la concurrence instaurée par la réforme des chemins de fer. Les CFF devront réduire annuellement les coûts de l'infrastructure, de 1999 à 2002, d'au moins 5% par train de transit. Des exigences analogues seront formulées lors de la commande de l'infrastructure de transit du BLS. La Confédération allouera des contributions financières en faveur du trafic intérieur combiné non accompagné sur les axes est-ouest et nord-sud avec raccordement au trafic d'importation et d'exportation. Finalement, les fonds nécessaires seront garantis au moyen un arrêté fédéral «allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic combiné» entre 2000 et 2010, afin d'appliquer l'article sur la protection des Alpes. Le plafond de dépenses concerne uniquement les mesures d'accompagnement. Il s'élève à CHF 2'850 milliards et garantira le financement des indemnités et des réductions du prix des sillons destinés au trafic combiné. Les fonds proviendront en premier lieu du produit de l'impôt sur les huiles minérales et, de 2001 à 2004, des recettes des contingents. L'arrêté s'étend sur une période de onze ans, soit jusqu'en 2010.⁵⁸

L'accord bilatéral avec l'UE sur les transports, négocié en 1999, a été soumis dans un seul paquet avec les six autres accords à la population lors de la votation du 21 mai. Pour les détails sur la votation et son acceptation par le souverain, voir ici. Dans l'accord, l'Union Européenne acceptait les grands principes de la politique suisse des transports, et notamment l'idée selon laquelle la maîtrise à long terme de la croissance du trafic à travers les Alpes passait par le transferts des marchandises de la route au rail. Elle approuvait également le dispositif suisse mis en place pour atteindre le transfert du trafic, en particulier la perception de la taxe poids lourds (la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP) ainsi que les mesures d'accompagnement au profit du rail. La RPLP était donc intimement liée à la mise en application de l'accord sectoriel sur les transports terrestres (pour de plus amples détails, voir ici).⁵⁹

Devant l'intention de la Confédération de mettre en vigueur la RPLP en janvier 2001, Bruxelles et le lobby routier (Union internationale des transports routiers) ont manifesté leur volonté à ce que le Conseil fédéral introduise également simultanément les contreparties prévues à cet effet dans l'accord bilatéral (contingents de 40 tonnes et tarifs spéciaux pour transports à vide). L'UE refusait d'accepter une taxe pour traverser la Suisse, si celle-ci n'ouvrait pas sa frontière aux 40 tonnes. Comme prévu **le Conseil fédéral a décidé d'introduire la RPLP**, mais afin de mieux la faire accepter, le gouvernement a décidé d'augmenter la limite de poids actuelle de 28 tonnes à 34 et de libérer à la même date les contingents pour véhicules de 40 tonnes prévus dans les accords bilatéraux. En faisant cette proposition, Berne passait outre la fin du processus de ratification des accords bilatéraux.⁶⁰

Si une majorité des pays de l'UE était d'accord d'accepter l'offre du Conseil fédéral (ouverture des contingents pour 40 tonnes au 1.1.01 pour compenser l'introduction de la RPLP liée aux prestations à la même date), plusieurs pays dont l'Italie, les Pays-Bas, l'Autriche et le Portugal ont émis des réticences. Le problème tenait au fait que les Quinze n'étaient pas d'accord sur la **répartition des 300'000 autorisations annuelles pour les 40 tonnes** auxquelles ils avaient droit dès janvier 2001. En plus de cela, ils redoutaient des distorsions de concurrence, les camionneurs suisses disposant d'un avantage sur les transporteurs européens. Devant l'impasse, le dossier a été renvoyé aux ambassadeurs des Quinze pour arbitrage. Ces derniers ont réussi à tomber d'accord sur la répartition des contingents d'autorisations de circulation des 40 tonnes et des camions de produits légers sur le territoire suisse. La clé de répartition des permis était: Allemagne 25% des permis, Italie 24%, France 15%, NL 8,9%, Autriche 8%, Belgique 6,9%, UK 3,35%, Espagne 2%, Luxembourg 1,45%, Danemark 1,4% et les autres pays ont moins de 1% des autorisations. Le mode de calcul a tenu compte du trafic de transit et du trafic bilatéral existant entre chaque pays de l'UE et la Suisse. Suite à cet accord, plus rien ne s'opposait politiquement à l'introduction de la RPLP.⁶¹

1) AB NR, 1987, S. 1447 ff.; AB NR, 1987, S. 1529 f.; AB NR, 1987, S. 232 ff.; AB SR, 1987, S. 487 ff.; AS, 1987, S. 361 ff.; BBl, 1988, I, S. 98 f.; Vat., 24.1.87; 9.9.87; 10.9.87; 23.9.87; 12.1.88; 8.4.88; TA, 27.1.87; 24.3.87; 13.7.87; 20.7.87; 12.8.87; 11.9.87; 14.9.87; NZZ, 22.5.87; 5.9.87; 10.9.87; 12.9.87; 8.10.87; 17.10.87; 3.11.87; 10.11.87; BaZ, 26.5.87; 26.6.87; 24.7.87; 14.10.87; 8.12.87; 24 Heures, 26.6.87; Ww, 16.7.87; SoBlick, 19.7.87; LNN, 28.8.87; 5.9.87; 9.9.87; 10.9.87; 18.9.87; CdT, 14.9.87; Bz, 17.9.87; Blick, 28.9.87; Bund, 29.9.87; SHZ, 8.10.87; BZ, 16.11.87; JdG, 8.12.87.

2) AB NR, 1988, S. 117; AB NR, 1988, S. 1913 ff.; AB SR, 1988, S. 529 ff.; Geschäftsbericht des Bundesrates 1988; NZZ, 4.8., 5.8., 9.9., 14.10., 17.10, 15.11. und 30.11.88; Presse vom 5.10.88. Bund, 25.5.88; BZ, 17.11.88; TA, 17.8.88, 7.9.88 und 15.11.88; BaZ, 17.11.88.

3) Presse du 19.1.89, 15.7. et 18.7.89; SHZ, 9.2.89; BaZ 26.5.89; JdG, 26.5., 23.11. et 24.11.89.

4) NZZ, 1.12.89, 8.4.89, 1.7.89, 16.9.89, 21.9.89, 4.11.89 et 18.11.89, 5.12.89; SHZ, 9.2.89; Presse des 4.3.89, 15.3.89, 28.6.89, 6.7.89 et 6.11.89, 6.12.89; 24 Heures, 19.4.89; NZZ, 1; BZ, 18.4.89, 5.6.89 et 6.6.89; AT, 18.10.89; JdG, 15.11.89; L'Hebdo, 20.7.89.

5) Presse du 18.12.90. Presse du 17.11.90.; Presse du 31.10.90; NZZ et TA, 18.12.90.

6) JdG et NZZ, 9.3.91; presse du 13.3., 28.3. et 30.3.91.

7) NZZ, 1.7.88, 14.7.88, 29.9.88, 16.11.88; Presse vom 17.11.88, 9.12.88. JdG, 5.4. und 15.7.88; Bund, 8.12.88.

8) Presse du 19.1.89; Bz, 28.2.89; TA, 22.3.89; Vr et NZZ 6.10.89; SHZ 12.10.89

9) SHZ, 21.6.90.; 1.2. et 2.2.90; BZ, 3.2.90; LNN, 5.2.90. 24 Heures, 4.5.90 et du 22.6.90. Suisse, 27.2.90, BaZ, 31.3.90 et 16.5.90., 29.3. et 20.6.90; JdG, 23.11.90.; TA, 31.5.90. Bund, 28.3.90; NZZ, 30.3.90; JdG, 17.11.90.

10) BO CN, 1991, p. 379 s.; JdG, 15.2.91.

11) JdG, 21.2., 23.2. et 7.3.91.

12) Presse du 7.6., 14.6., 18.6., 20.6. et 24.7.91; BZ, 8.6. et 15.6.91; TA, 18.6.91.

13) Presse du 16.2., 25.3., 26.3., 8.10.91, 14.10., 22.10. et 4.12.94; BZ, 28.10.91; Suisse, 13.11. et 29.12.91; SHZ, 5.12.91. NZZ, 22.2., 17.6.91., 26.11.91.; BaZ, 26.2. et 27.3.91; TA, 7.3., 20.6., 7.10. et 9.10.91; Bund, 15.3.91; Ww, 4.4. et 27.6.91; JdG, 12.4., 5.10., 7.10. et 9.10.91; BZ, 29.5.91; LNN, 28.9.92; 24 Heures, 1.10.91; LM, 7.10. et 18.10.91.

14) Presse du 7.11.91.

- 15) FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 14.2 et 15.5.92; NZZ, 14.5.92
16) Presse du 19.5.92.
17) BO CE, 1992, p. 918 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 3.7.92.
18) BO CN, 1992, p. 2587 ss.
19) BaZ, 3.9.92; presse du 1.10 et 17.12.92; JdG, 24.10, 27.10 et 1.12.92; NZZ, 5.11, 19.11 et 1.12.92
20) NZZ et JdG, 1.11.91; presse du 4.12.91.
21) BO CE, 1992, p. 931 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1060 ss.
22) Presse du 14.1.93; JdG, 15.1 et 12.2.93; Bund et NZZ, 23.1.93.
23) BO CN, 1993, p. 2038 ss.; Bund, 25.2, 23.4, 26.5 et 5.6.93; 24 Heures, 3.3 et 29.3.93; presse des 6.3, 30.3, 27.5 et 1.12.93; NZZ, 26.3 et 24.4.93; JdG, 24.4 et 7.6.93
24) Presse des 8.6, 9.6, 15.9, 16.9, 22.9, 30.9, 9.11 et 19.11.93; JdG, 16.7.93; NZZ, 28.9.93.
25) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.
26) BO CN, 1994 p. 155 ss.; Presse des 21.2, 22.2, 8.3, 15.3, 16.3, 3.6 et 4.6.94; 24 Heures, 27.5 et 28.5.94
27) NZZ et BaZ, 14.9.94; SoZ, 18.9 et 25.9.94; NZZ, 23.9.94; 24 Heures, 26.9.94; presse des 27.9, 28.9, 18.11 et 22.11.94.
28) Presse du 19.1.94; NF, 1.12.94.
29) 24 Heures, 9.10.95.
30) 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.
31) JdG, 1.7.95.
32) Presse des 10.2. et 22.2.96
33) Presse du 12.3.96.6
34) Presse du 4.4.96.7
35) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96
36) JdG et TA, 7.12.96; presse du 13.12.96
37) Presse des 5.12 et 6.12.96; 24 Heures, 9.12.96.10
38) 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
39) Presse des 16.5, 20.5 et 21.5.97.8
40) Presse des 24.5 et 26.5.97.9
41) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
42) Presse des 8.10, 14.10 et 23.10.97.12
43) 24 Heures, 31.10.97; presse des 1.11, 6.11 et 17.11.97; NQ, 3.11.97.14
44) NQ, 19.11, 20.11 et 25.11.97; JdG, 20.11.97; TA, 29.11.97; Lib., 5.12.97; presse des 11.12 et 12.12.97.15
45) Presse du 13.12.97.16
46) JdG, 19.1.98; presse des 20.1 et 26.1.98
47) JdG, 29.1.98; presse des 17.2, 5.3 et 7.3.98; NZZ, 6.3.98.7
48) Presse des 18.3, 27.5 et 30.6.98; LT, 15.4.98.8
49) Presse des 28.9 et 29.9.98; TA, 2.10.98
50) Presse des 1.12, 2.12 et 3.12.98
51) NZZ, 8.12.98; presse des 8.12 et 12.12.98.11
52) Presse du 3.2.99; DETEC, communiqué de presse du 18.6.99; TG, 11.1.99.
53) Presse du 16.3.99.
54) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
55) FF, 1999, p. 5440 ss.; FF, 1999, p. 6266 ss.
56) FF, 1999, p. 5753 ss.7; FF, 1999, p. 5753.8; FF, 1999, p. 5754 s.9
57) FF, 1999, p. 5776 ss.10
58) FF, 1999, p. 5600 ss. 12; FF, 1999, p. 5787. 11
59) LT, 28.4.00.
60) Presse du 29.9.00.
61) Presse du 2.11.00; LT, 15.11.00.