

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier

**Dossier: Die Bilateralen Verträge I und die sektoriellen Verhandlungen
mit der EU 1993 bis 1998**

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Barras, François
Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Clivaz, Romain
Dupraz, Laure
Ehrensperger, Elisabeth
Eperon, Lionel
Füzesséry, Alexandre
Hirter, Hans
Huguenet, François
Mach, André
Müller, Eva
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Barras, François; Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Clivaz, Romain; Dupraz, Laure; Ehrensperger, Elisabeth; Eperon, Lionel; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Huguenet, François; Mach, André; Müller, Eva; Terribilini, Serge 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Die Bilateralen Verträge I und die sektoriellen Verhandlungen mit der EU 1993 bis 1998, 1993 – 2002*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 11.05.2025.

Inhaltsverzeichnis

Négociations sectorielles avec l'UE (1993-1998)	1
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)	11
Forschung und Entwicklung (Bilaterale I und Gesetzesanpassungen, BRG 99.028-5)	24
Accord agricole (Accords bilatéraux I & modifications de loi, MCF 99.028-2 & 99.028-6)	28
Accords bilatéraux I avec l'UE (MCF 99.028-1)	30
Minimale Arbeits- und Lohnbedingungen (Flankierende Massnahmen zu den Bilateralen I, BRG 99.028-8)	33
Personenfreizügigkeit (Bilaterale I und flankierende Massnahmen, BRG 99.028-4)	35

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
WTO	Welthandelsorganisation
AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
BLW	Bundesamt für Landwirtschaft
EU	Europäische Union
EVD	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
BBW	Bundesamt für Bildung und Wissenschaft
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SVG	Strassenverkehrsgesetz
FRP	Forschungsrahmenprogramm (Europäische Kommission)
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
IAO	Internationale Arbeitsorganisation
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
CNG	Christlichnationaler Gewerkschaftsbund (Vorgänger von Travail.suisse)
Erasmus	EuRopean Community Action Scheme for the Mobility of University Students / Erasmus-Programm
SMUV	Gewerkschaft Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen (urspr. Schweizerischer Metall- und Uhrenarbeiterverband)
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
OMC	Organisation mondiale du commerce
ASIN	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
OFAG	Office fédéral de l'agriculture
UE	Union européenne
DFE	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
EEE	l'Espace économique européen
PME	petites et moyennes entreprises
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
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
OFES	Office fédéral de l'éducation et de la science
USAM	Union suisse des arts et métiers
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
PCR	Programmes-cadres de recherche, de développement technologique et de démonstration (UE)
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
SEV	Syndicat du personnel des transports
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)

CE	Communauté européenne
OIT	Organisation internationale du travail
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
UPS	Union Patronale Suisse
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Suisse (Prédécesseur de Travail.suisse)
Erasmus	EuRopean Community Action Scheme for the Mobility of University Students / programme Erasmus
FTMH	Syndicat de l'industrie, de la construction et des services (initialement Fédération suisse des travailleurs de la métallurgie et de l'horlogerie)
ASTAG	Association suisse des transports routiers
CF	Conseil fédéral
TTA	Taxe de transit alpine
LTV	Loi sur le transport de voyageurs

Négociations sectorielles avec l'UE (1993–1998)

Beziehungen zur EU

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.02.1993
ANDRÉ MACH

Dans son message sur le programme consécutif au rejet du traité de l'EEE, le Conseil fédéral a indiqué qu'il donnait dans l'immédiat la priorité aux négociations bilatérales avec l'UE afin de conclure des accords sectoriels sur les dossiers intéressant la Suisse.

Lors d'une **première réunion du comité mixte de l'accord de libre-échange de 1972** en février, il est ressorti que, parmi les nombreuses propositions (16) de négociations bilatérales de la Suisse, les dossiers directement liés à l'accord de 1972 (règles d'origine et produits agricoles transformés) revêtaient un intérêt commun pour la Suisse et l'Union. Un groupe d'experts a ainsi été institué afin d'examiner ces problèmes. Au sujet des dossiers moins directement liés à l'accord de libre-échange (entraves techniques aux échanges, marchés publics, propriété intellectuelle, questions vétérinaires et phytosanitaires, responsabilité du fait produit) la commission européenne s'est montrée beaucoup plus réservée. Enfin, concernant les domaines hors accord de libre-échange, comme par exemple les transports et la participation aux programmes de recherche de l'UE, la commission s'est contentée de prendre note des souhaits de la Suisse.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 29.06.1993
ANDRÉ MACH

Fin juin, les conseillers fédéraux F. Cotti et J.P. Delamuraz se sont rendus à Bruxelles, à l'invitation de la commission européenne, pour rencontrer plusieurs de ses membres, dont son président J. Delors, afin de faire le point sur les **relations entre la Suisse et l'Union européenne**. Sur la base des propositions de négociation de la Confédération, la commission européenne, dont les relations avec la Suisse étaient loin de constituer une priorité, a élaboré un rapport sur les relations futures avec la Suisse à l'intention du Conseil des ministres. Dans ce document, qui souligne que les accords bilatéraux devaient se baser sur l'avantage mutuel et la réciprocité, les commissaires européens préconisaient dans une première étape d'ouvrir des négociations bilatérales que sur deux dossiers: transports routier et aérien et libre circulation des personnes. Afin de ne pas risquer le rejet par le peuple suisse d'un des accords bilatéraux, la commission de Bruxelles a exigé que ceux-ci soient juridiquement liés. Les négociateurs suisses ont réagi de façon très critique aux propositions de la commission; ils ont notamment estimé que le lien établi par la commission entre les transports et la libre circulation des personnes était incompréhensible et injustifié notamment parce que l'ouverture de négociations sur les transports était déjà prévue dans l'accord sur le transit conclu en 1991.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 23.11.1993
ANDRÉ MACH

Sous l'impulsion de la présidence belge, le Conseil des ministres des affaires étrangères a modifié le cadre des négociations avec la Suisse dans le sens d'un assouplissement et d'un élargissement des propositions de négociation. Les ministres des affaires étrangères des douze se sont montrés divisés sur la stratégie à suivre lors des négociations avec la Suisse; les pays du Sud de l'Europe (Espagne, Italie et Portugal), dont les ressortissants sont nombreux à travailler en Suisse, soutenaient une ligne dure, alors que les pays du Nord de l'Europe, moins intéressés à des concessions de la Suisse dans le domaine de la libre circulation des travailleurs, étaient plus modérés. Le Conseil des ministres a ainsi adopté un cadre de négociation à l'intention de la commission européenne comprenant **cinq dossiers**; outre les transports et la libre circulation des personnes, trois nouveaux domaines prioritaires furent retenus: la participation de la Suisse aux programmes de recherche de l'UE, l'accès au marché des produits agricoles et la question des règles d'origine, ce dernier dossier devant être réglé dans le cadre du comité mixte Suisse-UE de l'accord de libre-échange de 1972. Par ailleurs, les ministres des douze se sont déclarés prêts à entamer ultérieurement des négociations dans les domaines évoqués par la Suisse comme les obstacles techniques aux échanges et l'accès aux marchés publics. Bien qu'ayant renoncé à établir un lien juridique entre les différents dossiers, le Conseil des ministres, afin de se prémunir d'un rejet par le peuple suisse d'un accord conclu, a averti qu'il ratifierait ces accords après que la Suisse l'aura fait. Le Conseil fédéral a accueilli avec soulagement la décision du Conseil des ministres. Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne devraient formellement débiter en 1994.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.12.1993
ANDRÉ MACH

En fin d'année, un accord a pu être trouvé entre les négociateurs suisses et européens au sein du comité mixte de l'accord de libre-échange de 1972 sur la question des règles d'origine; à quelques nuances près, la Suisse pourra ainsi bénéficier du même régime que les autres pays de l'EEE. Ce premier succès de la «**voie bilatérale**» revêtait une grande importance pour l'industrie d'exportation qui écoule près des deux tiers de ses produits vers les pays de l'EEE.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 03.02.1994
LIONEL EPERON

Au début du mois de février 1994, le Conseil fédéral a chargé le **Comité interdépartemental pour l'intégration européenne** d'assumer la coordination des négociations bilatérales entre la Suisse et l'Union européenne. La présidence de ce comité a été attribuée au secrétaire d'Etat **Jakob Kellenberger**.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 27.09.1994
LIONEL EPERON

Suite à l'acceptation par le peuple et les cantons de l'**initiative des Alpes**, les **relations entre la Confédération et les pays membres de l'Union européenne se sont détériorées** de façon significative. Réunis à Bruxelles au lendemain de la votation, les ministres des affaires étrangères de l'UE se sont en effet prononcés pour une réévaluation de l'ensemble de leurs relations avec la Suisse, remettant en cause l'ouverture même des négociations bilatérales, prévue initialement pour le printemps. Après une pause de réflexion de 3 mois – durant laquelle les préparatifs des mandats de négociation ont été gelés – les ministres des affaires étrangères de l'UE ont confirmé leur intention de négocier, "au moment approprié", des accords sectoriels avec la Suisse. A cet égard, ils ont demandé à la Commission européenne d'achever la préparation des directives de négociation dans les domaines de la libre circulation des personnes, de la recherche, de l'accès au marché pour les produits agricoles, des obstacles techniques aux échanges et de l'accès aux marchés publics. L'adoption d'un mandat de négociation dans le domaine des transports routier et aérien a, pour sa part, été soumis à de plus amples clarifications quant aux modalités d'une application de l'initiative des Alpes non-discriminatoire et conforme à l'économie de marché par les autorités suisses. Pour répondre aux sollicitations des Douze, le Conseil fédéral a proposé un paquet de mesures (taxe poids lourds proportionnelle aux kilomètres parcourus, taxe pour le franchissement des passages alpins concernés, mesures visant à promouvoir le trafic combiné) s'appliquant tant aux transporteurs suisses qu'à leurs collègues européens. Si les ministres des transports de l'UE ont approuvé, au mois de septembre, les principes émis par le Conseil fédéral, ils ont toutefois réclamé davantage de précisions avant d'entamer des négociations bilatérales en matière de transports routier et aérien.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.11.1994
LIONEL EPERON

Réunis au mois d'octobre à Luxembourg, les **ministres des affaires étrangères des Douze** ont donné leur feu vert à l'**ouverture de négociations bilatérales** en matière de libre circulation des personnes, de recherche, d'accès au marché pour les produits agricoles, d'obstacles techniques aux échanges et d'accès aux marchés publics. L'intégration du volet des transports dans ce premier paquet de négociations demeurait alors soumise aux explications complémentaires requises par l'UE. Conscients des risques d'achoppement dans des domaines tels que la libre circulation des personnes ou la levée de la limite de 28 tonnes pour les poids lourds, les ministres de l'UE ont tenu à rappeler que les négociations sectorielles devront progresser parallèlement, empêchant ainsi la Suisse de rejeter les accords qui ne lui conviennent pas.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.12.1994
LIONEL EPERON

Après huit mois de remise en question, le Conseil des ministres des transports de l'UE a finalement décidé de **réactiver les dossiers routier et aérien** en demandant à la Commission européenne de reprendre la préparation des directives de négociations en matière de transports. L'ouverture proprement dite des négociations dans ce secteur prioritaire pour la Confédération n'a cependant été fixée qu'au printemps 1995. Ayant toutefois reçu la certitude que les transports feraient partie intégrante du premier paquet de négociations, le Conseil fédéral a répondu favorablement à la proposition de la Commission européenne d'ouvrir les négociations bilatérales dès le 12 décembre à Bruxelles. Les autorités fédérales ont néanmoins souhaité reporter les discussions sur la libre circulation des personnes et sur l'accès au marché des produits agricoles de quelques semaines afin d'affiner leurs mandats de négociation dans ces deux domaines particulièrement sensibles pour la Suisse. Face à l'insistance de l'Union européenne,

ces deux secteurs ont cependant été abordés dès l'ouverture des négociations qui ont débuté à la date prévue. A cette occasion, le coordinateur suisse des négociations, Jakob Kellenberger, a indiqué que la Suisse souhaitait également aborder d'autres dossiers importants avec l'UE tels que celui du perfectionnement passif des textiles, de l'audiovisuel (programme MEDIA), des statistiques ou encore de l'éducation et de la formation (ERASMUS, COMETT).

Bien que le Conseil fédéral ait tenu, pour des raisons tactiques, à rester le plus discret possible sur le contenu de ses mandats de négociations, les enjeux des **sept secteurs** prioritaires concernés peuvent être résumés comme suit: En matière de recherche, il s'agit principalement pour la Suisse de participer au 4e programme-cadre de l'UE pour les années 1995 à 1998. Dans le domaine des marchés publics, la négociation doit assurer que les entités publiques qui achètent du matériel, effectuent des travaux ou commandent des services traitent d'une manière égale tous les fournisseurs potentiels, qu'ils soient suisses ou étrangers. Concernant les obstacles techniques au commerce, l'enjeu consiste à faciliter les échanges par la conclusion d'un accord sur la reconnaissance mutuelle des certificats de conformité. Dans le secteur de la libre circulation des personnes, l'UE désire que la Suisse ouvre son marché de l'emploi aux ressortissants de l'EEE. La reconnaissance mutuelle des diplômes, le droit de résidence des étudiants et retraités ainsi que la coordination de la sécurité sociale constituent les autres volets de ce domaine clé de la négociation. En ce qui concerne l'agriculture, il s'agit d'améliorer, de part et d'autre, l'accès au marché d'une soixantaine de produits agricoles. En matière de transports routiers, l'UE est prête à ouvrir son marché aux transporteurs suisses, à condition que la Confédération abandonne l'interdiction des 40 tonnes, sur les routes de plaine tout au moins. Quant aux transports aériens, l'enjeu pour la Suisse est de permettre à Swissair de participer au marché unique du ciel européen. Des résultats concrets ne sont cependant pas attendus avant mi-1995.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.12.1994
LIONEL EPERON

Le président de l'UDC zurichoise et de l'ASIN, Chrisoph Blocher, a déclaré qu'il se réservait expressément le droit de lancer un **référendum contre les résultats des négociations bilatérales**, notamment en ce qui concerne la libre circulation des personnes et la levée de la limitation de 40 tonnes pour les poids lourds.⁹

POSTULAT
DATUM: 18.12.1994
LIONEL EPERON

En vue de l'ouverture des pourparlers avec l'Union européenne sur la **libre circulation des personnes**, le Conseil national a transmis un **postulat Stamm** (prd, AG) demandant au Conseil fédéral de négocier une clause d'urgence **qui permettrait à la Suisse de suspendre unilatéralement cette libre circulation** en cas d'afflux de ressortissants des pays de l'UE supérieur à 10 ou 15% au maximum.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 30.12.1994
LIONEL EPERON

Les conseillers fédéraux, en particulier Adolf Ogi, et les diplomates suisses ont multiplié les contacts avec les gouvernements des pays membres de l'UE afin de leur présenter la position de la Suisse dans le processus d'**intégration européenne** après l'acceptation populaire de l'initiative des Alpes d'une part, et de préparer les négociations bilatérales avec l'UE, d'autre part.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.07.1995
LIONEL EPERON

Inaugurées officiellement à la mi-décembre 1994, les négociations bilatérales entre la Suisse et l'Union européenne n'ont réellement débuté qu'à partir du mois de janvier avec l'ouverture successive des pourparlers dans les domaines de la recherche, des obstacles techniques au commerce, de la libre circulation des personnes, des produits agricoles et de l'accès aux marchés publics. Egalement partie intégrante du premier paquet de négociations défini en 1994, et conformément à ce qui avait été agendé, les secteurs relatifs aux transports routiers et aériens n'ont été empoignés qu'en mars, après que les ministres des transports des Quinze eurent approuvé le mandat de négociation élaboré par la Commission européenne. Cette approbation risqua néanmoins d'être sérieusement compromise suite au paraphe de l'accord «Open Sky» prévoyant la libéralisation du trafic aérien entre les Etats-Unis et la Suisse. Les prévisions selon lesquelles les premiers résultats concrets concernant les dossiers «techniques» (recherche, obstacles techniques au commerce et marchés publics) auraient pu être obtenus dans le courant du mois de juillet n'ont pas tardé à être démenties en raison des **blocages** induits par les **divergences de vues** des négociateurs suisses et européens sur le délicat sujet de la libre circulation des personnes et sur

celui des transports routiers, principalement. Outre ces conflits d'intérêts relatifs au contenu même des mandats de négociation adoptés par les parties, la menace permanente d'un référendum contre toute proposition jugée trop défavorable aux intérêts helvétiques, le refus du peuple suisse d'assouplir la législation relative à l'acquisition d'immeubles par les étrangers (Lex Friedrich) ainsi que la perspective des élections fédérales d'automne n'ont également guère favorisé la progression des concessions mutuelles.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 14.09.1995
LIONEL EPERON

Tour à tour évoquée par les autorités fédérales et la Commission européenne dans l'optique de sortir de l'impasse avant la pause estivale, la possibilité de conclure un premier **"mini-paquet" d'accords bilatéraux** relatifs aux secteurs les moins controversés ainsi que de scinder en deux le dossier de la libre-circulation des personnes ne devait finalement pas être retenue en raison de l'attachement de la majorité des Etats membres de l'UE aux principes de **"globalité et de parallélisme approprié"**. Etablis dès le début des pourparlers par les Quinze, ces principes visent à garantir que les résultats obtenus au sein des sept secteurs progresseront de façon symétrique. Or, si les principaux problèmes soulevés par les dossiers relatifs à la recherche, aux obstacles techniques au commerce et aux marchés publics devaient être réglés six mois après le début des négociations, d'importantes divergences subsistaient néanmoins entre la Suisse et l'Union européenne dans les secteurs de la libre circulation des personnes et des transports terrestres et aériens, empêchant ainsi la conclusion d'un quelconque accord entre les parties. Ainsi, la proposition helvétique d'apporter des améliorations "qualitatives" (telle que la suppression du statut de saisonnier) à la situation des ressortissants de l'UE travaillant ou résidant en Suisse devait être jugée nettement insuffisante par les négociateurs européens. Bien qu'ayant proposé en juillet la conclusion d'un accord d'une durée de sept ans selon lequel la Confédération ne serait tenue d'appliquer la libre circulation des personnes qu'après une phase transitoire de trois ans, ceux-ci ont en effet exigé que la Suisse, passé ce délai, procède à la levée pure et simple de son **système de contingentement** de la main-d'oeuvre étrangère. Les conflits d'intérêts rencontrés dans le domaine des transports routiers devaient, pour leur part, continuer de se focaliser sur l'éventuelle suppression de la limite des 28 tonnes circulant sur le Plateau ainsi que sur la question des taxes que la Suisse prévoit de prélever sur les poids-lourds européens.¹²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 04.12.1995
LIONEL EPERON

Suspendues durant l'été, les négociations bilatérales devaient reprendre dans le courant du mois de septembre, sans pour autant que les négociateurs suisses et européens parviennent à parachever l'un des sept secteurs négociés avant la fin de l'année. Hormis au sein des dossiers techniques déjà évoqués, des progrès furent également enregistrés dans les domaines de l'agriculture et, dans une moindre mesure, dans celui des transports aériens. En revanche, l'absence de convergences entre les parties sur les délicats dossiers relatifs à la libre circulation des personnes et aux transports terrestres devait se confirmer. C'est pourquoi les autorités fédérales – qui multiplièrent les contacts diplomatiques avec les instances européennes dans l'optique de sortir de l'impasse – proposèrent à nouveau que les négociations bilatérales soient conduites selon une **stratégie en deux volets**: le premier relatif à la conclusion, avant la fin 1995, d'un premier paquet d'accords bilatéraux ayant trait aux secteurs les plus avancés; le second visant au renvoi à une date ultérieure des pourparlers sur les points les plus controversés, en scindant le dossier des transports en deux parties, d'une part, et en assortissant celui sur la libre circulation des personnes d'une **"clause évolutive"**, d'autre part.

Exposée dans un mémorandum sur l'état des négociations adressé fin novembre aux Quinze, cette clause évolutive aurait permis la conclusion rapide d'un premier accord basé sur les "améliorations qualitatives" proposées jusqu'alors par la Suisse, la libre circulation des personnes proprement dite étant quant à elle reportée jusqu'à la mise sur pied d'un second round de négociations consacré spécifiquement à cette question. Ne contenant aucun engagement ni calendrier précis, cette option fut cependant jugée insuffisamment contraignante par la Commission européenne qui réitéra son **exigence relative à une application entière de la libre circulation des personnes** à l'issue d'une période transitoire de trois ans.¹³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 05.12.1995
LIONEL EPERON

Réunis à Bruxelles en fin d'année afin de faire le point sur l'avancement des pourparlers, les ministres des affaires étrangères des pays membres de l'UE devaient réaffirmer le caractère indissociable des sept secteurs négociés et rejeter dès lors la stratégie en deux volets proposée par les négociateurs helvétiques. Les Quinze ont toutefois chargé la Commission européenne de **poursuivre** activement **les négociations bilatérales** en cours avec la Confédération.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.01.1996
LIONEL EPERON

Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne concernant la conclusion d'accords bilatéraux sectoriels se sont poursuivies tout au long de l'année sous revue sans pour autant que les deux parties n'arrivent à s'entendre de façon définitive sur les questions particulièrement conflictuelles de la **libre circulation des personnes** et des **transports routiers**. Au vu des principes de "globalité et de parallélisme approprié" établis dès le début des négociations par les Quinze, aucun des sept accords sectoriels n'a ainsi pu être conclu d'ici la fin de l'année, et ce bien que les dossiers qualifiés de techniques (recherche, obstacles techniques aux échanges, produits agricoles et accès aux marchés publics) aient fait l'objet d'un large assentiment tant du côté helvétique que de celui des négociateurs européens.

Pressé dès le début d'année par les associations faïtières de l'économie suisse désireuses de voir aboutir les pourparlers dans les semaines qui suivaient, le Conseil fédéral chargea dans un tout premier temps ses négociateurs de rédiger des **clauses évolutives** "acceptables de part et d'autre" non plus pour le seul domaine de la libre circulation des personnes, mais également pour ceux des transports terrestres et aériens: concernant la libre circulation des personnes, le gouvernement devait initialement réitérer sa volonté de se limiter dans une première phase à une amélioration qualitative du statut des travailleurs européens en Suisse (abolition du statut de saisonnier, regroupement familial, mobilité géographique et professionnelle), suivie par la suite d'un nouveau tour de table sur la libre circulation à proprement parler. Dans le domaine des transports routiers, la stratégie à deux vitesses chère au gouvernement helvétique tablait sur une augmentation du nombre des 40 tonnes autorisés à circuler en Suisse, ou sur un élargissement de la zone frontière dans laquelle ces véhicules auraient été admis. Le second volet des négociations relatif à ce dossier aurait alors porté sur une éventuelle levée de la limite des 28 tonnes à partir de 2005 ainsi que sur l'introduction de taxes d'incitation favorisant le transit alpin par le rail.

Bien que le principe même de l'introduction de clauses évolutives n'ait pas été exclu par les Quinze, le vœu des autorités suisses de voir s'achever le dur exercice des bilatérales d'ici à la moitié de l'année 1996 ne devait toutefois pas se réaliser en raison des **divergences de vue** entre les parties concernant la question du contenu de ces clauses. Ne prévoyant la fixation d'aucune date ni moyens pour parvenir aux objectifs finaux des négociations – menace de référendum oblige –, la position helvétique ne pouvait en effet convenir aux négociateurs européens désireux de voir la Confédération prendre des engagements précis et contraignants sur les questions relatives à la libéralisation de son marché du travail et à la levée de l'interdiction des 40 tonnes. Conscients des craintes que pareilles revendications ne manqueraient pas de susciter dans l'opinion publique suisse, les Quinze laissèrent néanmoins déjà entrevoir la possibilité d'inclure une **clause de sauvegarde** à laquelle la Suisse pourrait avoir recours en cas d'afflux massif de travailleurs étrangers sur son territoire.¹⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 23.04.1996
LIONEL EPERON

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

Dans la perspective de procéder en avril aux adaptations nécessaires de l'offre suisse

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

Cette percée spectaculaire qui, l'espace d'un instant, laissa présager l'aboutissement proche des négociations bilatérales fut néanmoins d'emblée hypothéquée par les déclarations des Démocrates suisses et du député UDC et président de l'ASIN, Christoph Blocher, qui annoncèrent leur intention de lancer un **référendum** contre les accords sectoriels avec l'UE au cas où ceux-ci seraient conclus sur la base des dispositions comprises dans la nouvelle offre des autorités fédérales. Le recours à la procédure référendaire fut d'ailleurs également évoqué par le parti de la liberté et les Verts. Quant aux Quinze – dont la Suisse espérait un signal favorable suite aux concessions accordées –, la majorité d'entre eux accueillit de manière positive les nouvelles propositions de la partie helvétique. Plusieurs Etats-membres, Espagne et Portugal en tête, rappelèrent toutefois qu'à leurs yeux la Suisse se devait de souscrire à l'objectif de la libre circulation avant qu'une modification des directives de négociation données à la Commission européenne ne soit entreprise.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.07.1996

LIONEL EPERON

Au terme d'un examen détaillé de l'offre helvétique, les ministres des affaires étrangères des Quinze reconnurent à leur tour que celle-ci avait imprimé une nouvelle dynamique au processus bilatéral entre la Confédération et l'UE. En dépit de cette **appréciation générale favorable**, les partenaires de l'Union firent cependant clairement comprendre aux négociateurs suisses que s'ils approuvaient désormais officiellement l'approche par étapes telle que suggérée par le Conseil fédéral, ils attendaient en revanche davantage de concessions dans les deux domaines clés des négociations: ainsi, les Quinze devaient avant tout rappeler leur attachement à une mise en oeuvre pleine et entière de la libre circulation des personnes, en échange de quoi ils se déclarèrent disposés à octroyer à la Suisse la clause de sauvegarde ad hoc. Ils réitérèrent par ailleurs leur revendication concernant l'accès des poids lourds de 40 tonnes aux centres économiques du Plateau suisse dès l'entrée en vigueur de l'accord sectoriel et insistèrent sur le fait qu'un certain nombre de règles soit d'ores et déjà fixé pour s'assurer que la redevance alpine suisse sera proportionnelle et non-discriminatoire.

Bien que les deux parties aient déclaré vouloir profiter du nouvel élan insufflé par la réponse encourageante de l'Union européenne aux concessions suisses, la **réunion en juillet des ministres des affaires étrangères des Quinze** se solda sans que ceux-ci ne formulent les contre-propositions détaillées que la partie helvétique s'estimait alors en droit d'obtenir de l'UE. Seule une déclaration d'intention dans laquelle les partenaires de l'Union demandèrent que les négociations bilatérales soient menées à bien dès que possible devait marquer cette rencontre qui ne conduisit cependant à la fixation d'aucune échéance pour parvenir à cet objectif.¹⁷

Le souhait des autorités fédérales de voir aboutir le périlleux exercice des bilatérales avant la fin de l'année ne fut pas davantage exaucé à l'issue des diverses rencontres que tinrent les négociateurs suisses et européens ainsi que les ministres des transports et des affaires étrangères des Quinze durant les mois de septembre à décembre. Bien que la Commission européenne eût, dans une large mesure, reconnu le bien-fondé des thèses helvétiques concernant la mise en place d'une taxe poids lourds reflétant la vérité des coûts du trafic routier, la majorité des pays membres de l'UE – Autriche, Italie et France en tête – rechigna néanmoins à s'engager sur cette voie avant qu'un débat sur la question ne soit mené à l'échelon interne de l'Union. Dans le domaine de la libre circulation des personnes, les Quinze se bornèrent à répéter les revendications formulées jusqu'alors: que la Suisse s'engage de façon contraignante sur ce principe, sans quoi aucun accord sur les bilatérales ne pourrait être trouvé. L'intransigeance de l'UE en la matière fut néanmoins tempérée par une proposition de la Commission européenne visant à introduire une **clause de sauvegarde taillée sur mesure** en vue d'apaiser les craintes de la population helvétique: baptisée "mécanisme d'évolution contrôlée", ce dispositif complexe de fermeture du marché de l'emploi helvétique en cas d'afflux massif de ressortissants européens pourrait être actionné unilatéralement par la Confédération durant une période transitoire de quelques années, et ce sans que l'Union ne prenne de mesures de rétorsion. Passé ce délai, ce mécanisme se transformerait en clause de sauvegarde classique dont l'utilisation – limitée dans le temps – nécessiterait alors l'accord préalable des deux parties. Malgré cette contre-proposition qualifiée d'intéressante par les autorités helvétiques, la Berne fédérale réitéra une nouvelle fois son refus quant à la conclusion d'un accord entraînant le passage automatique vers la libre circulation intégrale des personnes. Cette divergence de fond entre la Suisse et l'UE devait toutefois singulièrement s'aplanir au début du mois de décembre après que négociateurs suisses et européens eurent communément élaboré une **solution de compromis**: aux termes de cette dernière, l'accord sectoriel consacrerait la suspension des contingents de main-d'œuvre européenne dès 2005, et ce pour une année d'essai. A l'issue de cette période probatoire durant laquelle la Suisse pourrait actionner la clause de sauvegarde unilatérale, les autorités fédérales et éventuellement le peuple suisse devraient alors se prononcer formellement sur le renouvellement ou non de cet accord limité à sept ans, sans toutefois que cette décision ne fasse l'objet d'un nouveau round de négociations comme la Suisse l'avait exigé jusqu'alors. En cas d'acceptation du principe même de la libre circulation par la Confédération, cette dernière se verrait alors accorder une période transitoire de sept à neuf ans au terme de laquelle tout mécanisme de freinage devrait être abandonné en vue de garantir la libéralisation pleine et entière de son marché du travail. Suite à cette embellie inespérée dans un domaine qui jusqu'alors avait constitué la principale pierre d'achoppement des négociations, le point de friction entre la Suisse et l'UE semble désormais devoir se cristalliser sur le secteur des transports routiers où les positions des deux parties n'ont pour l'heure pu faire l'objet d'aucun compromis concernant la question de la fiscalité à travers l'Arc alpin.¹⁸

Trois ans après leur lancement officiel, les négociations bilatérales sectorielles entre la Suisse et l'Union européenne n'ont toujours pas connu la percée décisive qui aurait permis aux deux parties de conclure d'ici à la fin 1997 un accord politique global dans les sept domaines faisant l'objet de pourparlers. Cette impossibilité d'élaborer un compromis qui puisse satisfaire à la fois les intérêts helvétiques et communautaires fut d'autant plus surprenante au regard des prévisions faites en début d'année quant à la conclusion probable des négociations avant l'été. Cependant, après avoir achoppé durant de nombreux mois sur l'épineux dossier de la libre circulation des personnes, le processus bilatéral s'est heurté à une **incompatibilité totale de vues** entre négociateurs suisses et européens au sujet des **transports terrestres**. Soucieuses de garantir le transfert du trafic de transit de la route au rail conformément aux exigences de la politique suisse en matière de transports, les autorités fédérales fixèrent dans le courant du mois de janvier à 600 francs le montant maximal des taxes à prélever à partir de 2005 sur chaque camion de 40 tonnes effectuant la traversée Bâle-Chiasso. Tablant pour leur part sur une ponction maximale de 340 francs pour le même trajet, les Quinze ne manquèrent pas de rejeter sans autre forme de procès les prétentions suisses qui furent qualifiées de prohibitives. Les divergences de vues entre la Berne fédérale et Bruxelles dans le domaine des transports routiers ne se limitèrent toutefois pas au seul montant des taxes, mais concernèrent également la clause de sauvegarde non fiscale et unilatérale demandée expressément par la Confédération ainsi que l'établissement d'un certain quota annuel de 40 tonnes autorisés à circuler sur le territoire suisse avant 2005. Compte tenu des profondes dissensions existant sur ces aspects bien précis du dossier des transports, les négociations bilatérales ne tardèrent

pas à devenir le théâtre d'un **véritable bras de fer** durant lequel la Suisse fut peu à peu amenée à revoir ses ambitions premières à la baisse, sous peine de provoquer la rupture définitive des pourparlers. Soumises à un ultimatum de la part de l'Union concernant le montant des taxes routières, les autorités fédérales proposèrent en avril d'imposer les poids lourds de manière différenciée en fonction de leurs émissions polluantes. Le système envisagé par la partie helvétique prévoyait à ce titre d'abaisser le niveau moyen des taxes à 460 francs (inflation non comprise), ce qui demeura cependant trop élevé aux yeux de la Commission européenne. L'intransigeance de l'UE à l'égard des positions défendues par la Suisse fut d'ailleurs couronnée par le refus des Quinze de convoquer en mai un Conseil extraordinaire des ministres européens des transports dont il était initialement attendu l'achèvement des négociations sectorielles dans ce domaine.¹⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.06.1997
LIONEL EPERON

Après l'intense activité diplomatique déployée jusqu'alors par les deux parties en vue d'achever les pourparlers bilatéraux avant l'été, l'annulation de cette réunion fut à l'origine d'une période de léthargie de quatre mois durant laquelle le rythme des rencontres entre les négociateurs suisses et européens connut un fort ralentissement. Sur le plan interne, cette **nouvelle crise** du processus bilatéral fut diversement appréciée par les principaux acteurs de la scène politique suisse. La consternation que provoqua ce blocage parmi les milieux économiques conduisit ces derniers à revendiquer davantage de flexibilité de la part du gouvernement de manière à ce que les négociations puissent encore aboutir avant la fin 1997 et non pas en 1998 comme le laissa alors entrevoir le conseiller fédéral Moritz Leuenberger. A l'inverse des partis gouvernementaux qui ne tardèrent pas à réaffirmer leur soutien à la stratégie poursuivie par le Conseil fédéral, plusieurs formations politiques et associations aux sensibilités différentes, voire même contradictoires (ASIN, Association transport et environnement, PES, Comité de l'Initiative des Alpes) laissèrent quant à elles planer la **menace latente d'un référendum** au cas où le gouvernement serait amené à faire de trop grandes concessions à l'UE dans l'optique de relancer les pourparlers en matière de transports. Soumis à des pressions tant sur le front intérieur qu'à la table des négociations, le Conseil fédéral s'est trouvé en fait tout au long de l'année dans la délicate position consistant à concilier les revendications très rigides des groupes à capacité référendaire sur le plan national avec les appels à la flexibilité sans cesse proférés par les Quinze.²⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.10.1997
LIONEL EPERON

En dépit de la faible marge de manoeuvre dont elles disposaient, les autorités fédérales soumièrent de **nouvelles propositions** à l'Union dans le courant du mois d'octobre. Portant principalement sur des taxes routières ramenées à 410 francs en moyenne à partir de 2005, sur un subventionnement temporaire du trafic ferroviaire à travers l'arc alpin (à raison de 200 millions de francs par année au maximum dès 2006) ainsi que sur de solides clauses de sauvegarde unilatérales, cette offre fut parallèlement doublée d'exigences dans d'autres secteurs des négociations, à savoir l'octroi des 5e et 7e libertés (cabotage) aux compagnies aériennes suisses et la participation d'experts helvétiques aux différents comités chargés d'assister la Commission européenne et le Conseil des Quinze dans leurs travaux. Au terme d'un examen approfondi des diverses concessions accordées par la Confédération, les Quinze refusèrent cependant une nouvelle fois de convoquer un Conseil extraordinaire des ministres des transports qui aurait permis de lancer la phase finale des négociations. Face à ce camouflet qui devait anéantir définitivement tout espoir de conclure le processus bilatéral avant la fin de l'année, le gouvernement helvétique se déclara alors prêt à renoncer à l'établissement d'une clause de sauvegarde non fiscale en tant que mesure propre à éviter un afflux massif de poids lourds sur le territoire suisse. Bien que jugé de façon positive par la Commission européenne, ce nouveau signe d'ouverture de la part des autorités fédérales n'en demeura pas moins insuffisant aux yeux des ministres des affaires étrangères des Quinze qui – après avoir tiré un rapide bilan de l'ensemble des négociations en cours avec la Suisse à la fin du mois de novembre – réitérèrent leur intention de mener à bon port le processus bilatéral pour autant que la Confédération fasse preuve de davantage de flexibilité dans le domaine des transports. Cette pression constante exercée par les Quinze conduisit les autorités fédérales à assouplir une fois encore leurs prétentions en matière de fiscalité routière, puisque celles-ci laissèrent miroiter une éventuelle diminution de 250 à 200 francs du montant moyen des charges qui seront prélevées sur les poids lourds de 34 tonnes durant la période comprise entre 2001 et 2005. Réunis à la mi-décembre, les ministres européens des transports prirent acte avec satisfaction des pas importants accomplis par la Suisse depuis son offre du

mois de janvier. En se déclarant prêts à continuer les négociations dans le secteur des transports terrestres sur la base des "coûts réels d'infrastructure", les Quinze s'attaquèrent cependant au fondement même de la politique des transports poursuivie par la Berne fédérale, puisque celle-ci vise l'internalisation des coûts externes liés au trafic routier.²¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 06.12.1997

LIONEL EPERON

L'attention portée de manière quasi exclusive par les médias et le monde politique aux pourparlers sur les transports eut pour corollaire la mise en veilleuse de nombreux **points techniques non encore résolus** dans les autres secteurs des négociations. En dépit du compromis politique auquel étaient parvenus négociateurs suisses et européens en décembre 1996, le domaine de la libre circulation des personnes a continué d'être l'objet de tractations sur différents points cruciaux. Parmi ceux-ci ont notamment figuré le calcul des seuils au-delà desquels la Suisse pourrait être habilitée à actionner la clause de sauvegarde lui permettant de freiner un éventuel afflux massif de ressortissants européens sur son marché du travail, le problème de la libéralisation de certaines prestations de service, l'éventuelle flexibilisation du régime d'accès à la propriété immobilière par des étrangers (Lex Friedrich) ainsi que différentes questions touchant au domaine des assurances sociales (assurance-maladie et assurance-chômage). Dans le cadre des pourparlers relatifs à l'agriculture, plusieurs Etats-membres de l'Union ont demandé à pouvoir bénéficier de concessions tarifaires supplémentaires pour des produits tels que l'huile d'olive, le vin, la viande et les fromages. Ces revendications se sont toutefois avérées d'une importance mineure en comparaison des doutes que l'UE a émis en fin d'année quant à la compatibilité de l'offre suisse avec les règles de l'OMC. A dire vrai, plusieurs points des négociations considérés jusqu'ici comme acquis furent soudainement remis en question par certains pays membres de l'Union, à l'image du système complexe de clauses de sauvegarde et de contingents provisoires élaboré en 1996 dans le domaine de la libre circulation des personnes. Signe d'un certain durcissement de la part des Quinze à l'égard d'un processus s'éternisant, cette nouvelle forme de pression opérée sur la Suisse par l'UE fut particulièrement patente au mois de novembre durant lequel Bruxelles déclara qu'aucun des sept dossiers n'avait alors atteint un degré de maturité qui puisse justifier le lancement, au niveau politique, de la phase finale des négociations. C'est toutefois dans l'optique d'aplanir les divergences restantes que les négociateurs suisses et européens élaborèrent en fin d'année un plan de travail commun comprenant une liste d'une trentaine de questions litigieuses à résoudre d'ici au mois de mars 1998.²²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 30.12.1997

LIONEL EPERON

Trois ans après son entrée en vigueur, le Traité sur l'Espace économique européen (**EEE**) a fait l'objet d'un **bilan extrêmement positif** à l'occasion d'une conférence de presse donnée par le secrétaire général de l'AELE, Kjartan Johannsson. Reconnaisant que les pays de l'AELE membres de l'EEE - à savoir la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein - sont contraints de s'aligner sur le droit européen, le diplomate islandais a cependant déclaré que cette absence de droit de codécision était en grande partie compensée grâce à la participation active de ces trois Etats aux travaux des quelque 200 comités chargés d'élaborer la législation communautaire. Concernant la Suisse, Johannsson a regretté que celle-ci ne profite pas davantage de la possibilité qui lui est offerte de faire entendre son point de vue lors des réunions internes de l'AELE consacrées à l'EEE. A l'occasion de la commémoration du 5e anniversaire du refus par le peuple suisse d'adhérer à l'EEE, le député UDC et président de l'ASIN, **Christoph Blocher**, a pour sa part apprécié d'une toute autre manière la valeur de cet accord. Qualifiant ce dernier de "contrat colonial" qui aurait non seulement conduit en Suisse à une restriction des droits populaires, mais aussi à une diminution de la prospérité et du niveau des salaires, le tribun zurichois s'est dès lors réjoui de la voie en solitaire empruntée par la Confédération depuis 1992. Il l'a d'ailleurs fait savoir dans le cadre d'une opération de relations publiques sans précédent au cours de laquelle une brochure d'information louant les vertus de l'"Alleingang" a été acheminée auprès de 3,6 millions de ménages. L'appréciation de la situation portée par le député UDC n'a cependant pas manqué de trancher avec les constats nettement plus pessimistes dressés par le monde économique et la classe politique dans sa majorité.²³

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

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

Après la conclusion de ce point qui était de loin le plus sensible, une véritable course contre la montre s'est engagée afin de conclure les bilatérales avant la fin de l'année. L'Autriche, présidente de l'UE pour le deuxième semestre 1998, s'est montrée particulièrement déterminée à ce sujet. Une opposition tactique de la France sur le transport aérien a toutefois failli renvoyer la conclusion à 1999. Multipliant les réunions ministérielles et diplomatiques, les partenaires ont toutefois réussi à s'entendre à l'occasion du sommet européen de Vienne. La Suisse a encore concédé certains points marginaux dans la libre circulation des personnes. Par exemple, les ressortissants de l'UE déjà occupés en territoire helvétique ne seront pas concernés par les diverses restrictions et le calcul des contingents. La période transitoire de deux ans assurant une priorité aux travailleurs domiciliés dans le pays a toutefois pu être maintenue. Berne a par contre lâché du lest dans l'agriculture. L'ouverture aux produits communautaires (notamment fraises, tomates, vins doux) a été augmentée d'une valeur commerciale de quelques 100 millions de francs. L'interdiction pour les vignerons de **Champagne** (VD) d'utiliser ce nom a également été entérinée. Concernant la viande séchée des Grisons fabriquée avec de la viande argentine, les concessions ont été liées à la **levée de l'embargo** de certains pays de l'UE (suite à la maladie de la vache folle) sur l'importation de viande bovine suisse. En contrepartie, la Suisse a entre autres pu obtenir les 5e et 7e libertés dans le transport aérien. Malgré un dernier baroud d'honneur du Portugal, les négociations ont été définitivement conclues au niveau politique au soir du 11 décembre. Il faut rappeler que la clause «guillotine», exigée par l'UE, suppose que les sept dossiers constituent un paquet et ne pourront être traités séparément. Le Conseil fédéral a d'ailleurs communiqué qu'ils seront présentés comme tels dans l'arrêté fédéral y relatif. Des mesures d'accompagnement, concernant notamment le dumping salarial, feront partie d'un paquet distinct. Au lendemain de l'accord, les Démocrates suisses et la Lega ont annoncé le **lancement d'un référendum** contres les bilatérales.²⁴

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

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.02.1993
SERGE TERRIBILINI

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 vœu, 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.²⁵

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 08.10.1993
SERGE TERRIBILINI

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).²⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.11.1993
SERGE TERRIBILINI

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 1994.²⁷

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 débuter 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.²⁸

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.²⁹

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.³⁰

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.³¹

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 débuter 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 le 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.³²

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.

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.

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.³⁵

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.³⁴

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.³⁵

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.³⁶

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.³⁷

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.³⁸

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 la 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.³⁹

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.⁴⁰

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.⁴¹

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 véhicule 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).⁴²

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.⁴³

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.⁴⁴

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.⁴⁵

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.⁴⁶

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**.⁴⁷

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.⁴⁸

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 (suisse 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).⁴⁹

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.⁵⁰

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.⁵¹

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.⁵²

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.⁵³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.12.1998

LAURE DUPRAZ

En décembre, lors de la réunion des ministres européens des affaires étrangères, le bouclement de l'ensemble des bilatérales a encore butté 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.⁵⁴

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 2000.⁵⁵

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.⁵⁶

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.⁵⁷

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.⁵⁸

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.⁵⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.08.1999

LAURE DUPRAZ

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 2004.⁶⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.12.1999

LAURE DUPRAZ

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 2010.⁶¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.04.2000
PHILIPPE BERCLAZ

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).⁶²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

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.⁶³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

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. ⁶⁴

Forschung und Entwicklung (Bilaterale I und Gesetzesanpassungen, BRG 99.028-5)

Forschung

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.04.1993
ANDRÉ MACH

Malgré le rejet par le peuple et les cantons du traité de l'EEE, la **participation de la Suisse aux programmes de recherche et d'éducation de l'UE a pu se poursuivre** grâce à la législation déjà existante. Afin de faciliter l'accès des chercheurs suisses à ces programmes, le Conseil fédéral a débloqué une partie du crédit d'engagement de 477 millions de francs approuvé par les Chambres fédérales en 1992. Redoutée par de nombreux hommes politiques, la marginalisation des chercheurs suisses des programmes de recherche européens est restée bien en deçà des craintes initiales. En effet, malgré les conditions d'accès plus difficiles, l'engagement suisse n'a jamais été aussi intense qu'en 1993. Entre janvier 1992 et août 1993, plus de 140 requêtes, soutenues à hauteur de 40 millions de francs par la Confédération, ont été acceptées par les autorités de Bruxelles; ce résultat représente un taux d'acceptation supérieur à la moyenne des pays membres de l'UE. En revanche, les experts suisses ont été exclus des comités de recherche de l'UE, chargés de l'élaboration et de la gestion des programmes.

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 13.04.1993
ANDRÉ MACH

En raison du lien établi par le Conseil des ministres de l'UE entre les différents dossiers qui feront l'objet de négociations bilatérales entre la Suisse et l'UE, **seul un accord global sur tous les sujets devrait permettre la conclusion d'un accord sur la question de la recherche**. Les négociations bilatérales devraient débuter en 1994. Malgré cela, les diplomates suisses ont multiplié les contacts avec les représentants de l'UE dans le domaine de la recherche; lors de ces nombreux entretiens, les négociateurs suisses ont insisté sur la possibilité d'être pleinement associés à la préparation et à la gestion du 4e programme-cadre de l'UE pour la période 1995-98; à ce sujet, un haut représentant des autorités fédérales a pu participer en qualité d'expert au comité chargé de préparer ce dernier. ⁶⁵

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 27.10.1993
LIONEL EPERON

Le Conseil des ministres des affaires étrangères de l'Union européenne ayant à son tour **adopté un mandat de négociations en matière de recherche à la fin du mois d'octobre**, celles-ci ont pu officiellement débuter en décembre. En raison du lien politique établi par l'UE entre les différents domaines à négocier, la conclusion d'un accord sur la recherche dépendra toutefois de l'évolution des négociations dans les autres secteurs. ⁶⁶

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 12.04.1994
LIONEL EPERON

La question de la pleine **participation de la Suisse au 4e programme-cadre de recherche et de développement de l'Union européenne** a divisé la communauté scientifique helvétique ainsi que certains milieux économiques. Les recteurs et présidents des hautes écoles suisses ont ardemment soutenu cette participation, tout comme celle aux nouveaux programmes de formation supérieure. En revanche, une partie du monde scientifique a redouté, à l'instar du FNRS, que l'engagement de la Confédération dans le 4e programme européen de recherche ne se fasse au détriment des programmes nationaux. Estimant, par ailleurs, que la recherche communautaire manque de rigueur et que ses gains pour la productivité industrielle suisse seraient minimes, cinq Prix Nobel suisses ont envoyé une lettre au Conseil fédéral lui demandant de renoncer à prendre part à ce 4e programme-cadre. Du côté des milieux économiques, la participation ou non de la Suisse à la recherche européenne a principalement opposé l'industrie des machines à l'industrie chimique. Si la première l'a jugée indispensable au maintien du site de recherche suisse, la seconde a en

revanche estimé que les programmes de l'UE sont trop orientés sur la recherche appliquée, domaine largement couvert par la recherche privée helvétique. Le Vorort s'est quant à lui prononcé, sous certaines conditions, en faveur de la participation de la Suisse à ce 4e programme-cadre.⁶⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.05.1994
LIONEL EPERON

En dépit des réticences déjà invoquées, le **Conseil fédéral a adopté en mai le mandat de négociations avec l'UE dans les domaines de la recherche et de l'éducation**. Parallèlement, il a proposé aux Chambres d'octroyer un **crédit d'engagement de 554 millions de francs** pour le financement de la participation de la Suisse aux programmes de recherche et de formation de l'Union européenne pour la période de 1996 à 2000. Sur ce montant global, 397 millions de francs sont destinés à la participation au 4e programme de recherche et développement, alors que 78,3 millions de francs sont prévus pour la participation à des programmes de formation. Quant au solde, il est principalement destiné au financement d'engagements contractés jusqu'à la fin 1996 et qui ne sont pas couverts par le crédit de 477 millions de francs accordé par le parlement en 1992. En raison de l'ampleur de la somme requise et de la situation difficile des finances fédérales, le gouvernement a décidé de compenser les dépenses investies dans la recherche européenne par des déductions faites sur les dépenses helvétiques en la matière. Afin de rassurer les milieux scientifiques et de répondre à l'appel des recteurs des universités, les autorités fédérales ont néanmoins affirmé que la recherche fondamentale et l'aide aux universités ne seront pas touchées. Les déductions envisagées à l'échelle nationale concerneront en premier lieu la recherche orientée et certains petits budgets de recherche répartis dans l'administration fédérale.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 26.05.1994
LIONEL EPERON

Le Conseil fédéral a rappelé que ce **nouveau crédit d'engagement était indispensable** à la conclusion d'un accord bilatéral sur la participation complète de la Suisse au 4e programme-cadre de recherche de l'UE. Celui-ci couvrira la période 1995 à 1998 et bénéficiera d'un **budget massivement relevé** par rapport au 3e programme (12,3 milliards d'ECU contre 5,7 milliards). Quant au domaine de la formation, le crédit d'ensemble est destiné à financer la participation de la Suisse aux nouveaux programmes quinquennaux LEONARDO (formation professionnelle et formation continue, prenant en outre la relève du programme Comett qui est arrivé à échéance à la fin 1994), SOCRATES (enseignement scolaire et supérieur, prenant en outre la relève du programme Erasmus, arrivé lui aussi à échéance à la fin de l'année sous revue) et «Jeunesse pour l'Europe III». Pour assurer la base légale de l'accord bilatéral en matière de formation et son financement, le Conseil fédéral a rappelé, par ailleurs, qu'il était nécessaire de proroger jusqu'à la fin 2000 l'arrêté fédéral relatif à la coopération internationale en matière d'enseignement supérieur et de mobilité. Etant donné qu'aucune négociation n'a encore pu être entamée avec l'UE dans le domaine de l'éducation, le programme COMETT s'est achevé pour la Suisse à la fin de l'année sous revue; aucun programme n'en prend la relève. En ce qui concerne ERASMUS, des échanges d'étudiants devraient encore se poursuivre jusqu'en 1995/96.⁶⁸

ANDERES
DATUM: 17.06.1994
LIONEL EPERON

Lors de la **12e conférence ministérielle d'EUREKA** (European Research Coordination Agency) qui s'est déroulée au mois de juin à Lillehammer (Norvège), la Suisse a pris, pour un an, la présidence de ce programme européen dont l'objectif est de créer des passerelles entre la technologie appliquée et l'industrie. Durant cette année présidentielle, la Confédération entend doter l'organisation de nouvelles structures afin de maintenir sa grande souplesse. Sur le plan interne, elle cherchera également à mieux faire connaître cette forme de coopération technologique aux petites et moyennes entreprises suisses.⁶⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.09.1994
LIONEL EPERON

Lors de la session d'automne, le **Conseil national a approuvé le montant demandé par le gouvernement**, non sans avoir au préalable refusé à une confortable majorité une proposition de renvoi du député Blocher (udc, ZH) qui – soutenue par l'UDC, les démocrates suisses, la Lega et le parti de la liberté (ex-PA) – demandait au Conseil fédéral de ne pas présenter le projet au parlement avant de disposer de contre-prestations concrètes et adéquates de la part de l'UE. Relevons que la proposition Nebiker (udc, BL), qui demandait que le Conseil fédéral ne libère les crédits que lorsque

des négociations bilatérales dans les autres domaines importants pour la Suisse auront été engagées avec l'UE, a été rejetée par le CN. En revanche, cette dernière a accepté la proposition Loeb (prd, BE) requérant du gouvernement de procéder à une évaluation des programmes de recherche et de formation avant la fin de la période de contribution.

La Chambre basse a, par ailleurs, adopté l'arrêté fédéral concernant la coopération internationale en matière d'enseignement supérieur et de mobilité, suivie en cela par le **Conseil des Etats** qui, durant la session d'hiver, a également accepté à l'unanimité l'arrêté fédéral sur le financement de la participation de la Suisse aux programmes de recherche et de formation de l'UE.⁷⁰

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 20.04.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La **participation de la Suisse au 4e programme-cadre de recherche** de l'UE a constitué l'un des sept objets des négociations bilatérales entre la Suisse et l'Union. Si les pourparlers relatifs à la participation de la Suisse à la recherche européenne ont connu davantage de développements positifs que cela n'a été le cas pour certains autres domaines, ils n'ont cependant pas connu d'aboutissement pendant l'année sous revue, contrairement à ce qu'espéraient les autorités helvétiques. En effet, un certain nombre de divergences est apparu entre les deux parties. Notamment, la question du statut d'observateur au sein des comités de gestion a constitué une pierre d'achoppement importante. La Suisse – qui, eu égard aux 554 millions de francs qu'elle était prête à verser aux fonds européens, revendiquait ce statut lui permettant d'exprimer son opinion, sans droit de vote néanmoins, lors de la définition et de la direction des programmes de recherche – n'a en effet pas obtenu satisfaction sur cette question. Les négociateurs européens se sont certes déclarés favorables à une présence suisse dans les comités de gestion, mais ont ajouté que, dans la mesure où un tel engagement dépassait leur mandat de négociations, celui-ci ne pouvait être pris que par les Etats-membres. Ces derniers ont d'ailleurs laissé entendre que la Suisse n'avait que peu de chances d'obtenir ce statut d'observateur, dont ne bénéficient que les pays signataires du traité sur l'Espace économique européen.⁷¹

ANDERES
DATUM: 05.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la 13e conférence ministérielle d'EUREKA qui s'est déroulée en juin à Interlaken (BE), la **Suisse a transmis le témoin de la présidence à la Belgique**. La présidence helvétique s'est efforcée, avec un certain succès, de développer la participation des petites et moyennes entreprises à ce programme européen regroupant 22 pays et visant à associer les mondes de l'industrie et de la recherche. Elle a également signifié un accroissement de la participation suisse aux différents projets: sur les 674 qui sont en cours, 95 projets – dont 40 ont vu le jour pendant l'année 94/95 – comportent des partenaires helvétiques. En revanche, l'action menée par les autorités suisses n'a pas réussi à enrayer la lente baisse du nombre de projets due à la concurrence des programmes de recherche de l'UE.⁷²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 10.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le **principal obstacle à la conclusion d'un accord** aura toutefois résidé dans le refus de principe de l'UE de signer un quelconque accord sectoriel dans le domaine de la recherche tant que les autres négociations sectorielles – et notamment celles sur la libre circulation des personnes et celles sur les transports – ne trouvent une issue satisfaisante. Face à cet enlisement des tractations, les autorités helvétiques se sont demandé si les efforts de négociations ne devaient pas être désormais concentrés non plus sur le 4e programme-cadre – entamé en 1995 et auquel les chercheurs suisses ne pourraient, dans le meilleur des cas, participer que dans une phase terminale – mais sur celui qui lui succédera pendant la période 1999-2002.⁷³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 25.08.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Pour faire face à cette marginalisation, la **Suisse a par ailleurs ouvert un bureau de liaison** pour la recherche à Bruxelles. Cette antenne, baptisée SWISSCORE, aura pour tâche de récolter des informations de première main sur les tendances européennes en matière de recherche et de les transmettre aux milieux scientifiques suisses.⁷⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.04.1997
EVA MÜLLER

Die Europäische Kommission verabschiedete im Frühjahr das **fünfte EU-Forschungsrahmenprogramm** (1998-2002, operationell ab 1999). Die gleichberechtigte Teilnahme an den EU-Forschungsprogrammen bleibt der Schweiz wegen des EWR-Neins, und weil die bilateralen Verhandlungen auch im Berichtsjahr nicht abgeschlossen werden konnten, allerdings nach wie vor verwehrt. Schweizerische Forschungsinstitutionen können zwar auf Projektebene mitwirken, aber keine Leitungsfunktionen übernehmen. Im Herbst zog das Bundesamt für Bildung und Wissenschaft (BBW) eine **Bilanz der bisherigen Beteiligung der Schweiz** an den EU-Forschungsprogrammen (1992-1996). Danach nahm die Beteiligung seit 1992 stetig zu. Das BBW kritisierte jedoch, dass die über 1100 Teilnehmer zum überwiegenden Teil aus dem Hochschulbereich stammten, während die Industrie und die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) noch schwach vertreten sind. Die Aufwendungen von insgesamt CHF 336 Mio. kamen mehrheitlich informations- und kommunikationstechnologischen Projekten zugute; an zweiter und dritter Stelle folgten Biowissenschaften und Umweltforschung. 1997 unterstützte der Bund Forschungsprojekte der EU-Rahmenprogramme mit rund CHF 90 Mio.⁷⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.12.1998
ELISABETH EHRENSPERGER

Das **bilaterale Forschungsabkommen Schweiz – EU** gelangte dank dem Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der EU bei den anderen Dossiers anfangs Dezember zum Durchbruch. Der Vertrag, der vor zwei Jahren ausgehandelt worden war und der für das 4. EU-Rahmenprogramm eine volle und weitgehend gleichberechtigte Teilnahme von Schweizer Partnern in EU-Projekten vorsah, kann damit fast unverändert auf das 5. EU-Rahmenprogramm 1999-2002 umgeschrieben und auf den 1. Januar des Jahres, das der Inkraftsetzung der Verträge mit der EU folgt, auch finanziell wirksam werden.⁷⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 05.05.1999
ELISABETH EHRENSPERGER

Durch das **bilaterale Abkommen** zwischen der Schweiz und der EU im Bereich der Forschung wurde der Schweizer Wissenschaft eine beinahe gleichberechtigte Teilnahme an den europäischen Rahmenprogrammen ermöglicht. Das noch bis 2002 laufende **5. Rahmenprogramm der EU** umfasst ein Budget von rund CHF 24 Mrd. Mit dem Inkrafttreten des EU-Abkommens wird die Schweiz jährlich CHF 205 Mio. in den EU-Forschungsfonds einzahlen müssen. Dafür erhält sie Zugang zu allen Forschungsergebnissen sowie Zutritt zum Programmausschuss und anderen Gremien: Die **Planung des 6. Rahmenprogramms** kann sie also mitgestalten, als Nicht-EU-Mitglied jedoch am Schluss nicht darüber abstimmen. Als wichtigste Verbesserung wird es für die Schweizer Forscherinnen und Forscher dank den bilateralen Verträgen möglich, sich nicht nur an Projekten zu beteiligen, sondern diese auch zu lancieren und zu leiten. Bei den wissenschaftlichen und industriellen Organisationen, den Parteien und Wirtschaftsverbänden war das Abkommen unbestritten und wurde von der Bundesversammlung oppositionslos angenommen. Vom Parlament bewilligt wurde auch ein Kredit von CHF 432 Mio. für die **Finanzierung der Vollbeteiligung** der Schweiz an den Programmen der EU im Bereich der Forschung, der technologischen Entwicklung und der Demonstration (einschliesslich EURATOM) in den Jahren 2001 und 2002.⁷⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 08.06.2000
ELISABETH EHRENSPERGER

Mit der Annahme der sieben bilateralen Verträge mit der Europäischen Union (EU) in der Volksabstimmung vom 21. Mai sagte die Schweizer Bevölkerung auch **Ja zum kaum bestrittenen Forschungsabkommen zwischen der Schweiz und der EU**. Gesichert wurde dadurch die **Teilnahme am laufenden fünften EU-Forschungsprogramm** sowie die Mitgestaltung der Planung des sechsten EU-Rahmenabkommens. In Gesprächen mit dem für Forschung und Bildung zuständigen EU-Kommissar Philippe Busquin diskutierte Staatssekretär Charles Kleiber in Brüssel die Modalitäten für die Umsetzung der Bildungsprogramme, falls diese wegen des noch hängigen Ratifikationsverfahrens mit den 15 EU-Mitgliedstaaten nicht auf den ersten Januar 2001 rechtswirksam werden könnten. Philippe Busquin sicherte Charles Kleiber eine angemessene – allenfalls informelle – Beteiligung der interessierten Schweizer Stellen an der ab Herbst zu führenden Diskussion über die Planung des sechsten Forschungsprogrammes zu.⁷⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 31.03.2001
ELISABETH EHRENSPERGER

Direkte Auswirkungen auf die Zusammenarbeit der Schweiz mit der EU im Bereich Forschung und Entwicklung hatte die **Verzögerung der Ratifizierung der bilateralen Verträge** zwischen der Schweiz und der EU durch die EU-Mitgliedstaaten. Da die entsprechenden finanziellen Abkommen betreffend die Beteiligung der Schweiz an den EU-Rahmenprogrammen frühestens auf Anfang 2003 in Kraft treten können, falls die Bilateralen wie erwartet im Verlauf des Jahres 2002 rechtsgültig werden, war eine Vollbeteiligung der Schweiz am auslaufenden fünften Rahmenprogramm nicht mehr möglich. Hingegen schien die Vollbeteiligung der Schweiz am sechsten Rahmenprogramm von Beginn dessen Laufzeit an gesichert zu sein – die Einhaltung des EU-Fahrplans vorausgesetzt. Eine Vollbeteiligung ist dahingehend von grossen Bedeutung, als dass sie hiesigen Forscherinnen und Forschern die Koordination von Projekten und Teilprogrammen selbst erlaubt.⁷⁹

Accord agricole (Accords bilatéraux I & modifications de loi, MCF 99.028-2 & 99.028-6)

Internationale Landwirtschaftspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 09.11.1993
ANDRÉ MACH

Parmi les dossiers des négociations bilatérales avec l'UE, retenus par le Conseil des ministres, les douze ont réussi à **imposer le sujet de l'accès au marché pour les produits agricoles**. Les milieux paysans ont exprimé leur crainte de voir le Conseil fédéral accepter certaines exigences des pays du Sud de l'Europe qui n'étaient pas comprises dans le traité de l'EEE. A ce propos, le gouvernement, afin d'obtenir l'appui de l'Espagne lors des négociations, a fait un geste en sa faveur en diminuant les droits de douane de quelques produits agricoles ibériques.⁸⁰

MOTION
DATUM: 17.12.1993
ANDRÉ MACH

Par ailleurs, le Conseil national a transmis comme postulat une motion Leu (pdc, LU) qui **charge le gouvernement d'élaborer un ensemble de propositions** offensives en vue des négociations dans le domaine agricole dans le but d'obtenir un plus large accès à l'UE pour les produits suisses.⁸¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.12.1994
SERGE TERRIBILINI

La Commission de l'UE a recommandé au Conseil des ministres de conclure avec la Suisse un accord dans le domaine de l'accès au marché des produits agricoles et a, pour ce faire, **proposé un projet de mandat de négociation** qui accompagne cinq autres mandats sectoriels. Un meilleur accès au marché suisse des produits de l'UE constitue en effet une condition importante pour l'aboutissement de nombreuses demandes suisses de négociations. Le projet de la Commission prévoit d'élargir le contenu de l'accord EEE et consiste essentiellement en la réduction ou la suppression mutuelle de droits de douane et d'autres obstacles à l'importation sur une soixantaine de produits (viande, fruits, légumes, fromages, vins, etc.). Après adoption par le Conseil des ministres des projets de la Commission, les négociations ont été entamées à la mi-décembre.⁸²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.10.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Bien que les négociations entre la Confédération et l'UE portant sur la réduction voire la suppression des différents obstacles à la libre circulation de certains produits agricoles n'aient pas abouti pendant l'année sous revue, **les deux parties ont trouvé un terrain d'entente sur certains points**. En effet, les négociateurs helvétiques se sont rapprochés sensiblement des exigences de l'UE sur les produits laitiers, le vin, ainsi que sur les fruits et légumes. Au sujet de la production fromagère, ils ont donné leur accord pour abolir immédiatement les limitations à l'importation ainsi que pour diminuer, et dans un second temps supprimer, les subventions à l'exportation. Dans le secteur de la viande, la position de la Suisse a été en revanche beaucoup plus restrictive, même si Berne n'a pas exclu des concessions sur les contingents tarifaires. En échange, l'UE s'est engagée à prendre des mesures réciproques. Les représentants suisses n'ont pas obtenu de la part des négociateurs européens que les produits agricoles transformés (tels que le chocolat) soient mis sur la table des discussions, les négociateurs de l'Union faisant savoir que ce volet n'était pas compris dans le mandat qui leur avait été délivré par les ministres européens.⁸³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 04.05.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Sans pour autant aboutir à un accord définitif, les négociateurs européens et helvétiques sont parvenus à un nombre non négligeable de **points de convergence, notamment au sujet du commerce de fromages et de vins**. En effet, en ce qui concerne la production fromagère, les deux parties se sont entendues sur l'exemption de toute taxation douanière pour les principaux fromages helvétiques à pâte dure ainsi que pour certains fromages frais ou à pâte molle européens. Au sujet de la production viticole, les négociateurs helvétiques ont accepté d'abaisser les droits de douane sur le vin rouge en bouteille au niveau de celui valable pour le vin rouge en vrac, les représentants européens offrant à leur tour d'augmenter de 10'000 hectolitres le contingent annuel de vins suisses franc de toute taxation. Dans le secteur de la viande, les deux parties ne sont en revanche pas parvenues à un accord. Dans ce domaine – tout comme d'ailleurs dans le secteur des fruits et légumes – il semble que l'heure de la disparition des contingents tarifaires n'ait pas encore sonné.⁸⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 30.05.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La Commission européenne a décidé de **ne pas comprendre l'emmental dans la liste des produits agricoles bénéficiant d'une dénomination protégée**: l'appellation emmental devenant générique, elle pourra être utilisée par n'importe quel producteur européen. Si l'OFAG a regretté la décision concernant ce fromage particulier, il a néanmoins exprimé son souhait de pouvoir aboutir à un accord qui permette aux autres produits helvétiques bénéficiant en Suisse d'une dénomination protégée de jouir d'une telle protection également au sein de l'UE. Cet accord devrait constituer l'un des objets du deuxième paquet des négociations bilatérales avec l'UE.⁸⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Du fait de l'**introduction d'une directive de l'Union européenne soumettant l'importation de fromage au strict respect de certaines normes de propreté**, l'ensemble des fromageries helvétiques ont été passées au peigne fin par des inspecteurs de la Confédération. Un cinquième des centres de production – soit quelque 250 établissements – ont été déclarés non conformes. Si la majorité des cas concernés pourront procéder sans trop d'encombres aux modifications nécessaires, il est vraisemblable que les exigences de l'UE signifieront la disparition de certaines fromageries.⁸⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.10.1998
FRANÇOIS HUGUENET

Le **village de Champagne (VD) n'aura plus le droit d'utiliser cette appellation** pour commercialiser son chasselas. Lors des négociations bilatérales avec l'UE, la France s'est révélée intransigeante sur le fait qu'un produit, qu'elle jugeait similaire, puisse porter le même nom que le prestigieux Champagne hexagonal. Il faut dire que dans le cadre d'un traité passé avec la France en 1974, concernant la protection des indications de provenance et appellations d'origine, la Suisse avait omis de protéger l'appellation «Champagne» vaudoise. Juridiquement, la France est ainsi dans son droit. Cette affaire a fait grand bruit en Suisse romande. L'Etat de Vaud a fait savoir au conseiller fédéral Pascal Couchepin qu'il s'opposait catégoriquement à la disparition de l'étiquette de l'appellation controversée. Il a estimé que les deux produits étaient suffisamment différenciés pour que l'on ne puisse pas les confondre et qu'en outre, la faible quantité de vin mis en bouteilles par le petit village vaudois était largement vouée à une consommation intérieure qui ne menaçait de loin pas le marché du pétillant vin français.⁸⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.06.1999
FRANÇOIS HUGUENET

En complément de l'approbation globale des sept accords bilatéraux, les chambres fédérales ont dû se **prononcer sur deux objets** ayant trait à l'agriculture: la loi fédérale sur les denrées alimentaires et les mesures d'accompagnement.⁸⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 26.11.1999
FRANÇOIS HUGUENET

Une chaîne de distribution française a été accusée de **«détournement de notoriété»** et **«usurpation de marque»** pour avoir proposé à ses clients le **vin du village de Champagne (VD)**. En raison d'un vice de forme, aucune condamnation n'a toutefois été prononcée. Au terme d'un moratoire de deux ans, le vin vaudois ne sera de toute façon plus autorisé à porter ce nom, comme prévu dans les accords bilatéraux et revendiqué par la France. Par ailleurs, une bière de fabrication suisse utilisant du champagne français dans sa fabrication a dû renoncer à utiliser cette appellation. Bénéficiaire des bilatérales, la compagnie aérienne Swissair a décidé de baptiser par solidarité un des ces avions du nom de «Champagne».⁸⁹

Accords bilatéraux I avec l'UE (MCF 99.028-1)

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 30.11.1998
FRANÇOIS HUGUENET

Beziehungen zur EU

Les négociations ont donc débouché sur **sept accords**. Le premier concerne la **recherche**. Il pose que la Confédération peut ainsi participer, comme les membres de l'EEE, au quatrième programme-cadre de recherche (PCR) de l'UE, ainsi qu'au cinquième qui a débuté à la fin de cette année. Réciproquement, les instituts de recherche de Suisse sont également ouverts aux scientifiques européens qui pourront participer à leurs programmes. Des experts et représentants suisses sont de plus autorisés à suivre en tant qu'observateurs les travaux de tous les comités s'occupant du PCR.

Le deuxième accord est celui de la **libre circulation des personnes**. Dans ce cas, il a été choisi de procéder par étapes. Pendant une première phase de cinq ans, les conditions de séjour et de travail des citoyens de l'UE en Suisse seront améliorés. Après deux ans, la priorité donnée aux travailleurs domiciliés sur territoire helvétique ainsi que les contrôles discriminatoires des contrats de travail seront abandonnés et, simultanément, les citoyens suisses bénéficieront d'une totale liberté de circulation dans l'UE. La Suisse maintient lors de cette première phase son système de contingents, sans exception pour les ressortissants de l'UE. Dans la deuxième phase, la Suisse autorisera à l'essai la libre circulation des citoyens européens. En cas d'afflux massif, elle pourra toutefois réintroduire son système de contingents. Au bout de douze ans, la libre circulation deviendrait effective et définitive. Seule une dénonciation de l'accord ou l'appel à une clause de sauvegarde générale pourrait être effectué en cas de graves problèmes. Cet accord est conclu pour une période initiale de sept ans et sera ensuite prorogé pour une période indéterminée. Il comporte également des dispositions sur la **reconnaissance mutuelle des diplômes et certificats de capacité professionnelle**, sur la coordination des prestations sociales et l'acquisition de biens immobiliers. Une période de transition de sept ans a été prévue avant que le Suisse soit astreinte à fournir la totalité des prestations de l'assurance-chômage pour les saisonniers et travailleurs de courte durée (moins d'un an).

Le troisième accord porte sur les **marchés publics**. La principale mesure consiste à ce que la Suisse et l'UE s'octroient réciproquement, également au niveau des communes, les règles de libéralisation de l'OMC. Les deux parties s'engagent à faire tous les efforts pour que les soumissionnaires non indigènes ne soient pas traités de manière discriminatoire.

Dans le quatrième accord concernant les **obstacles techniques au commerce**, il s'agit avant tout de simplifier le commerce des produits industriels entre les deux entités. La reconnaissance mutuelle des évaluations de la conformité (examens, certifications, inspections) devra permettre d'éliminer tous les contrôles à double, ce qui profitera notamment aux domaines phares de l'industrie d'exportation suisse.

Le cinquième accord traite des **produits agricoles** et vise à faciliter les échanges de certains biens de consommation comme les produits laitiers, la viande, les fruits et légumes, les produits horticoles. Pour ce faire, il a été prévu une suppression ou une réduction des droits de douane. Des améliorations sont également apportées dans des secteurs non tarifaires tels que les contrôles vétérinaires. En outre, des dispositions sur la protection réciproque des appellations de vins et spiritueux ont été ajoutées.

Les deux derniers accords sont relatifs aux **transports terrestres et aériens**. Ils établissent les bases d'une coordination de la politique en la matière entre la Suisse et l'UE. L'élément principal pour la **partie terrestre** concerne le rehaussement progressif de la limite pour les poids lourds à 40 tonnes d'ici à 2005, moyennant une augmentation de la taxe de passage à 297 francs suisses (180 ECU) sur le parcours Bâle – Chiasso. La taxe augmentera dès la mise en service du premier tunnel des NLFA, mais au plus tard en 2008. Par contre, l'interdiction de circuler de nuit est maintenue, avec toutefois quelques assouplissements dans l'accomplissement des formalités douanières. Dans les airs, l'accord règle l'accès des compagnies aériennes au marché libéralisé des transports aériens. Les compagnies suisses bénéficieront progressivement sur deux ans de quatre nouvelles libertés (par exemple: Zurich-Paris, Paris-Zurich, Zurich-Paris-Madrid et Paris-Madrid). L'égalité totale avec celles de l'UE (soit la possibilité d'effectuer des vols intérieurs dans un autre pays) devra par contre faire l'objet de nouvelles négociations au bout de cinq ans. Selon Kaspar Villiger, le coût

des accords bilatéraux se situera entre 500 et 800 millions de francs suisses par année. La majorité de ces frais devrait découler des assurances sociales.⁹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2000
FRANÇOIS BARRAS

En début d'année, les paris étaient encore ouverts au sujet de **l'aboutissement de la procédure référendaire initiée par les Démocrates suisses et la Lega**. Sans grande surprise cependant, les deux partis ont déposés à Berne les 50'000 signatures requises au référendum – 66'733 signatures reconnues valables, dont 23'000 déposées par les Démocrates et 9'800 par la Lega –, soutenus dans leur tâche par diverses formations et organisations politiques proches des milieux de droite ainsi que quelques mouvements écologistes ou d'extrême gauche opposés aux perspectives économiques des accords. Absents de la campagne de récolte de signatures, l'UDC et l'ASIN ont fait montre d'un attentisme qui présageaient des débats internes énergiques que la campagne en vue des votations allait motiver. La campagne a été rapidement relayée par le Conseil fédéral qui a tenu à afficher une position homogène en faveur des accords. En sa qualité de président, Adolf Ogi fut le premier à monter au front et cerner les grandes lignes d'argumentation du gouvernement, principalement pour fustiger les risques d'amalgame entre une ratification des bilatérales et une adhésion à l'UE. Cette prise de position a été suivie d'une offensive massive du Conseil fédéral, dont quatre de ses membres – Moritz Leuenberger, Ruth Dreifuss, Joseph Deiss et Pascal Couchepin – ont exposé au coude à coude les vues gouvernementales. Le nombre exceptionnel de ministres fut légitimé par l'importance de l'enjeu aux yeux du Conseil fédéral et par le fait que les accords touchaient quatre départements fédéraux.⁹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.05.2000
FRANÇOIS BARRAS

Parmi les **acteurs engagés pour un «oui» aux votations**, le Vorort a joué son rôle de porte-parole d'une économie helvétique très majoritairement favorable aux bilatérales, dont l'investissement vis-à-vis de la votation fut évalué à plus de dix millions de francs. Autres organisations favorables: l'Union suisse des arts et métiers (USAM), l'Union patronale suisse (UPS), l'Union suisse des paysans, l'USS, la FTMH, la Confédération des syndicats chrétiens (CSC), les associations de banquiers et des assureurs, l'Association transports et environnement (ATE). Soutien inhabituel qui démontre l'amplitude des débats, l'Université de Neuchâtel s'est officiellement engagée pour les bilatérales en raison du système d'échange qui les accompagne. Dans le rang des partis politiques: le PDC, le PS, le PRD, le Parti libéral, le Parti chrétien-social et l'UDC sont allés dans le sens du Conseil fédéral. Le débat au sein de cette dernière fut particulièrement houleux et a vu Christoph Blocher légèrement vaciller à la tribune du congrès réuni sur la question des bilatérales. Par 297 voix contre 201, les **délégués UDC ont donné un mot d'ordre favorable aux accords**, alors que leur leader médiatique n'avait pu afficher une position claire et cohérente sur la question (à relever que, le même jour, les délégués du Parti de la liberté eurent moins d'atermoiements pour recommander un «non» massif). Ainsi, plus de la moitié des sections cantonales de l'UDC se sont opposées à la décision du parti national. Second camouflet pour Christoph Blocher, la position de l'ASIN dont il est le président a été largement débattue par ses propres adhérents réunis en congrès, furieux qu'une recommandation de vote vis-à-vis de la votation ne fut même pas à l'ordre du jour. Au final, l'ASIN a, contre l'avis de Blocher, décidé de voter un mot d'ordre. Ce dernier a débouché sur un «non» très majoritaire.⁹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.05.2000
FRANÇOIS BARRAS

Le 21 mai, la **votation s'est soldé par un net plébiscite des bilatérales**, par 67.2 pour cent de «oui» contre 32.8 pour cent de «non». Fait nouveau depuis le refus de l'adhésion à l'EEE en 1992, le fossé entre les deux principales régions linguistiques s'est notablement rétréci: les bilatérales ont été acceptées aussi bien en Suisse alémanique qu'en Romandie. Seul avec Schwytz, le Tessin a refusé les accords avec 57 pour cent de «non». Vaud a été le canton où l'on a le plus massivement voté en faveur des accords (80.3%). Avec une participation de 48.3 pour cent – en dessus de la moyenne, mais très loin des 79 pour cent de la votation de l'EEE –, le vote s'est cristallisé autour du «sentiment européen» des électeurs: l'analyse VOX fait apparaître que, si 93 pour cent des partisans de l'ouverture vers l'UE ont plébiscité les bilatérales, seulement 13 pour cent des isolationnistes ont introduit un «oui» dans les urnes. Les jeunes se sont moins mobilisés que les personnes âgées entre 50 et 69 ans, avec un petit 28 pour cent de participation chez les 18–29 ans. Au niveau partisan enfin, 93 pour cent des sympathisants du PS ont accepté les bilatérales, 83 pour cent des radicaux, 69 pour cent des démocrates-chrétiens. Par contre, les partisans UDC ont rejeté par 76 pour cent les accords.

Votation du 21 mai 2000

Participation: 48.3%

Oui: 1'497'093 (67.2%) / Etats: 24

Non: 730'980 (32.8%) / Etats: 2

Consignes de vote:

– Oui: PRD, PDC, UDC (14*), PS, PL, PEP, PES (1*), PdT; economiesuisse, USAM, USP, USS, FSE.

– Non: PdL (ex-PA), Lega, DS, UDF, KVP; ASIN.

* entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes ⁹³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 17.11.2000

FRANÇOIS BARRAS

Fort de l'appui important du peuple suisse, **Pascal Couchepin a rencontré à Bruxelles cinq commissaires européens**, dont le président Romano Prodi. Le chef du Département de l'économie (DFE) a bataillé pour une ratification rapide des accords bilatéraux – bien que le Parlement européen ait voté son avis favorable, chaque parlement national doit encore les ratifier. A la fin de l'année sous revue, seule l'Autriche avait signé les accords (le vote avait aussi eu lieu aux parlements italiens et portugais, mais les décisions n'avaient pas encore été transmises à Bruxelles). Pascal Couchepin, outre le souci de l'adhésion à l'UE à long terme, a aussi discuté les possibilités d'un nouveau cycle de relations bilatérales, principalement dans les domaines laissés en suspens lors des dernières discussions en date. Dossiers concernés en priorité: l'information, les médias, la fraude douanière et fiscale, la coopération en matière de justice et de sécurité intérieure. Pour cette dernière, le Conseil fédéral a d'ores et déjà réaffirmé le caractère non négociable du secret bancaire. Le gouvernement s'est par contre montré très intéressé par le dossier concernant la collaboration policière défini dans l'accord de Schengen. Les nouveaux instruments de contrôle mis sur pied par l'UE afin de pallier au déficit de contrôle aux frontières obligent la Suisse à s'adapter, a rappelé le gouvernement au sortir d'une séance spéciale. Le chapitre des fraudes douanières avait déjà, plus tôt dans l'année, motivé les foudres de l'UE à l'encontre des autorités helvétiques, sermonnées pour le peu d'efficacité de leur lutte contre la contrebande. La Commission de Bruxelles a stigmatisé la prétendue impunité dont jouissent les fraudeurs en Suisse et a placé l'adoption des standards de l'UE à ce sujet au cœur des futures négociations. ⁹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.12.2001

FRANÇOIS BARRAS

Alors que la **ratification par les pays membres de l'UE du premier volet des accords bilatéraux**, accepté par le peuple en 2000, devait être réalisée en début de l'année sous revue, celle-ci a connu de nombreux retards dans sa procédure, au niveau européen comme à celui des Etats signataires. Du premier au deuxième semestre 2001, la signature était au terme de l'année finalement annoncée pour le premier semestre 2002. En début d'année, Joseph Deiss maintenait que la ratification serait terminée mi-2001. Les Quinze se sont fait tirer l'oreille pour ratifier les accords avec la Suisse, mettant sur la table les lenteurs, voire les réticences de la Confédération à se positionner de façon satisfaisante sur les dossiers de la fraude fiscale, synonymes d'une meilleure transparence de la part des banques helvétiques. En milieu d'année, il manquait encore la ratification belge, française, irlandaise, allemande, finlandaise et hollandaise. Au cours de l'été, les parlements de ces trois derniers pays ont apposé les signatures au texte de l'accord. En France, l'Assemblée nationale a ratifié à mains levées les accords bilatéraux, après que la Commission des affaires étrangères a donné son aval par dix oui contre deux non et trois abstentions. Les débats ont mis en exergue la question encore chaude du statut des transfrontaliers français, qui perdront le libre choix de leur couverture sociale. Hasard du calendrier, l'Irlande a avalisé l'accord le lendemain de la ratification française. En Belgique, le Sénat est parvenu à retarder de deux semaines symboliques la signature par le gouvernement de l'accord entre la Suisse et l'UE sur la libre circulation des personnes: un moyen de faire part de son mécontentement face à la gestion helvétique de la crise du couple Sabena-Swissair. Les Parlements flamand et wallon ont finalement signé les accords en décembre, faisant de la Belgique le dernier pays à ratifier les bilatérales. Au niveau européen, les Quinze doivent encore officiellement ratifier le paquet des sept accords au nom de l'UE. ⁹⁵

La **première série d'accords bilatéraux est finalement entrée en vigueur en milieu d'année**. Près de dix ans après le refus de l'EEE, ce nouveau pas a été salué comme une étape importante du rapprochement avec l'UE. Les principales inquiétudes concernaient les accords sur le transport terrestre et la libre circulation des personnes. Ce sont principalement les cantons frontaliers, et avant tout le Tessin, qui ont manifesté une certaine prudence par rapport aux conséquences concrètes de cette mise en œuvre. Un paquet législatif composé d'ordonnances et de lois fédérales, ainsi que de la Convention AELE révisée, a accompagné cette entrée en vigueur. Il s'agit du plus important engagement contractuel passé avec l'UE depuis la signature du double accord de libre échange helvético-européen de 1972. Pour veiller au respect des engagements mutuels, des organismes appelés Comités mixtes ont été mis sur pied. Ils permettent des échanges de vues et d'informations, l'élaboration de recommandations et des prises de décision dans les cas prévus par les textes. Il y a un comité par accord se composant de représentants des deux parties contractantes. Le Bureau de l'Intégration demeure coresponsable pour chaque comité mixte. Seuls ceux des accords sur la recherche et celui sur l'agriculture ont une structure différente.⁹⁶

Minimale Arbeits- und Lohnbedingungen (Flankierende Massnahmen zu den Bilateralen I, BRG 99.028-8)

Kollektive Arbeitsbeziehungen

Bei den flankierenden Massnahmen zum bilateralen Vertrag mit der EU über den freien Personenverkehr bewährten sich tripartite Gespräche (Sozialpartner plus Bundesbehörden) relativ gut; die Begleitmassnahmen zum Abkommen sehen zur Feststellung von missbräuchlicher Unterschreitung der ortsüblichen Lohn- und Arbeitsbedingungen explizit dreigliedrige Kommissionen vor. Da damit eine gesetzliche Grundlage für derartige Gespräche geschaffen war, legte der Bundesrat dem Parlament das Abkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) aus dem Jahr 1976 vor, welches **tripartite Beratungen** für alle die ILO betreffenden Fragen verlangt. Der Ständerat stimmte der Ratifizierung des Abkommens einstimmig zu.⁹⁷

Der bilaterale Vertrag mit der EU über den freien Personenverkehr gab auf Arbeitnehmerseite zur Befürchtung Anlass, dass damit ein Lohn- und Sozialdumping verbunden sein könnte, da beim Inkrafttreten des Abkommens nach einer zweijährigen Übergangsfrist die Prüfung der Arbeitsverträge von ausländischen Arbeitnehmenden durch die Behörden entfällt. Ohne Gegenmassnahmen könnten Arbeitskräfte aus dem EU-Raum zu Tiefstlöhnen eingestellt werden, was unweigerlich Auswirkungen auf das generelle Lohngefüge in der Schweiz hätte. Das Volkswirtschaftsdepartement schlug deshalb drei **flankierende Massnahmen** vor. Für Beschäftigte und Firmen, die vorübergehend in der Schweiz tätig sind, wird – analog zur Regelung in der EU – ein **Entsendegesetz** geschaffen, welches Mindestgarantien betreffend Lohn- und Arbeitsbedingungen vorschreibt. Wenn bei einer Firma mit ständigem Sitz in der Schweiz eine missbräuchliche Unterschreitung der orts- und branchenüblichen Löhne festgestellt wird, soll eine tripartite Kommission (Vertreter der Sozialpartner und der Behörden) bestehende GAV erleichtert allgemeinverbindlich erklären oder – für Branchen ohne GAV – regionale Normalarbeitsverträge erlassen können.

Bei zwei der drei Vorschläge (Entsendegesetz, Normalarbeitsverträge) einigten sich die Sozialpartner zumindest in der allgemeinen Stossrichtung relativ rasch. Umstritten blieb hingegen auch nach einem ersten dreigliedrigen Gespräch die erleichterte Allgemeinverbindlichkeitserklärung der GAV sowie das Quorum für die Beschlüsse innerhalb der tripartiten Kommission. Der Arbeitgeberverband, der sich anfänglich gegen jegliche erleichterte Allgemeinverbindlichkeitserklärung gewehrt hatte, wollte diese zumindest allein auf die Löhne beschränken, da die generellen Arbeitsstandards mit den geltenden Gesetzen genügend gesichert seien; zudem verlangte er, die Quoren seien gleich zu handhaben wie bei jenen GAV, die nicht unter die Missbrauchsbekämpfung fallen. Dem entgegneten die Gewerkschaften, ohne allgemeinverbindliche GAV zu allen Bereichen der Arbeit würden die vorgesehenen Massnahmen zur Leerformel verkommen, da damit grundlegende Errungenschaften (Zulagen, Ferien, Arbeitszeit, Weiterbildung usw.) der inländischen Arbeitnehmerschaft

bei den ausländischen Beschäftigten nur so weit eingehalten werden müssten, wie es das Gesetz vorsieht. Zudem war für die Gewerkschaften die vorgesehene hälftige Sperrminorität der Arbeitgeber nicht akzeptabel. Für sie sollte bei Missbräuchen eine Unterstellungsquote von 30% der Arbeitnehmenden einziges Kriterium für eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung sein.⁹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.02.1999
MARIANNE BENTELI

Nur wenige Tage nach dem Scheitern der tripartiten Gespräche gab der **Bundesrat** seine eigenen Vorschläge in eine kurze Vernehmlassung. Neben den unbestrittenen Massnahmen schlug er bei der erleichterten Allgemeinverbindlichkeitserklärung vor, die **Quoren** von 50 auf 30 Prozent zu senken (30% der Arbeitgeber, welche mindestens 30% der Arbeitnehmenden beschäftigen) und – über die Löhne hinausgehend – weitere Arbeitsbedingungen wie Ferien und Arbeitszeiten mit einzubeziehen. Die Allgemeinverbindlichkeitserklärung sollte allerdings nur erfolgen können, wenn **„erhebliche und wiederholte“ Missbräuche** vorliegen. Damit waren die Sozialpartner erneut nicht einverstanden. Der Arbeitgeberverband monierte, der Vorschlag führe zu einer Überregulierung im Arbeitsmarkt; die Gewerkschaften befanden, das Wort „erhebliche“ sei zu restriktiv.⁹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.03.1999
MARIANNE BENTELI

In seiner **Botschaft** ans Parlament schwächte der Bundesrat den umstrittenen Terminus ab und sprach bei den Normalarbeitsverträgen und der Allgemeinverbindlichkeit nur noch von **wiederholte Missbräuchen**. Den Arbeitgebern kam er insofern entgegen, als er nicht alle Regelungen der GAV zur Allgemeinverbindlichkeitserklärung freigeben wollte, sondern nur jene über den **Lohn** und die **Arbeitszeit**. Bei den Quoren hielt er an seinem ersten Vorschlag fest. Damit war ein Kompromiss erreicht, der es den Sozialpartnern ermöglichte, ohne Gesichtsverlust und ohne Referendumsdrohung auf das bilaterale Abkommen über den freien Personenverkehr einzutreten.¹⁰⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.09.1999
MARIANNE BENTELI

Dem **Ständerat** lag ein Antrag seiner Kommission vor, welche die vom Bundesrat vorgeschlagenen Kriterien deutlich verschärfen wollte. So sollten die tripartiten Kommissionen nur mit Normalarbeitsverträgen oder der Allgemeinverbindlichkeitserklärung von GAV intervenieren können, wenn die branchenüblichen Löhne **„deutlich und mehrfach in rechtsmissbräuchlicher Weise“** unterschritten werden. Für diese sehr restriktive Definition – insbesondere erlaubt der Begriff „rechtsmissbräuchlich“ einen viel geringeren Ermessensspielraum als „missbräuchlich“ – setzten sich vor allem bürgerliche Abgeordnete aus der Ostschweiz (Forster, fdp, SG und Schmid, cvp, AI) ein. Bekämpft wurde sie von den Vertretern der Linken sowie vom Tessiner Freisinnigen Marty, der argumentierte, die Verschärfung sei nicht nur juristisch unhaltbar, sondern auch eine unnötige Provokation an die Adresse der Gewerkschaften. Schliesslich setzte sich ein Kompromissantrag durch, wonach eingegriffen werden kann, wenn die branchenüblichen Löhne **„deutlich und mehrfach in missbräuchlicher Weise“** unterboten werden. Beim Entsendegesetz brachte Ständerat Jenny (svp, GL) zwei zusätzliche Bestimmungen durch. Danach dürfen die Abzüge für Unterkunft und Verpflegung das ortsübliche Mass nicht überschreiten; der Bundesrat wird zudem ermächtigt, von ausländischen Arbeitgebern den Nachweis zu verlangen, dass sie die gesetzlich vorgegebenen Sozialabgaben entrichten. Die **Quoren** in den tripartiten Kommissionen führten ebenfalls zu längeren Diskussionen. Auf Antrag von Merz (fdp, AR) beschloss das Plenum schliesslich – gegen den Willen der Linken und von Bundesrat Couchepin – mit 21 zu 20 Stimmen, dass auch im Missbrauchsfall eine Ausdehnung des GAV nur vorgenommen werden kann, wenn 30% der Arbeitgeber, die 50% der Arbeitnehmer einer Branche beschäftigen, zustimmen. In der Gesamtabstimmung wurden die flankierenden Massnahmen einstimmig angenommen.¹⁰¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.09.1999
MARIANNE BENTELI

Der **Nationalrat** korrigierte die etwas wirtschaftslastigen Beschlüsse des Ständerates und entschied mit 114 zu 57 Stimmen, dass eine Intervention der tripartiten Kommission möglich wird, wenn die Löhne **„wiederholt in missbräuchlicher Weise“** unterboten werden. In der Frage den **Quoren** sprach er sich jedoch für die Variante des Bundesrates (**je 30%**) aus. Dafür votierten neben den Vertretern des links-grünen Lagers auch die Abgeordneten der CVP und der LPS. Zustimmung fand der Ständerat hingegen mit seinem Willen, bei Normalarbeitsverträgen lediglich die Löhne, nicht aber die Arbeitszeiten der Missbrauchsbekämpfung zu unterstellen sowie bei den neu

eingeführten Bestimmungen über die Unterkunft und die Sozialabgaben. In den beiden strittigen Punkten (Definition des Lohndumpings, Quoren für die Allgemeinverbindlichkeit von GAV im Missbrauchsfall) schloss sich der **Ständerat** in der Herbstsession – allerdings erst nach einer Zwischenrunde – **der grossen Kammer an**, worauf die Vorlage (nach Bereinigung weiterer kleinerer Differenzen) definitiv verabschiedet werden konnte.¹⁰²

Personenfreizügigkeit (Bilaterale I und flankierende Massnahmen, BRG 99.028-4)

Migrationspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.12.1999
MARIANNE BENTELI

Aus Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse in der Schweiz handelte der Bundesrat beim **bilateralen Abkommen mit der EU über den freien Personenverkehr** eine Regelung aus, die einen schrittweisen Übergang zur Personenfreizügigkeit vorsieht. Nach dem Inkrafttreten der sieben Abkommen, das heisst nach der Referendumsabstimmung in der Schweiz und der Ratifikation durch die Parlamente der EU-Staaten, schafft die Schweiz während einer ersten Vertragsphase von zwei Jahren die wichtigsten arbeitsmarktlichen Hürden für EU-Angehörige ab (Inländervorrang, Kontrolle der Arbeitsverträge der Zuwanderer). Während der folgenden fünf Jahren gilt weiterhin eine zahlenmässige Beschränkung; die Grenzzonen bleiben ebenfalls noch fünf Jahre bestehen. In der zweiten Phase wird der freie Personenverkehr von der Schweiz versuchsweise eingeführt. Eine einseitig anrufbare Schutzklausel erlaubt ihr aber, bei einer massiven Einwanderung jeweils für zwei Jahre wieder Kontingente festzulegen. Nach zwölf Jahren tritt der freie Personenverkehr endgültig in Kraft – sofern die Schweiz nach der ersten Vertragsperiode von sieben Jahren die Weiterführung bestätigt. Das Bundesgesetz über den Vertrag mit der EU über die Personenfreizügigkeit wurde im Ständerat einstimmig und im Nationalrat mit 117 zu 7 Stimmen bei 19 Enthaltungen angenommen. Das Abkommen bedingt die Übernahme des EU-Koordinationsrechts im Sozialversicherungsbereich. Aus Sorge, die Aufhebung der Kontrolle der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Zuwanderer könnte zu einem Lohndumping durch ausländische Arbeitskräfte führen, wurden flankierende Massnahmen beschlossen, die dies verhindern sollen.¹⁰³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 31.12.1999
HANS HIRTER

Die **bilateralen Verträge** mit der EU werden in Zukunft den grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Wettbewerb fördern. So werden Gewerbebetriebe neunzig statt nur acht Tage pro Jahr **genehmigungsfrei jenseits der Grenze arbeiten** dürfen. Namentlich in Regionen, wo im benachbarten Ausland wesentlich tiefere Löhne bezahlt werden (Westschweiz, Tessin), wuchs deshalb die Angst um die Erhaltung der einheimischen Kleinunternehmen und ihrer Arbeitsplätze. Der jurassische Nationalrat Lachat (cvp) verlangte mit einer Motion vom Bundesrat zusätzliche regionalpolitische Interventionen zugunsten dieser Regionen. Insbesondere forderte er vom Bund Mithilfe beim Ausbau der Infrastrukturen und des Bildungsangebots, sowie eine Verlagerung von Bundesstellen in diese Gebiete. Der Bundesrat stellte in seiner Antwort die positiven Auswirkungen der verstärkten Konkurrenz, von welcher auch Firmen in den Grenzregionen profitieren würden, in den Vordergrund. Seiner Ansicht nach drängen sich zusätzlich zu den vom Parlament beschlossenen flankierenden Massnahmen gegen Lohndumping und den bestehenden Regionalförderungsprogrammen wie Investitionshilfegesetz, Regio plus oder INTERREG keine neuen Massnahmen auf. Auf seinen Antrag wurde der Vorstoss als Postulat überwiesen.¹⁰⁴

1) FF, 1993, p. 767 ss.; Presse du 1.2 au 6.2.93.

2) Presse des 8.6, 26.6, 28.6, 29.6, 13.8, 15.9, 16.9, 22.9 et 30.9.93; NQ, 2.7 et 21.9.93; NZZ, 24.8 et 17.9.93; JdG, 28.9.93; DP, 30.9 et 7.10.93.

3) BZ, 16.10.93; presse des 4.11, 9.11, 10.11, 11.11 et 19.11.93; NZZ, 6.1.1, 27.11 et 1.12.93; 24 Heures, 8.11.93; NQ, 23.11.93.; CH-EURO Intégration, sept.-oct. 1993; FF, 1994, p. 692 ss.; Rapp. gest. 1993, p. 249

4) JdG, 17.12.93; presse du 18.12.93.

5) Presse du 3.2.94.

6) Presse des 22.2, 17.5, 18.5 (déblocage des négociations bilatérales), 13.9 (mesures d'application de l'initiative des Alpes) et 27.9.94; BZ et Express, 24.2.94.

7) Presse du 1.11.94 (feu vert des Douze pour l'ouverture des négociations bilatérales).

8) Presse des 22.11 (déblocage du dossier transport), 25.11, 12.12 et 13.12.94 (ouverture des négociations bilatérales).

- 9) 24 Heures, 2.11.94; Lib., 12.11.94; presse du 22.11.94.
- 10) BO CN, 1994, p. 601
- 11) Presse des 13.1 (recherche), 17.1 (obstacles techniques), 20.1 (libre-circulation des personnes), 31.1 (produits agricoles), 8.2 (marchés publics), 15.3, 22.3 (transports routiers), 25.3 (transports aériens), 4.4 (1er bilan intermédiaire) et 26.6.95 (Lex Friedrich); JdG, 17.2 et 10.3.95; NQ, 14.3, 23.3 et 6.7.95; 24 Heures, 7.7.95.
- 12) Presse des 16.5, 17.5, 8.7, 14.7 et 14.9.95.
- 13) Presse des 26.10 et 15.11.95; NQ, 7.9, 13.11 et 28.11.95; JdG, 1.12 et 4.12.95; 24 Heures, 8.11.95.
- 14) Presse du 5.12.95.
- 15) Blick, 16.1.96; TA, 17.1.96; presse des 23.1, 26.1 et 12.2.96; NQ, 29.1.96; JdG, 2.2 et 2.3.96; 24 Heures, 3.2.96; Bund, 7.2.96; Lib., 8.2.96; NZZ, 16.3.96.
- 16) Presse des 13.2, 15.2, 2.3, 5.3, 12.3 (ministres des transports des Quinzel), 16.3, 28.3, 2-6.4 et 16-18.4.96; Lib. et Express, 22.2, 7.3 et 27.3.96; NQ, 4.3.96; Bund, 8.3.96; 24 Heures, 18.3, 25.3 et 25.4.96; NLZ, 23.3.96; NZZ, 30.3 et 20.4.96; TA, 9.4.96; JdG, 23.4.96.
- 17) Presse des 27.4, 9.5, 23-25.5, 18.6, 6.7, 13.7 et 16.7.96; 24 Heures, 1.5 et 17.6.96; NZZ, 2.5, 15.6 et 5.7.96; JdG, 11.5, 9.7 et 15.7.96; TA, 11.7.96.
- 18) JdG, 16.9, 11.10, 14.10, 15.10, 22.10, 31.10 et 6.11.96; presse des 17.9, 19.9, 20.9, 4.10, 19.10, 8.11, 14.11, 26.11, 3-7.12, 9.12 et 11-13.12.96; 24 Heures, 21.9, 7.10, 12.10 et 29.10.96; TA, 21.9 et 23.11.96; Express, 3.10 et 5.11.96; NZZ, 9.10.96; NQ, 19.12.96.
- 19) BaZ, 17.1.97; 24 Heures, 20.1.97; Lib., 23.1.97; SoZ, 26.1 et 25.5.97; JdG, 8.2.97; presse des 23.1, 19.2, 11.3, 12.3, 11.4, 14-17.4, 21.4, 25.4, 26.4, 28-30.4, 16.5, 21.5, 23.5 et 24.5.97; NQ, 27.1 et 24.2.97; Lib., 10.3.97; Bund, 14.3.97; Express., 12.4.97; SN, 21.4.97; NZZ, 24.4.97.
- 20) NQ, 12.3, 11.4, 20.5 et 16.6.97; TW et Bund, 13.3.97; Bund, 10.4 et 13.5.97; presse des 23.4, 28.4, 14.5, 15.5, 17.5, 21.5, 27.5, 29.5, 30.5, 2-4.6, 6.6, 14.8, 16.9, 4.12 et 6.12.97; JdG, 2.6 et 1.9.97.
- 21) Presse des 4.6, 5.6, 18.6, 8.7, 17.7, 25.7, 8.10, 11.10, 14.10, 15.10, 17.10, 21-24.10, 30.10, 1.11, 3.11, 6.11, 7.11, 11.11, 15.11, 19-21.11, 25.11, 12.12, 13.12 et 18.12.97; 24 Heures, 10.6.97; Lib., 11.6 et 4.12.97; NQ, 16.6, 12.8, 15.9 et 15.12.97; NZZ, 2.12.97.
- 22) BaZ, 25.1.97; Express, 18.2 et 21.11.97; presse des 19.2, 15.3, 19.4 et 18.12.97; Bund, 14.3.97; Lib., 26.3, 23.4, 29.4, 25.10, 10.11 et 24.11.97; 24 Heures, 18.4.97; JdG, 25.4 et 11.9.97; NZZ, 18.9.97; QJ, 6.12.97.
- 23) JdG, 28.2, 1.5 et 5.12.97; NZZ, 1.3.97; presse du 6.12.97; NQ, 8.12.97; 24 Heures, 30.12.97.
- 24) Presse du 16.1 et 24.1.98 (accord de Zurich); presse du 24.2.98 et Lib., 12.5.98 (souplesse); presse du 18.3 et 19.3.98 (opposition de l'Allemagne); Lib., 14.4.98 (fin avril); presse du 6.6 et du 17.6.98 (première conclusion générale); LT, 6.11.98 et presse du 24.12.98 (accords liés); LT, 25.11.98 (soutien de l'Allemagne); presse du 2.12 (accord trouvé sur les transports), du 5.12 (détermination de l'Autriche), du 8.12 (opposition de la France), du 10.12 (dernières concessions), du 11.12 (Portugal), du 12.12 (conclusion) et du 14.12.98 (référendum).
- 25) Presse du 14.1.93; JdG, 15.1 et 12.2.93; Bund et NZZ, 23.1.93.
- 26) 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
- 27) 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.
- 28) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.
- 29) 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
- 30) 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.
- 31) Presse du 19.1.94; NF, 1.12.94.
- 32) 24 Heures, 9.10.95.
- 33) 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.
- 34) JdG, 1.7.95.
- 35) Presse des 10.2. et 22.2.96
- 36) Presse du 12.3.96.6
- 37) Presse du 4.4.96.7
- 38) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96
- 39) JdG et TA, 7.12.96; presse du 13.12.96
- 40) Presse des 5.12 et 6.12.96; 24 Heures, 9.12.96.10
- 41) 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
- 42) Presse des 16.5, 20.5 et 21.5.97.8
- 43) Presse des 24.5 et 26.5.97.9
- 44) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
- 45) Presse des 8.10, 14.10 et 23.10.97.12
- 46) 24 Heures, 31.10.97; presse des 1.11, 6.11 et 17.11.97; NQ, 3.11.97.14
- 47) 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
- 48) Presse du 13.12.97.16
- 49) JdG, 19.1.98; presse des 20.1 et 26.1.98
- 50) JdG, 29.1.98; presse des 17.2, 5.3 et 7.3.98; NZZ, 6.3.98.7
- 51) Presse des 18.3, 27.5 et 30.6.98; LT, 15.4.98.8
- 52) Presse des 28.9 et 29.9.98; TA, 2.10.98
- 53) Presse des 1.12, 2.12 et 3.12.98
- 54) NZZ, 8.12.98; presse des 8.12 et 12.12.98.11
- 55) Presse du 3.2.99; DETEC, communiqué de presse du 18.6.99; TG, 11.1.99.
- 56) Presse du 16.3.99.
- 57) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
- 58) FF, 1999, p. 5440 ss.; FF, 1999, p. 6266 ss.
- 59) FF, 1999, p. 5753 ss.7; FF, 1999, p. 5753.8; FF, 1999, p. 5754 s.9
- 60) FF, 1999, p. 5776 ss. 10
- 61) FF, 1999, p. 5600 ss. 12; FF, 1999, p. 5787. 11
- 62) LT, 28.4.00.
- 63) Presse du 29.9.00.
- 64) Presse du 2.11.00; LT, 15.11.00.
- 65) BO CE, 1993, p. 312; BO CN, 1993, p. 1433 ss. et 2115 s.; JdG, 2.3 et 21.4.93; NQ, 3.3 et 8.4.93; presse du 4.3.93; TA, 24.3.93; NZZ, 27.3 et 30.6.93; BZ, 2.4, 30.4, 16.7 et 20.11.93; BaZ, 13.4.93; BüZ, 21.5.93; presse des 4.9 et 24.9.93; La Vie économique, 1993, no 2, p. 2 & no 10, p. 2 s.
- 66) FF, 1995, II, p. 37
- 67) NQ, 12.4.94; presse des 22.4, 9.9 et 11.11.94; TA, 24.5.94 et LM, 25.5.94; JdG, 25.5.94; BZ, 25.8.94; NZZ, 21.9.94
- 68) FF, 1994, III, p. 1429 ss.; Presse du 26.5.94.
- 69) Presse du 17.6.94.48
- 70) BO CN, 1994, p. 1658 ss.; BO CE, 1994, p. 1299 ss.; FF, 1994, V, p. 1119 et FF, 1995, I, p. 8 ss.; BO CN, 1994, p. 1672 ss. et 1674
- 71) NQ et BZ, 20.4.95; NQ, 19.7.95; SGT, 1.11.95
- 72) NQ et JdG, 10.2.95; JdG, 23.6.95; NQ, 30.6.95
- 73) BaZ et LZ, 13.1.95; NZZ et LZ, 10.3.95; BZ, 10.6.95; AT, 31.10.95; TA, 3.11.95
- 74) JdG, 25.8.95.44
- 75) NZZ, 10.4. und 20.5.97; Presse vom 9.9.97

- 76) BBW Journal, 1999, Nr. 1, S. 2; NZZ, 7.12.98
- 77) AB SR, 1999, S. 645; AB NR, 1999, S. 1579 f.; BBl, 1999, S. 6489 ff.; BBl, 1999, S. 8856; Amtl. Bull. StR, 1999, S. 645; Amtl. Bull. NR, 1999, S. 1580; Bund, 14.4.00; BaZ, 22.4.00; SHZ, 5.5.99; AZ, 9.8.99; TA, 6.9.99; SGT, 13.9.99
- 78) Presse vom 14.04. und 08.06.00; BaZ, 22.4.00; 24h, 5.5.00.
- 79) Presse vom 31.03.01.; Vision, 4/2001, S. 45.
- 80) Presse des 9.11 et 10.11.93; JdG, 12.11.93; NZZ et NQ, 30.11.93.
- 81) BO CN, 1993, p. 2528 s.
- 82) Presse des 23.7, 12.10, 28.10, 1.11, 19.11, 22.11, 25.11, 12.12 et 13.12.94; Bund, 27.7.94; LZ, 25.7 et 26.7.94; JdG, 10.8.94; 24 Heures et NQ, 9.9.94; NQ, 28.10.94
- 83) Presse du 12.10.95
- 84) Bund, 4.5.96; 24 Heures, 26.10.96.
- 85) JdG, 6.3.96; presse du 7.3.96
- 86) SGT, 15.1.96; NQ, 25.1.96; presse du 21.2.96.
- 87) LT, 28.10.98 (Traité); TG, 30.10.98 (Vaud). Voir également supra, part. I, 2 (Europe: UE).10
- 88) Voir également supra, part. I, 2 (Europe: UE).10
- 89) LT, 11.2 et 9.4.99; 24h, 26.11.99; LT, 26.10.99
- 90) 24Heures, 30.11.98 (Villiger).; FF, 1999, p. 991 ss.
- 91) 24h, 25.1 et 4.4.00; LT, 17.2.00; NZZ, 17.2.00; TA, 18.3.00.
- 92) Bund, 1.4. et 17.4.00; 24h, 7.4. et 15.5.00; Lib., 17.4.00; LT, 3.5.00; BaZ, 15.5.00; TG, 16.5.00.
- 93) FF, 2000, p. 3538 s. ; Presse du 22.5.00.; VOX (2000). Analyses des votations fédérales du 21 mai 2000.
- 94) LT, 22.3, 31.8 et 17.11.00; 24h, 22.5. et 29.6.00.
- 95) LT, 3.1., 8.5. et 21.12.01; TG, 8.11.01; 24h, 22.11.01.
- 96) Communiqué de presse Bureau de l'intégration du 24.4.2002 ; Presse du 1.6. et 6.7.02; TA, 2.7.02.
- 97) BBl 1999 6149 ff.; BO CN, 1999, p. 1150 ff.
- 98) LT, 8.1.99; BZ, 12.1.99; NZZ, 21.1.99; TG, 23.1.99; Presse vom 29.1.99.
- 99) Presse vom 4.2.99.
- 100) BBl, 1999, S. 6128 ff.
- 101) Amtl. Bull. StR, 1999, S. 659 ff. und 678 ff.
- 102) Amtl. Bull. NR, 1999, S. 1604 ff. und 1628 ff.; Amtl. Bull. StR, 1999, S. 726 ff., 837 ff. und 992; Amtl. Bull. NR, 1999, S. 1756 ff. und 2304 f.; BBl, 1999, S. 6480 ff.
- 103) Amtl. Bull. StR, 1999, S. 645 ff., 654 ff. und 657 ff.; Amtl. Bull. NR, 1999, S. 1580 ff. und 1598 ff.; BBl, 1999, S. 7027 ff. Siehe Peter Gasser, „Freier Personenverkehr Schweiz-EU“, in Die Volkswirtschaft, 2000, Nr. 2, S. 43-45.
- 104) Amtl. Bull. NR, 1999, S. 2671