

Sélection d'article sur la politique suisse

processus

Négociations sectorielles avec l'UE (1993-1998)

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Eperon, Lionel
Huguenet, François
Mach, André

Citations préféré

Eperon, Lionel; Huguenet, François; Mach, André 2025. *Sélection d'article sur la politique suisse: Négociations sectorielles avec l'UE (1993-1998), 1993 - 1998*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne.
www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 29.06.2025.

Sommaire

Chronique générale	1
Politique étrangère	1
Relations avec l'UE	1

Abréviations

EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
WTO	Welthandelsorganisation
AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
Erasmus	EuRopean Community Action Scheme for the Mobility of University Students / Erasmus-Programm

AELE	Association européenne de libre-échange
OMC	Organisation mondiale du commerce
ASIN	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
Erasmus	EuRopean Community Action Scheme for the Mobility of University Students / programme Erasmus

Chronique générale

Politique étrangère

Relations avec l'UE

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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 débuter en 1994.³

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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
DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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.

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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 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

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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'œuvre 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

DÉBAT PUBLIC

DATE: 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

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 Quinze), 16.3, 28.3, 2-6.4 et 16-18.4.96; Lib. et Express, 22.2, 7.3 et 27.3.96; NQ, 4.3.96; Bund, 8.3.96; 24 Heures, 18.3, 25.3 et 25.4.96; NLZ, 23.3.96; NZZ, 30.3 et 20.4.96; TA, 9.4.96; JdG, 23.4.96.

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).