

Impressum

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **32 (1995)**

Heft 1197

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Fais-moi peur

(jd) Christoph Blocher l'a annoncé, menace de référendum à l'appui: dans le cadre des négociations avec l'Union européenne qui viennent de s'ouvrir, pas question de céder sur le tonnage maximum des poids lourds et sur le contingentement des travailleurs étrangers. En écho, les commentateurs et les responsables politiques ne cessent d'insister sur le caractère délicat, chaud, voire explosif de ces deux dossiers. Une attitude qui vise peut-être à faire comprendre à nos partenaires européens l'étroitesse de notre marge de manœuvre sur ces deux questions.

Cette tactique est dangereuse car au fond nous savons qu'il faudra lâcher du lest: Bruxelles n'ouvrira pas le ciel européen à Swissair sans contrepartie en matière de transports routiers; et la libre circulation des personnes représente pour l'UE un dossier prioritaire qu'elle ne soldera pas au prix de concessions purement qualitatives.

Tirer à la mauvaise corde

En insistant lourdement sur nos difficultés intérieures, en forçant le trait de l'intransigeance, nous ne faisons pas illusion auprès de nos partenaires. Par contre, nous renforçons les préjugés d'une partie de l'opinion publique helvétique, toujours prête à une guerre de tranchées pour défendre ce qu'elle croit être le noyau dur de l'indépendance et de l'identité du pays. C'est lorsqu'il faudra peser les avantages et les inconvénients des résultats de la négociation et éventuellement défendre ces derniers devant le peuple que le caractère suicidaire de cette tactique apparaîtra clairement. Comment faire accepter soudain les camions de 40 tonnes sur nos routes et l'ouverture du marché du travail aux ressortissants de l'Union, alors qu'on a érigé ces thèmes en ligne de défense? Comment l'opinion helvétique ne percevrait-elle pas ces résultats comme une défaite de la Suisse, comme un diktat de Bruxelles?

La position de la Suisse

Les négociations actuelles avec l'UE sont d'une nature radicalement différente des négociations bilatérales classiques. Il y a à l'évidence déséquilibre entre les parties, dans la mesure où la Suisse, après l'échec de l'EEE, ne peut rester isolée. On est donc loin du donnant, donnant. Nous sommes condamnés à aboutir, d'autant plus que l'adhésion à l'UE reste l'objectif final. Le Conseil fédéral ne semble pas l'avoir encore compris, qui croit pouvoir jouer au plus fin avec Bruxelles en cachant une partie de son jeu - voir notamment le prétendu retard dans l'élaboration du mandat de négociation sur la libre circulation des personnes, retard censé convaincre les Européens d'ouvrir rapidement le

dossier des transports.

Nous sommes d'avis que la Suisse doit abattre ses atouts de manière autonome et non sous la contrainte européenne. Il s'agit d'adapter un certain nombre de normes helvétiques aux standards européens. Alors préparons le terrain sans attendre d'y être obligés, expliquons le pourquoi et le comment de ces adaptations et affrontons le verdict populaire. Pour espérer quelque chance de succès, il faut que les partis et les autorités cessent de trembler et s'engagent résolument.

Une nécessité: dédramatiser

Les 40 tonnes d'abord. Evitons de faire de ce chiffre un épouvantail. Et gardons à l'esprit l'objectif: le transfert de la route au rail. Le camion de 40 tonnes n'est pas un monstre visuel et anti-écologique comparé à celui de 28 tonnes. Leurs gabarits sont identiques, seuls leurs poids diffèrent. Énergétiquement, il est plus rationnel de transporter une charge plus importante pour minimiser le nombre de trajets (voir ci-contre). Ce que nous voulons éviter, c'est d'être submergés de poids lourds en adoptant la norme européenne. Pour le trafic de transit, l'initiative des Alpes et les nouvelles transversales alpines répondent à ce souci. Mieux, alors qu'elle a accueilli avec agacement cette restriction au trafic routier, l'Union européenne est en voie d'intégrer cette contrainte dans la définition de sa politique des transports.

L'accès au marché du travail ensuite. Il faut le répéter inlassablement: la libre circulation ne concerne que les seuls travailleurs au bénéfice d'un contrat de travail. Au sein de l'Union, cette liberté n'a pas donné lieu à des migrations massives. Le fantasme d'une vague d'immigrés déferlant sur la Suisse n'est donc pas fondé. Bien sûr, on peut craindre que cette liberté exerce une pression à la baisse sur les salaires. Mais là aussi, nous disposons de la parade nécessaire: les conventions collectives qui, comme le demande l'Union syndicale suisse, doivent acquérir force obligatoire sur le marché du travail. ■

IMPRESSUM

Rédacteur responsable:
Jean-Daniel Delley (jd)
Rédactrice:
Valérie Bory (vb)
Ont également collaboré à ce numéro:
Jean-Claude Favez (jcf)
André Gavillet (ag)
Pierre Imhof (pi)
Yvette Jaggi (yj)
Charles-F. Pochon (cfp)
Forum: Sylviane Klein
Composition et maquette:
Valérie Bory, Murielle Gay-Crosier Marciano,
Françoise Gavillet
Administrateur-délégué:
Luc Thévenoz
Impression:
Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens
Abonnement annuel:
80 francs
Administration, rédaction:
Saint-Pierre 1
case postale 2612
1002 Lausanne
Téléphone:
021/312 69 10
Télécopie: 021/312 80 40
CCP: 10-15527-9

MÉDIAS

Depuis quelques semaines le journal officiel *Stadtanzeiger Bern* publie une série de textes d'une agence de relations publiques. Il s'agit de récits d'une chauffeuse de taxi relatant ce qui lui arrive dans la «jungle» de la ville fédérale. Les événements qui surviennent à Gitta Berni mettent en évidence une vie secrète dont beaucoup d'habitants de Berne n'ont aucune idée. Les premiers papiers ont maintenant paru dans un livre de poche intitulé *Die ersten fünfzig Taxi Tips von Gitta Berni, histoires du centre-ville de Berne (Bernern Downtown-Stories)*.