

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: - (1999)
Heft: 116-117

Artikel: Fin de partie
Autor: Boyon, Jérôme
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-847536>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fin de partie

Après deux ans d'une négociation âpre, les sept dossiers des négociations bilatérales sont enfin bouclés. Le forcing de la Suisse et de l'Autriche pour imposer un règlement avant Noël a payé. L'accord, très progressif, entrera en vigueur par paliers à partir de l'année 2001.

L'incertitude aura duré jusqu'au dernier moment. Jusqu'à cet ultime coup de fil de Wolfgang Schüssel, ministre des Affaires étrangères autrichien, à Flavio Cotti, dans la nuit du 10 décembre, un peu avant minuit et ce mot de la fin : " *Alles ist unter Dach* " (Tout est réglé). Quelques jours auparavant, la conclusion du paquet transports routiers, au bout d'une première longue nuit de négociation, avait levé le principal obstacle

à la conclusion des sept dossiers bilatéraux. Un marathon terminé à 5 h 15 du matin à Bruxelles qui amenait le " *Compromis de Kloten* " sur lequel Neil Kinnock et Moritz Leuenberger s'étaient mis d'accord en début d'année, mais considéré comme un abus de pouvoir par plusieurs pays européens. Les dernières résistances sont venues dans un premier temps de la France et de l'Espagne, crispées sur les 5^e et 7^e libertés aériennes, qu'elles refusaient

d'octroyer à la Suisse pour préserver les intérêts de leurs compagnies nationales. Quelques concessions dans le dossier agricole côté suisse, et certainement la confirmation d'une commande d'hélicoptères Super Puma français ont permis de faire la décision. Même si le Portugal, qui trouvait trop favorable le délai de 2 ans de préférence nationale accordé à la Suisse, aura été finalement le dernier à accorder son violon, après une dernière conciliation du chancelier autrichien Viktor Klima.

15 % de l'acquis communautaire

L'accord est cependant loin de faire entrer la Suisse dans l'Espace économique européen, puisqu'il n'accorde à terme que la première des quatre libertés fondamentales européennes (libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux). Le contenu de l'accord, jugé " très équilibré " par le bureau de l'Intégration de la Chancellerie, est ciblé : René Schwok, professeur à l'Institut de hautes études internationales, le chiffre à 15 % de l'acquis communautaire (autrement dit encore à 85 % de l'adhésion). Pour José Bessard, porte-parole du Bureau de l'Intégration, il ne s'agit que de " *quelques remonte-pentes dans le domaine skiable européen* ". La Confédération peut se satisfaire d'avoir obtenu la conversion de l'Europe à sa politique des transports plus respectueuse de l'environnement et favorable au transfert de la route au rail et une introduction très progressive de la libre circulation des personnes, pour éviter un afflux immédiat de travailleurs européens sur son sol. En échange, elle a concédé le passage aux 40 t et des facilités agricoles.

Si l'on compte le travail de toilettage juridique, d'interprétariat, la ratification par les Parlements européen et suisse, les mesures d'accompagnement qui seront débattues en 1999, la possibilité d'un référendum en cours d'année 2000, l'accord n'entrera vraisemblablement pas en vigueur avant 2001.

Jérôme Boyon
(avec *Le Temps*)

Les grandes lignes de l'accord

Libre circulation des personnes : elle sera établie en douze ans et en trois étapes. Une première étape de cinq ans au cours de laquelle la Suisse ouvre progressivement ses frontières aux Européens, avec notamment au bout de deux ans (soit en 2003) la suppression de la priorité donnée aux travailleurs suisses. En échange, les Suisses bénéficieront de la liberté de circulation dès 2003.

Transport routier : la limite de poids des camions transitant par la Suisse passera progressivement de 28 à 40 T. L'Europe, pour respecter la politique suisse de transfert de la route au rail, a accepté la taxe de 200 écus (environ 330 francs) prélevée sur les poids lourds dès la mise en service du tunnel du Lötschberg, soit au plus tôt en 2006.

Transport aérien : là encore, l'accord prévoit un calendrier. Les compagnies suisses bénéficieront des 3^e et 4^e libertés (vols Suisse-Europe ou Europe-Suisse) dès l'entrée en vigueur de l'accord, deux ans après des 5^e et 7^e libertés (prolongements d'un vol Suisse-Europe entre deux pays tiers). L'accord sur la 8^e liberté (vols intérieurs dans un autre pays européen) sera négocié 5 ans après la mise en vigueur.

Recherche : Les scientifiques suisses seront désormais associés automatiquement aux grands projets de recherche européens, à condition de s'associer systématiquement avec au moins deux partenaires de l'Union.

Agriculture : le libre-échange sur le marché du fromage sera établi en cinq ans, mais le fromage suisse devrait bénéficier d'un abaissement du prix du lait, destiné à maintenir sa compétitivité. Les droits de douane sont supprimés ou diminués sur une trentaine de produits dont les fruits, légumes et fleurs coupées. La Suisse accepte de renoncer à l'appellation " Champagne ".

Marchés publics : Le principe d'ouverture dans l'attribution des marchés publics est étendu aux communes : elles devront désormais lancer un appel d'offres européen pour tout chantier important. Y compris pour les chemins de fer, les télécommunications et les commandes d'entreprises privées au bénéfice d'une concession de l'État.