

Bilatérales

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **34 (1997)**

Heft 1302

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Sauvegarder malgré tout le garde-fou alpin

Dans les longues négociations sur le dossier des bilatérales, le Conseil fédéral a une marge de manœuvre étroite. Il a néanmoins montré un souci de flexibilité certain entre les exigences européennes et la décision du souverain sur l'initiative des Alpes.

LES NÉGOCIATIONS SUR le dossier des transports auraient donc buté sur une simple question d'indexation. Parce que, affirme Bruxelles, au dernier moment la Suisse exigeait que le montant des taxes frappant les poids lourds soit adapté au renchérissement d'ici 2005. Renseignements pris, jamais le Conseil fédéral n'a déclaré vouloir renoncer à cette indexation. De toute manière et au vu des enjeux, le prétexte paraît bien mince.

Flexibilité du Conseil fédéral

C'est bien de prétexte qu'il faut parler quand on sait la zizanie qui règne entre les Quinze sur le sujet des transports routiers. Rappel. La directive de Bruxelles sur l'eurovignette de 1988 n'est actuellement appliquée que par cinq pays. La Commission propose maintenant d'augmenter le montant de cette vignette, de différencier ce montant selon le niveau d'émissions polluantes et le nombre d'essieux des camions et d'introduire une clause alpine qui permettrait à la France et à l'Autriche de percevoir des taxes plus élevées au passage du Mont-Blanc et du Brenner. Mais ce projet est contesté de toutes parts, jugé exagéré par les uns et insuffisant par les autres. Or avant de s'entendre avec la Suisse, l'Union européenne doit trouver une position commune. L'annulation de la réunion du conseil des ministres des transports, agendée pour le 29 mai, tombe donc à pic pour Bruxelles.

Dans ce dossier, le Conseil fédéral a montré une flexibilité certaine. Une flexibilité qui trouve ses limites dans l'obligation d'appliquer l'initiative des Alpes et de présenter une solution acceptable par une majorité populaire. L'objectif est clair: faire passer le trafic des marchandises en transit de la route au rail. C'est cette exigence-là qui détermine le montant de la taxe. Tout le reste n'est que calcul d'épicier. Pour sa part, l'Europe affirme de bonnes intentions dans de nombreux rapports et livres de toute couleur mais ne concrétise pas.

Certains commentateurs, notamment en Suisse romande, ont déploré le climat de repli qui règne en Suisse, fustigé la relation nostalgique que nous entretenons avec le mythe alpin

et voué aux gémonies l'initiative des Alpes, responsable de l'échec des négociations. Ces commentateurs font fausse route.

Méfiance des peuples

Dans la position du Conseil fédéral, il n'y a traces ni de repli ni de nostalgie. Quels qu'aient pu être les motifs du souverain lorsqu'il accepta l'initiative des Alpes en 1994, le dispositif constitutionnel en vigueur indique clairement – dans un secteur certes limité, celui des transports routiers – les conditions d'un développement économique acceptable. Le développement durable, tout le monde en parle. Il est temps de le traduire dans les faits. À cet égard, la Suisse est loin d'être en retard. Si aujourd'hui l'Union européenne est regardée avec une méfiance croissante par les peuples qui la composent, c'est aussi parce qu'elle a pris la mauvaise habitude de décider pardessus la tête de ces peuples. Pour ces derniers, la croissance à n'importe quel prix n'est plus gage de mieux-être. *jd*

Oubliés...

EN 1979, LE Parti socialiste publie un dossier bilingue sous le titre français: «... Acculés au mur... Débat sur les réfugiés au Conseil national, septembre 1942.» La préface, de Peter Graf, contient quelques passages très actuels sur les discussions suscitées par le film «Holocauste»:

— «On n'a pas mis à jour l'histoire suisse; on s'est plutôt demandé si les Allemands sont enfin à même de liquider leur histoire.

— Nous n'avons toujours pas encore accompli notre propre travail historique.

— Nous n'aurions à affronter que notre propre histoire, qui, en vérité n'est pas si excitante. Jadis comme aujourd'hui, nos autorités se comportent plutôt comme de corrects comptables que comme des personnes conscientes de l'histoire et capables de générosité quand les temps sont difficiles.»

cfp