Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 32 (1995)
Heft: 1197

Rubrik: Médias

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.01.2026

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

NÉGOCIATIONS BILATÉRALES

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. Energétiquement, 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. ■

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 (Berner Downtown-Stories).

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