

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1162

Artikel: Les négociations sur le transit autrichien
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009356>

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: 29.03.2025

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

L'arrivée de petits Etats

Sous réserve de confirmation populaire, l'Autriche, la Finlande, la Suède et peut-être la Norvège devraient être membres de l'Union européenne à partir de 1995. Un élargissement qui repose la question de la réforme des institutions et du poids accordé aux petits Etats dans les processus de décision. Une réflexion sur ce sujet, ainsi que des précisions sur l'accord conclu avec l'Autriche.

Eviter l'obstruction...

REPÈRES

La Commission européenne a l'initiative de la politique de l'Union, elle veille à l'application des traités, elle soumet des propositions de législation au Conseil européen.

Elle est composée de 17 commissaires: un par Etat membre, mais deux pour la France, l'Allemagne, l'Italie, le Royaume-Uni et l'Espagne.

Le Conseil européen a le pouvoir de décision. Selon les sujets à débattre, chaque Etat membre envoie le ministre responsable.

La pondération des votes est la suivante:

France, Italie, Allemagne, Royaume-Uni: 10 voix chacun

Espagne: 8 voix

Belgique, Grèce, Pays-Bas, Portugal: 5 voix chacun

Danemark, Irlande: 3 voix chacun

Luxembourg: 2 voix

(ag) Le calendrier européen est respecté, tel que les responsables suisses de la négociation sur l'EEE l'avaient anticipé il y a deux ans: trois ou quatre Etats de l'AELE seront membres de l'Union en 1995. Ils pourront donc participer de plein droit à la réforme institutionnelle de l'Union. C'est cette anticipation qui avait poussé les diplomates, puis le Conseil fédéral, à accélérer le choix de l'objectif adhésion, privilégiant le calendrier extérieur sur le calendrier intérieur, celui de l'évolution lente — oh ! combien — de l'opinion publique. Mais quel sera le contenu de cette réforme institutionnelle qui, après l'élargissement, privilégiera l'approfondissement ?

Ce sera la première fois que le problème des petits Etats est posé comme tel. Jusqu'ici le Benelux (Belgique, Hollande, Luxembourg) était perçu comme membre fondateur; le Portugal était vu dans la perspective géographique de la péninsule ibérique, associé à l'Espagne. Quant aux Danois, entrés dans le sillage de la Grande-Bretagne, d'abord inaperçus, ils ont eu, depuis, seuls, l'occasion de rappeler leur existence de manière forte.

La pondération des voix au sein du Conseil selon la taille des pays européens et le tournus obligatoire et automatique, tous les six mois, de la présidence créent effectivement des situations d'apparent désordre. Mais, en plus des défauts du système il est prêt par certains observateurs européens aux petits pays une volonté systématique d'obstruction. On lira avec intérêt l'article de Maurice Duverger, parlementaire européen, constitutionnaliste, publié par le *Monde* (3.4.94). Le titre à lui seul est révélateur: «Surmonter l'obstruction des petits Etats».

De quoi sont-ils soupçonnés ? Et même, de quoi sont-ils coupables ? L'accusation est dressée dans un passage significatif qui mérite d'être cité: «...la pondération des votes au Conseil continuerait à évoluer vers l'affaiblissement du poids des grandes puissances, l'obstruction des petits Etats tendant à l'accroître naturellement en raison directe de l'accroissement de leur nombre. Ainsi, la direction de la Communauté se trouverait de plus en plus paralysée. Tel est précisément l'objectif de la plupart des petits Etats, non seulement par leur nationalisme anti-grandes puissances, mais aussi par leur soutien à la conception britannique de l'Union».

Ainsi, souligne Maurice Duverger, dans la Commission européenne après l'adhésion de quatre nouveaux petits Etats, 11 commissaires représentant une population de 90 millions d'habitants seraient majoritaires face aux 10 commissaires désignés par les grandes puissances englobant 290 millions d'habitants.

Les réformes que suggère Duverger sont, pour la Commission d'abord, un renforcement du pouvoir présidentiel, étant admis, bien sûr, que le président sera issu d'une grande puissance. Quant au Conseil, on adopterait le principe des votes à la double majorité, celle du nombre des Etats et celle de la population.

Ici, on ne comprend plus. Le vote à la double majorité confère précisément à chaque petit Etat un droit égal à celui des grands. C'est l'égalité des parties inégales. Comment peut-il être préconisé par ceux qui veulent renforcer le rôle des grandes puissances ? Probablement que dans leur esprit, il va de soi qu'en cas de divergence entre les deux majorités requises, c'est la majorité de la population qui l'emporte. Ou comment interprètent-ils l'exigence de la double majorité ?

La Suisse est condamnée à suivre du rivage ce débat essentiel. Mais il sera décisif pour sa propre détermination, sans qu'elle ait eu préalablement voix au chapitre. ■

Les négociations sur le transit autrichien

(ag) Jean-Pascal Delamuraz, dans un commentaire à chaud sur l'aboutissement des négociations des pays candidats à l'Union européenne, a souligné la capacité de la Commission de tenir compte des situations particulières.

Le propos exige d'être nuancé. Certes les zones agricoles nordiques ont mérité d'être définies au même titre que les zones alpines: la latitude influence directement les limites de végétation; certes les contributions aux fonds européens doivent être négociées, voire marchandées. En revanche, il n'y a pas d'exception consenties au droit communautaire, à ses règles, à sa jurisprudence.

●●●

C'est ainsi que l'Autriche a dû négocier non pas l'adaptation de son accord sur le transit, conclu pour 12 ans, mais les modalités de son abolition.

Du 1^{er} janvier 1995 au 1^{er} janvier 1998, le traité s'applique sans autre. Mais il est considéré par l'Union comme un projet pilote, puisque le système des points écologiques est nouveau dans le trafic européen. Son efficacité sera testée au bout de trois ans. L'Autriche sera leader du projet. Aucune modification ne pourra être décidée contre l'avis de l'Autriche.

A partir de 1998 jusqu'au 1^{er} janvier 2001 se déroulera une deuxième phase d'expérimentation. L'Autriche perd son rôle de leader. Des experts, spécialistes de ces problèmes, issus de l'agence européenne en matière d'environnement à Copenhague, procèdent aux analyses. Ils vérifient si le but fixé par le traité est atteint: une réduction de 60% des émissions, la période 1988-1990 servant de référence. Si le résultat souhaité est obtenu, on considère que la situation est stabilisée et tout rentre dans l'ordre communautaire. Si le résultat n'est toujours pas atteint, l'expérience sera poursuivie jusqu'à fin 2003. Pendant ce temps des négociations internes seront engagées pour un changement des conditions de transit; elles pourront être décidées à la majorité qualifiée du Conseil européen.

L'Autriche n'échappera donc pas au droit

communautaire. Elle n'obtient pas de garantie ferme au-delà de 2003, date limite de l'application du traité initial. En revanche elle crée une dynamique pour faire admettre de nouvelles règles écologiques à l'ensemble de la Communauté. C'est un pari sur l'avenir. Par exemple l'opposition de la France a été farouche, parce qu'elle craint un report de trafic sur le Mont-Blanc — c'est l'argument officiel avancé — mais aussi parce qu'elle ne souhaite pas imposer des règles restrictives à ses propres camionneurs.

Une réussite de l'expérience autrichienne intéresserait la Suisse. Mais il faut savoir et rappeler que l'Initiative des Alpes est inacceptable pour l'Union en raison de la distinction qu'elle opère entre le trafic indigène autorisé et le trafic de frontière à frontière, interdit. Il faut donc, dès maintenant, et vite, réfléchir à un autre concept. Le Conseil européen a chargé la Commission d'étudier une politique des transports qui protège mieux la nature et les régions touchées: les péages et les développements du trafic combiné doivent être examinés dans cette perspective. La Suisse devrait parallèlement (mieux: conjointement) procéder aux mêmes études.

Le péage, que nous préconisons, aurait l'avantage d'être euro-compatible et non discriminatoire. Il devrait être tel que le ferroviaire non subventionné (aujourd'hui 470 francs par camion) soit naturellement compétitif. ■

TRANSIT SUISSE ET TRANSIT AUTRICHIEN

La fin ultime du traité sur le transit alpin conclu entre l'Autriche et l'Union sera l'an 2003. C'est aussi, à quelques mois près, la fin du délai imparti par l'Initiative des Alpes pour transférer le trafic de transit sur rail. Ces dix ans définissent, de part et d'autre, le temps des adaptations.

La majorité qualifiée à laquelle l'Autriche sera soumise exige 54 voix sur 76, au sein de l'Europe des Douze. Combien, dès 1995 ? La question n'est toujours pas tranchée

Ce sentiment d'insécurité...

(jg) «Sentiment d'insécurité», c'est la nouvelle expression à la mode dans les médias. Il paraît que la population en souffre. Dans un article paru dans *24 heures* le 2 mars sur la diminution des délits dans le canton de Vaud, on a même pu lire que «ce constat ne suffit pas à diminuer le sentiment d'insécurité.» Quelques remarques à ce propos.

Le «sentiment d'insécurité» peut difficilement diminuer, faute d'avoir jamais été mesuré. Si cette notion faisait l'objet, par exemple, d'un sondage annuel, s'il se révélait que les pourcentages variaient, alors on pourrait parler d'augmentation ou de diminution. Naturellement, il n'existe rien de tout cela. Le «sentiment d'insécurité» est une notion récente. Personne ne l'a jamais mesuré dans le passé; or il va de soi qu'il y a dix, vingt ou trente ans, un certain nombre de personnes devaient considérer que les rues de nos villes étaient peu sûres. Rien ne dit qu'elles soient plus nombreuses aujourd'hui.

Ce «sentiment d'insécurité» ne fait l'objet

d'aucune définition. C'est à vrai dire un pur artefact médiatique. L'origine en est connue. La ville de Zurich est la seule métropole de Suisse. Les problèmes de criminalité y sont les mêmes que dans toutes les grandes villes d'Europe. La présence d'une scène ouverte de la drogue, comme on dit maintenant, n'est bien sûr pas un facteur de tranquillité. La sécurité y est devenu un thème politique, et comme la ville de la Limmat donne le ton dans notre pays, toute la Suisse alémanique a emboîté le pas, puis de manière atténuée, la Suisse romande. On pourrait appeler cela l'effet perroquet: les médias répètent hors du contexte.

Il est évidemment extrêmement facile de faire dire aux gens qu'il règne un «sentiment d'insécurité». Qui d'entre nous peut affirmer qu'il n'a jamais hâté le pas la nuit parce qu'il a cru apercevoir une silhouette sous un arbre, et qui n'a jamais sursauté en entendant soudain un craquement dans un parking désert à minuit. Les démons battent la campagne autour des maisons bien closes et bien chauffées, tout le monde le sait. Cent ans de fée électricité ne suffisent pas à effacer 70 000 ans de terreur nocturne chez l'homo sapiens. ■