

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Frankreich, Thailand
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Frankreich, Thailand, 1990 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	5
Schifffahrt	9
Luftfahrt	10
Post und Telekommunikation	13

Abkürzungsverzeichnis

EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ATB	Alpentransitbörse
EHS	Emissionshandelssystem
TGV	Hochgeschwindigkeitszug

UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
BTA	Bourse du transit alpin
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
TGV	Train à grande vitesse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Réagissant à l'acceptation de l'initiative des Alpes et doutant que cette dernière soit compatible avec l'accord sur le transit, la **Commission européenne ainsi que le Conseil des ministres des transports** européens ont regretté la décision du souverain helvétique et **ont décidé de réévaluer l'ensemble des relations de l'UE avec la Suisse**. De fait, les négociations bilatérales qui devaient débiter en avril ont été reportées. En outre, à l'exception de l'Autriche, qui connaît des problèmes identiques à ceux de la Suisse en matière de transit, et de la Grande-Bretagne, plutôt compréhensive, la plupart des pays européens ont fait part individuellement de leur désapprobation, voire de leur condamnation. La France et l'Allemagne, notamment, ont eu des mots sévères pour qualifier la décision suisse. Pour leur part, les transporteurs des pays européens ont proposé de mettre en oeuvre des mesures de rétorsion.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne sur la question des transports aériens et terrestres ont enfin pu débiter au printemps. Après deux ans de travaux préparatoires et d'atermoiements, dus entre autres à l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994, les ministres des transports des Quinze ont adopté le mandat de négociations présenté par la Commission européenne. Cette ouverture des pourparlers, promise par les Etats-membres pour le début de l'année, était pourtant loin d'être acquise quelques semaines auparavant: la Suisse ayant paraphé avec les Etats-Unis en février un accord de libéralisation de l'espace aérien entre les deux pays, certains pays membres de l'Union, principalement l'Italie et le Portugal, qui craignaient des conséquences négatives pour leur compagnie nationale, ont fait pression pour que l'ouverture des négociations soit retardée jusqu'à ce que la Confédération dénonce cet accord. Heureusement pour la Suisse, les ministres européens, plus particulièrement ceux britannique et français, ont estimé qu'il n'était plus possible de repousser à plus tard la perspective d'un accord indispensable aux deux parties.

Les ministres européens ont néanmoins chargé la Commission de procéder à une étude sur les conséquences de l'accord «open sky» sur le marché aérien européen. Ils ont également exigé qu'une clause soit introduite dans le futur accord avec la Suisse afin de permettre à l'UE de rompre ce dernier si la Confédération devait signer un traité avec des pays tiers à même de porter préjudice à l'Union. En fin d'année, la Commission européenne a rendu publiques les conclusions de son étude, estimant que l'accord entre la Suisse et les Etats-Unis n'avait qu'une influence négligeable sur le marché aérien européen et que, par conséquent, il ne devait pas affecter les négociations entre l'UE et la Suisse.²

ANDERES
DATUM: 04.04.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Conscient de la détermination de l'UE sur la question des 28 tonnes, **le Conseil fédéral a révisé le mandat de négociations** de ses représentants, à la suite d'une large consultation intérieure avec les partis et les principaux milieux concernés. A la différence des propositions précédentes, le nouveau mandat prévoit explicitement d'abolir la limite des 28 tonnes. Plus précisément, cette limite devrait être dès 2001 rehaussée à 34 tonnes, puis en 2005 totalement abandonnée, la Suisse reprenant alors la législation européenne en matière de tonnage. Parallèlement, pour respecter les exigences de l'initiative des Alpes, des mesures fiscales – principalement la taxe poids lourd liée aux prestations et la redevance alpine – seraient progressivement introduites afin de réaliser le transfert du trafic de la route au rail (2001: taxe poids lourd; 2005: taxe sur le transit alpin). Le montant de ces nouvelles taxes devrait être harmonisé avec celui en vigueur en Europe afin d'éviter tout effet de contournement du trafic aux dépens de l'Autriche et de la France. Cependant, une clause de sauvegarde devrait permettre à la Confédération de prélever des taxes suffisamment élevées au plus tard en 2005, ce même dans l'hypothèse où l'UE n'aurait pu adapter sa fiscalité routière au principe de la vérité des coûts. En ce qui concerne l'accès immédiat au Plateau pour les 40 tonnes européens, le Conseil fédéral a en revanche refusé d'aller dans le sens désiré par les Quinze, estimant notamment impossible de s'assurer que les poids lourds de ce gabarit se limitent bel et bien aux seules grandes villes helvétiques.³

Réunis à nouveau au mois de juin à Luxembourg, **les ministres des transports ont accueilli avec une grande satisfaction l'engagement ferme et précis des autorités helvétiques** sur la question des 40 tonnes, regrettant toutefois que ces dernières se montrent si intransigeantes sur la question plus particulière du libre accès aux villes du Plateau. Tout autre en revanche fut le ton adopté par l'UE au sujet des propositions faites en matière de fiscalité routière, les Etats membres estimant inacceptables les nouvelles taxes envisagées par la Suisse. De nombreux pays (Allemagne, Italie, et Hollande), peu enclins à réaliser le principe de la vérité des coûts, ont souligné que la contrepartie fiscale exigée par la Confédération impliquerait un renchérissement très important du trafic routier. Plus favorables à une fiscalité visant à internaliser les coûts du trafic routier, la France et l'Autriche ont pour leur part relevé que l'introduction non concertée de telles mesures aurait pour conséquence un accroissement ultérieur du trafic sur leurs axes nationaux respectifs d'ores et déjà surchargés. Première concernée par la politique de la Confédération en la matière, l'Autriche a notamment précisé qu'elle s'opposerait fermement à toute concession faite à la Suisse sur cette question tant que l'UE lui interdirait de prendre des mesures similaires.

Mentionnons également que les Quinze ont rejeté un projet d'accord de la Commission européenne qui prévoyait, parallèlement à la hausse progressive du tonnage autorisé sur les routes helvétiques, l'adaptation concertée des fiscalités routières européennes et suisses au principe de la vérité des coûts. Selon les ministres respectifs des différents Etats-membres, un accord avec la Suisse ne devait pas entraîner des décisions précipitées liant les mains de l'UE en la matière, la question de la vérité des coûts n'ayant encore été que très peu discutée au sein de l'Union. La Commission envisageant par ailleurs de percevoir sur les axes de transit alpins une taxe spécifique à cet espace géographique, l'Allemagne et la Hollande ont pour leur part clairement fait savoir qu'elles s'opposeraient à toute solution limitée à l'arc alpin. Selon ces deux pays, les problèmes du trafic poids lourd ne sont pas limités aux Alpes.⁴

L'UE ayant accepté en décembre 1996 de reconnaître à la Confédération le droit de substituer à la limite des 28 tonnes des mesures fiscales à même de promouvoir le transfert du trafic routier sur le rail, **la Suisse se devait de préciser le montant maximal qu'elle entendait percevoir.** Ceci fut fait à la fin janvier lorsque le Conseil fédéral proposa le montant de CHF 600, valable dès 2005 pour un 40 tonnes parcourant l'axe Bâle-Chiasso et comprenant tant la nouvelle taxe poids lourd (CHF 360) que la redevance alpine (CHF 200). Ayant à l'esprit une taxation ne dépassant pas les CHF 340, la Commission européenne, puis les ministres des transports des pays membres rejetèrent très sèchement la proposition helvétique, jugée prohibitive et ne diminuant en rien le trafic de détournement par l'Autriche et la France. A cette critique le conseiller fédéral M. Leuenberger répondit que les montants proposés par la Suisse étaient tout à fait semblables, voire inférieurs à ceux valables actuellement sur les axes du Brenner (A) et du Mont Blanc (F), si l'on prenait en compte notamment les péages autoroutiers des pays européens ainsi que les frais d'exploitation plus élevés sur ces axes.

Sur les deux autres principaux points d'achoppement du dossier – à savoir la possibilité pour un certain nombre de 40 tonnes de traverser la Suisse dès l'entrée en vigueur de l'accord et l'accès illimité aux villes du Plateau – l'Union européenne a également demandé à la Suisse de revoir sa copie. Acceptant certes de fondre ensemble les deux requêtes, l'UE a plus particulièrement demandé qu'un contingent de 100'000 poids lourds – et non uniquement les 30'000 proposés par le gouvernement helvétique et prévus d'ores et déjà par l'accord sur le transit – soit dès 1999 autorisé à circuler librement sur territoire suisse (trafic bilatéral et trafic de transit), ce chiffre devant être porté à 200'000 en 2000 et à 350'000 en 2001.

Signalons qu'en ce qui concerne l'exigence européenne de lever l'interdiction de circuler la nuit, le conseil fédéral a proposé, dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur les règles de circulation routière, de raccourcir d'une heure la durée de l'interdiction. Devant l'écho plutôt négatif rencontré lors de la procédure de consultation, le gouvernement a toutefois préféré faire marche arrière. La plupart des milieux consultés, à l'exception du PRD et des milieux économiques, ont en effet relevé qu'il était inopportun de faire cette concession sans contrepartie européenne. La nouvelle ordonnance prévoit quand même d'assouplir les conditions prévalant pour les denrées périssables: celles-ci pourront être transportées nuitamment toute l'année. Notons également que le conseil fédéral a élargi de 10 à 30 kilomètres le rayon des zones autour des gares de transbordement au sein desquelles les 40 tonnes sont autorisés à acheminer leur chargement.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.01.1998
LAURE DUPRAZ

Plusieurs pays membres de l'UE ont vivement contesté le compromis de Kloten. L'Allemagne jugeait la taxe trop élevée. L'Autriche redoutait que la taxe soit dissuasive, ne permettant pas de détourner le trafic du Brenner. Elle a déclaré qu'elle n'accepterait pas d'être moins bien traitée que la Suisse par l'UE. Relevons aussi que l'Autriche a dépassé le coût maximal autorisé par la directive sur l'eurovignette pour le passage du Brenner. Cela lui valu une plainte de Bruxelles auprès de la Cour européenne de justice. La France, l'Espagne et le Portugal ont contesté les concessions consenties à la Suisse dans le domaine aérien. Les transporteurs italiens, quant à eux, se sont opposés durement au projet, menaçant de prendre des mesures de rétorsion contre la Suisse. Ils ont revendiqué, entre autres, la suppression de l'interdiction de circuler la nuit.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.12.1998
LAURE DUPRAZ

En décembre, lors de la réunion des ministres européens des affaires étrangères, le bouclement de l'ensemble des bilatérales a encore butté sur le transport aérien. Le refus de la France d'accorder à la Suisse les 5e et 7e libertés de vol dans le domaine a repoussé la conclusion définitive des bilatérales. Par la suite, à Vienne, la France leva ses dernières réserves, permettant de **conclure les négociations bilatérales au niveau ministériel**. Suite à cet accord, le Conseil fédéral a exprimé sa satisfaction et insisté sur l'importance de la conclusion des bilatérales pour améliorer la compétitivité de l'économie suisse et atténuer les effets négatifs d'un isolement en Europe. Finalement, le dossier sur le trafic aérien a répondu à toutes les revendications suisses.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst beschlossen die sechs Verkehrsminister der Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien und Schweiz, neue Lösungen für den Transitverkehr durch die Alpen zu erarbeiten. Eine gemeinsam zu erstellende Studie soll die **Möglichkeiten einer Alpentransitbörse** aufzeigen. EU-Verkehrskommissar Barrot sagte die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union zu.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 07.05.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de leur rencontre à Vienne (A), les ministres des transports des pays alpins ont apporté leur soutien à l'introduction de systèmes de régulation du trafic tels qu'une **bourse du transit alpin** et l'échange de droits d'émissions afin de réduire l'impact écologique du trafic de marchandises et d'en améliorer la sécurité. Ils ont par ailleurs convenu de procéder en trois étapes. Dans un premier temps, il s'agit de favoriser l'utilisation des camions les moins polluants. Ensuite, la mise en œuvre du concept « Toll+ » par l'alignement des redevances nationales des autres pays alpins sur la redevance suisse pour les poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit permettre d'internaliser les coûts externes du trafic. Enfin, un transfert notable de la route au rail sera réalisé grâce à l'introduction d'instruments de pilotage limitatifs tels que la bourse du transit alpin et le marché des droits d'émission. Moritz Leuenberger, qui a pris la présidence de la conférence des ministres des transports des pays alpins pour la période 2009-2011, a reçu de ses homologues le mandat d'étudier les conditions de mise en œuvre de la démarche et a fait part de sa volonté de présenter, d'ici à 2011, un projet réalisable. La principale difficulté de l'entreprise consiste à trouver une solution acceptable pour l'UE, notamment du point de vue de sa conformité au droit européen, l'UE ne menant pas pour l'heure une politique de transfert, contrairement à la Suisse et à l'Autriche.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.07.2010
NICOLAS FREYMOND

Concrétisant la décision prise lors de la rencontre des ministres des transports des pays alpins l'année précédente à Vienne (A), l'Office fédéral des transports (OFT) a lancé une **étude approfondie concernant la bourse du transit alpin**, le marché des droits d'émission et les péages différenciés selon la demande (Toll+), afin de réunir des données scientifiques, techniques et opérationnelles comparables pour chacun de ces trois instruments de régulation du trafic alpin. Ces données doivent servir à l'élaboration de divers scénarios, appliquant individuellement ou combinant ces instruments, dont les effets régulatoires et les conséquences financières seront ensuite analysés. L'OFT a par ailleurs entrepris deux autres études, l'une portant sur la compatibilité de ces systèmes de gestion du trafic alpin avec le droit européen, avec l'accord bilatéral Suisse/UE sur les transports terrestres et avec le droit interne des Etats concernés, tandis que l'autre examine l'impact socioéconomique de ces systèmes sur les régions et les pays impliqués. Ces trois études fourniront la base pour les décisions de la rencontre ministérielle d'octobre 2011 présidée par la Suisse.⁹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im internationalen Rahmen werden mit der Alpentransitbörse (ATB), einem Emissionshandelssystem (EHS) und dem Mautansatz (Toll+) drei **Lenkungsinstrumente zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Schiene** erwogen. Über die informelle Gesprächsplattform *Suivi de Zurich* soll eine gemeinsame Lösung für den gesamten Alpenbogen gefunden werden. Daran beteiligen sich neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien sowie die EU im Beobachterstatus. Im Berichtsjahr wurden zwei Studien publiziert, welche die diskutierten Ansätze zur Verkehrslenkung vertiefen. Die vom Lenkungsausschuss des *Suivi de Zurich* bestellte Studie „Albatras“ stellte in einem ersten Schritt die Vergleichbarkeit der drei Lenkungsinstrumente her und arbeitete in insgesamt 21 Szenarien die Auswirkungen heraus, die bei einem gesonderten oder kombinierten Einsatz zu erwarten wären. Im Mai des Berichtsjahrs bestellte der Lenkungsausschuss zwei weitere Berichte, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Systeme sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit nationalem und EU-Recht sowie mit bestehenden internationalen Abkommen; Prinzip der Nichtdiskriminierung) beschäftigen. Die zweite, im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erstellte Studie befasste sich mit den regionalen Auswirkungen einer Alpentransitbörse. Die Autoren stellten fest, dass sich die ATB als Lenkungsinstrument grundsätzlich eignet. Als Begleitmassnahme zugunsten der betroffenen strukturschwachen Regionen wurde jedoch eine vollständige Ausnahme der Lokal- und Kurzstreckenverkehrs (im Umkreis von 40 bzw. 150 bis 200 km um den Alpenkamm) von der ATB empfohlen. Gleichzeitig wiesen die Autoren des Berichts auf den Widerspruch einer solchen Ausnahmeregelung zum Nichtdiskriminierungsverbot der EU hin.¹⁰

ANDERES
DATUM: 21.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November wurde mit den Bauarbeiten für die Vernetzung des schweizerischen mit dem französischen Bahn-Agglomerationsverkehr bei Genf begonnen. Das Vorhaben einer **Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse** war bereits 1912 in einem Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton Genf geplant worden.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 02.05.2012
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtsjahrs in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.¹²

Strassenverkehr

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.06.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé l'accord entre la France et la Suisse concernant le **raccordement autoroutier de l'A2 suisse et de l'A35 française entre Bâle et Saint-Louis (F)**. Les coûts de construction seront supportés par les parties pour les tronçons situés sur leur territoire respectif, les frais des autres éléments (accès aux bureaux de douane) sont assumés à parts égales par les deux pays. Mais étant donné que la réalisation de bretelles situées en Suisse est plus onéreuse pour des raisons d'urbanisme et de protection de l'environnement, la France y contribuera également, à hauteur d'un montant forfaitaire.¹³

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.12.1990
SERGE TERRIBILINI

L'intégration de la Suisse dans le réseau européen des TGV est également l'un des grands soucis ferroviaires helvétiques. Cela concerne plus spécifiquement le raccordement de l'ouest et du nord-ouest de la Suisse aux lignes françaises. En 1990, le gouvernement français a présenté son schéma directeur des lignes TGV et l'a mis en consultation. Ce projet prévoit la réalisation du TGV Rhin-Rhône, relié au TGV Est Paris-Strasbourg, passant par Belfort, et se prolongeant jusqu'à Bâle et Zurich. En ce qui concerne la Suisse occidentale, la situation est moins positive: au grand dam des Romands, Matignon a donné sa préférence au TGV Paris-Milan via le Mont-Cenis. La ligne TGV Genève-Mâcon, permettant le désenclavement de Genève et la revalorisation de la ligne du Simplon, fut laissée au second plan. Considérant que rien n'était perdu, A. Ogi a exhorté les cantons romands à former un front uni en faveur de ce tronçon, en abandonnant notamment d'autres projets, telle l'amélioration de la ligne Lausanne-Paris par Vallorbe, afin de tenter de convaincre les autorités françaises; cela n'eut pas l'heur de plaire à bon nombre de Vaudois, dont le désaccord fut partagé par beaucoup d'élus du canton. A. Ogi, dans la réponse qu'il donna en fin d'année à M. Delebarre, ministre des transports français, sur son plan directeur, put cependant se prévaloir du soutien de tous les cantons pour plaider en faveur des raccordements de la Suisse par Belfort-Bâle et Genève-Mâcon.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 22.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le **comité interministériel français pour l'aménagement du territoire a adopté le schéma directeur français du réseau TGV** qu'il avait mis en consultation l'an dernier. Ce document confirme le projet de construire la ligne TGV **Rhin-Rhône** (à la satisfaction du Jura, qui y voit la possibilité de s'y raccorder par une ligne Delle-Belfort) et l'axe transalpin Paris-Turin via Lyon et le Mont-Cenis. Concernant les connexions avec la Suisse, le plan français mentionne diverses priorités. Si la volonté hexagonale de joindre Bâle-Zurich par Mulhouse est manifeste, il en va autrement de la liaison avec Genève. Deux options s'offrent à cette dernière: soit une liaison vers Mâcon (d'un prix de deux milliards de francs pour une faible rentabilité), solution pour laquelle Genève et la Suisse en général ont plaidé envers les autorités françaises, soit une liaison vers Annecy-Chambéry, solution privilégiée des Français mais qui délaisserait l'axe du Simplon. Pour ces tronçons, subordonnés à des accords internationaux, il dépendra de la Suisse d'engager des négociations et de participer au financement. Les autorités genevoises et fédérales ont exprimé leur satisfaction de voir mentionné le tronçon Genève-Mâcon pour lequel elles se sont battues, même si celui-ci ne figure pas parmi les priorités françaises.¹⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Les compagnies de **chemins de fer des Etats alpins** (CH, F, I, RFA, A) **ont fondé un comité** afin de favoriser la **collaboration** entre les pays, de coordonner le trafic et de rationaliser les investissements.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.11.1998
LAURE DUPRAZ

Le gouvernement français a donné son feu vert pour la poursuite des travaux relatifs aux lignes ferroviaires du **TGV est (Paris-Strasbourg) et du TGV Rhin-Rhône**. La ligne Rhin-Rhône intéresse particulièrement la Suisse, non seulement pour des liaisons plus rapides avec Paris, mais aussi pour les horizons méditerranéens qu'elle promet. Le raccordement avec la Suisse devra faire l'objet d'une négociation bilatérale ultérieure. Le ministre des transports français a également annoncé que la **liaison TGV Genève-Paris sera améliorée** en modernisant et électrifiant la ligne dite des Carpates. Cette remise en service permettra de relier Paris et Genève en moins de trois heures. La Confédération et la France devront négocier une convention qui fixera la part financière prise en charge par la Suisse. Moritz Leuenberger s'est aussi mis d'accord avec son homologue français Jean-Claude Gayssot pour **réaliser trois portes d'entrée TGV en Suisse pour le raccordement au réseau européen à grande vitesse**. Il s'agit de Genève-Bourg-Mâcon avec raccordement au TGV sud-est, de Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dôle-Dijon avec raccordement au TGV sud-est et au futur TGV Rhin-Rhône et enfin de Bâle-Mulhouse avec raccordement au futur TGV Rhin-Rhône. Avec l'acceptation de l'arrêté sur le financement des grands projets ferroviaires, ces raccordements ont été assurés financièrement du côté suisse.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 06.11.1999
LAURE DUPRAZ

En novembre, le conseiller fédéral Leuenberger et le ministre italien des transports et de la navigation ont signé une **convention sur le raccordement des NLFA au réseau italien des lignes à grande vitesse** (raccordements sud). Cet accord coordonne la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire entre les deux Etats. Les principaux éléments sont l'aménagement et la construction des lignes d'accès aux NLFA des deux côtés de la frontière italo-suisse. La convention porte encore sur l'amélioration du raccordement à l'aéroport de Malpensa, les aménagements des terminaux pour le fret combiné transalpin ainsi que sur une nouvelle ligne reliant Lugano à Milan. Le conseiller fédéral a également signé avec son homologue français **une convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français** et plus particulièrement aux lignes à grande vitesse (TGV). Le texte doit encore être ratifié par les Chambres fédérales et le parlement français. Les mesures visent à améliorer l'accès de l'ouest de la Suisse aux lignes françaises à grande vitesse. L'accord porte sur trois liaisons. Premièrement, Genève-Nantua-Bourg-en-Bresse-Mâcon (raccordement à l'actuelle ligne TGV Paris-Sud-Est). Ensuite, Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dole-Dijon-Aisy (raccordement à l'actuelle ligne Paris-Sud-Est et à la future ligne du TGV Rhin-Rhône). Troisièmement, Bâle-Mulhouse (raccordement aux futures lignes TGV Est-européen et TGV Rhin-Rhône).¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 30.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de garantir la planification du **raccordement de la Suisse avec le réseau ferroviaire européen à haute performance**, le Conseil fédéral a proposé au parlement de ratifier les **accords** signés l'année précédente **avec la France et l'Italie**. Il ne s'agissait pas d'un projet de construction détaillé, mais de conditions-cadres nécessaires à l'établissement de tels projets pendant les vingt prochaines années. Les projets individuels n'ont pas été définis. L'argent pour améliorer le raccordement de la Suisse avec le réseau européen était déjà garanti: le souverain avait accepté un financement de CHF 1,2 milliards en même temps que les NLFA. Toutefois, cette somme devrait être partagée entre la Suisse orientale et occidentale. Les mesures et les plans de financement, qui en découleront, donneront lieu à une loi fédérale sur les raccordements de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à haute performance. Fin novembre, le Conseil des Etats a accepté à l'unanimité les deux messages du gouvernement sur la garantie de capacité des lignes d'accès sud à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) et sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français à grande vitesse. Les sénateurs ont donc donné le feu vert à l'amélioration des liaisons ferroviaires avec l'Italie et la France pour une intégration au réseau à haute performance italien (RHP) et aux trains à grand vitesse français (TGV).¹⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 18.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Comme deuxième chambre, le Conseil national a lui aussi ratifié la convention de Bâle de 1999 entre la Suisse et l'Italie sur la **liaison des voies ferrées**. Il en a fait de même avec la **convention bilatérale** avec la France, donnant par la même occasion le coup d'envoi du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, conformément aux promesses faites en 1998 lors de la votation sur la modernisation du rail. Pour arriver à ses fins, la Suisse a admis une entorse au principe de territorialité: elle paiera une partie des travaux entrepris sur sol français. En effet, la majorité doit être effectuée en France, mais ce sont les Suisses qui en profiteront le plus. En revanche, la Confédération a refusé de participer au financement de travaux entrepris en Italie ou en Allemagne.²⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 08.08.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a rencontré son homologue français, Jean-Claude Gayssot, pour examiner le volet financier de la convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français à grande vitesse, signée en novembre 1999. Les deux ministres sont tombés d'accord sur une participation financière égale entre les deux pays. La Confédération et la France s'engagent chacune à verser 135 millions d'euros. Cette somme sera injectée pour réhabiliter et moderniser la ligne **Genève-Mâcon** (ancienne ligne des Carpathes) et pour améliorer l'alimentation électrique et les infrastructures de l'arc jurassien, sur les lignes **Paris-Lausanne** et **Paris-Neuchâtel-Berne**. La mise en service de la ligne des Carpathes, baptisée ligne TGV-Mont-Blanc, est estimée à 220 millions d'euros. La Confédération devrait y participer à hauteur de 110 millions d'euros. De Genève, il ne faudra plus que trois heures pour se rendre au cœur de Paris en TGV: un gain de temps d'une demie-heure grâce à un gain de distance de 47 kilomètres par rapport à l'ancien itinéraire. Les travaux commenceront en 2004 et devraient s'achever à la mi-2006. Les 25 millions restants iront aux lignes de l'Arc jurassien qui nécessitent des travaux moins importants. Le financement helvétique

provient du fonds plafonné à CHF 1,2 milliard, destiné à améliorer le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des lignes à grande vitesse. La France et la Suisse ont par ailleurs décidé d'évaluer un cofinancement au projet de TGV Rhône-Rhin, entre Dijon et Mulhouse, Paris ayant sollicité de la Suisse une participation de l'ordre de CHF 125 millions.²¹

ANDERES

DATUM: 24.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les présidents des CFF et de la SNCF ont signé un **protocole d'accord** visant à améliorer les dessertes transfrontalières et à élargir leur coopération dans le domaine des grandes lignes. Au sujet de ces dernières, les deux compagnies ferroviaires ont décidé de confier, à partir du 1er janvier 2005, l'ensemble des relations commerciales TGV entre la France et la Suisse à leur **filiale commune Lyria**. La collaboration en matière de transport régional transfrontalier concerne principalement la région genevoise, la zone de Bâle et l'arc jurassien. Le capital de cette société de droit français est détenu pour 89% par la SNCF et pour 11% par les CFF.²²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 25.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a signé avec le ministre français des transports, Dominique Perben, trois accords bilatéraux pour la mise en œuvre de la convention bilatérale franco-suisse sur le **raccordement de la Suisse au réseau TGV français**. Le premier accord concerne le co-financement de la modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Dijon-Dole-Lausanne/Neuchâtel-Berne (Arc Jurassien). La Suisse prendra en charge 50% des coûts estimés à 37 millions d'euros. Les investissements permettront d'augmenter la vitesse de circulation. Avec le second accord, la Suisse garantit sa participation financière à la revitalisation de la ligne ferroviaire Paris-Ain-Genève/Nord de la Haute-Savoie (ligne du Haut-Bugey). Ce projet prévoit que le trafic passera dorénavant à partir de Bellegarde par la ligne à simple voie, actuellement désaffectée, et qui conduit à Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey) via Nurieux. Il est prévu de renouveler et d'électrifier toute la ligne, ainsi que d'adapter le profil des tunnels et des ponts. La Suisse y contribuera à hauteur de 100 millions d'euros. Un gain de 30 minutes est escompté. Dans le troisième accord, la Suisse participera à la construction de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône à raison d'un forfait de 100 millions d'euros. Cette nouvelle ligne TGV permettra de densifier le trafic Mulhouse-Paris et Mulhouse-Midi de la France, grâce à la construction du nouveau tronçon Belfort-Dijon. Les coûts de cette nouvelle ligne se chiffrent à 2 milliards d'euros. Cette nouvelle liaison fera gagner 30 minutes entre Bâle et Paris et une heure entre Bâle et Lyon. Le début des travaux est agendé pour 2006. La loi sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance est entrée en vigueur au 1er septembre 2005.²³

ANDERES

DATUM: 10.06.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 10 juin de l'année sous revue, un **nouveau tronçon de la ligne à grande vitesse reliant Bâle à Paris est entré en Service**. Long de 300 kilomètres et situé entre Strasbourg et Paris, il permet un gain de temps considérable, faisant désormais de Bâle la ville suisse la plus proche de la capitale française. En effet, il ne faut plus que trois heures et vingt minutes pour relier les deux villes (une heure et demie de moins que précédemment), soit huit minutes de moins que la liaison la plus rapide au départ de Genève. Les passagers en provenance de Zurich en profitent également, la durée du trajet étant ramenée à quatre heures et demie.²⁴

KANTONALE POLITIK

DATUM: 30.06.2007
NICOLAS FREYMOND

Afin de **maintenir la liaison à grande vitesse entre Neuchâtel et Paris**, le Conseil d'Etat neuchâtelois a négocié avec les CFF et obtenu la conservation du sillon actuel permettant à la clientèle d'affaires de réaliser l'aller-retour dans la journée. Il a par contre dû se résigner à la suppression de deux liaisons par semaine d'avril à octobre en raison d'une fréquentation trop faible. Craignant que la mise en service du TGV Rhin-Rhône favorise la liaison Berne-Bâle-Paris au détriment de celle Berne-Neuchâtel-Paris, aujourd'hui rentable, le gouvernement neuchâtelois étudie la possibilité d'un raccordement de Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds avec la nouvelle ligne TGV par Besançon (F).²⁵

KANTONALE POLITIK
DATUM: 05.11.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le gouvernement jurassien a présenté une proposition en vue de la **réhabilitation de la ligne ferroviaire Delle-Belfort (F)**, située sur le territoire français. Il a ainsi soumis au Parlement jurassien le projet de contribuer financièrement aux travaux de réhabilitation à hauteur de CHF 4,5 millions afin d'assurer le raccordement du canton à la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône via la future gare TGV de Mèroux (F).²⁶

KANTONALE POLITIK
DATUM: 26.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Parlement jurassien a suivi son gouvernement et décidé de contribuer aux travaux de **réhabilitation de la ligne ferroviaire Delle-Belfort (F)** pour un montant de CHF 4,5 millions, soit 3 des 88 millions d'euros que coûtera la réouverture de la ligne censée permettre un raccordement du Jura au TGV Rhin-Rhône.²⁷

ANDERES
DATUM: 12.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Confirmant les craintes exprimées par les autorités neuchâteloises ces dernières années, la société Lyria, fruit du partenariat entre les CFF et la SNCF, a annoncé la **réduction de moitié de l'offre de TGV reliant Berne à Paris via Neuchâtel** à compter de l'entrée en vigueur du nouvel horaire, en décembre de l'année sous revue. La décision de supprimer l'une des deux liaisons quotidiennes est motivée par la perte de rentabilité résultant de la baisse de fréquentation de la ligne, notamment au départ de Berne, de plus en plus de bernois privilégiant la liaison Bâle-Paris ouverte en 2007. Cette seconde ligne a connu le sort inverse, le nombre de liaisons quotidiennes passant de quatre à cinq avec l'horaire 2010. Une rencontre a été organisée entre Lyria, le gouvernement neuchâtelois et d'autres représentants de collectivités publiques françaises et suisses concernées par la ligne, mais s'est avérée vaine. La mobilisation des autorités locales et régionales a toutefois permis la mise en place d'une liaison en train régional entre Berne et Frasne (F) afin de permettre à la clientèle de bénéficier de la desserte de la ligne Lausanne-Paris selon les mêmes horaires que la liaison TGV supprimée.²⁸

MOTION
DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Les chambres ont adopté une motion du sénateur Claude Janiak (ps, BL) chargeant le Conseil fédéral d'allonger de cinq ans les délais pour la réalisation du **raccordement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire**. Ce projet est censé bénéficier du soutien de la Confédération pour un montant de CHF 25 millions au titre de la première phase du raccordement aux lignes à grande vitesse à condition toutefois que les travaux débutent d'ici à fin 2010 et s'achèvent au plus tard en 2015. Or, en raison du statut trinational de l'aéroport, l'élaboration du projet s'est avérée très complexe, exigeant notamment de longues négociations entre les partenaires des trois pays, de telle sorte que les travaux ne peuvent débuter en 2010. Si l'arrêté fédéral voté en 2005 laissait au gouvernement la possibilité de proroger ces délais, la motion transmise par les chambres l'y oblige.²⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 11.10.2011
SUZANNE SCHÄR

In Anwesenheit von Verkehrsministerin Doris Leuthard eröffnete der französische Präsident Nicolas Sarkozy eine wichtige Teilstrecke an der **TGV-Verbindung Rhin-Rhône** zwischen Auxonne und Belfort, an deren Bau sich die Schweiz zu 3% finanziell beteiligt hatte. Mit der Inbetriebnahme des neuen Teilabschnitts wurde die Anbindung der Nordwestschweiz (via Basel, Mülhausen) ans TGV-Netz verbessert. Die Fahrzeit der TGV-Verbindung Basel-Paris verkürzte sich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember um 30 Minuten. Zur durchgehenden Anbindung Mülhausens an die Linie Rhin-Rhône verbleibt noch der Bau von zwei kleineren Teilstrecken bei Mülhausen und Dijon.³⁰

ANDERES
DATUM: 09.12.2012
NIKLAUS BIERI

Mit dem **Fahrplanwechsel** am 9. Dezember hat die SBB ihr Angebot ausgebaut: RegioExpress-Züge zwischen Genf und Lausanne fahren fortan im Halbstundentakt und alternierend nach Vevey oder nach Palézieux-Romont. Das Sitzplatzangebot hat auf dieser Strecke damit um 33 Prozent zugenommen, 13 neue Doppelstockzüge sind im Einsatz. Eine weitere bedeutende Neuerung ist der Halbstundentakt zwischen Zürich und Schaffhausen. Dieser wird mit einem neuen RegioExpress ergänzt. Im internationalen Personenverkehr baute die SBB ihr Angebot ebenfalls aus: Auf Verbindungen zwischen Zürich und Österreich ist seit Fahrplanwechsel ein sechstes Paar Railjets unterwegs. Die Reisezeit von Zürich nach Wien verkürzt sich um 20 Minuten. Die TGV Lyria, Tochtergesellschaft der französischen Staatsbahn (SNCF) und der SBB, baute ihre

Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz ebenfalls aus: Die TGV-Verbindung Paris-Bern wird bis Interlaken Ost weitergeführt. Auch das Angebot im Regionalverkehr wurde vergrössert, mit einzelnen zusätzlichen Zügen, neuem Rollmaterial und neuen Haltestellen. Zudem hat die SBB die Benutzerfreundlichkeit der Billettautomaten erhöht und die SBB Applikation für Mobiltelefone verbessert. 70 Prozent der verkauften Billetts werden von den Kunden am Automaten oder via App in Selbstbedienung gekauft.³¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.09.2014
NIKLAUS BIERI

Im September 2014 unterbreitete der Bundesrat seine Botschaft zum Abkommen mit Frankreich bezüglich der Modernisierung und dem Betrieb der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf**. Es geht dabei um die Ratifizierung des von Bundesrätin Leuthard und dem französischen Transportminister Frédéric Cuvillier im März 2014 unterzeichneten Abkommens zum Ausbau der Bahnverbindung Cornavin-Eaux Vives-Annemasse (CEVA). Das Projekt, welches den Strassenverkehr in der Region Genf entlasten soll, beinhaltet den Bau einer neuen Bahnlinie von 14 km Länge in der Schweiz sowie ein zwei Kilometer langer Streckenabschnitt in Frankreich, dessen Finanzierung in Abweichung vom Territorialprinzip von der Schweiz geleistet werden soll. Die Kosten für die Bauarbeiten in der Schweiz sollen CHF 1'567 Mio. betragen, jene für das Streckenstück in Frankreich EUR 15,7 Mio. Der Bundesbeschluss über die Genehmigung des Abkommens wurde 2014 vom Nationalrat nicht mehr behandelt.³²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 04.06.2015
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss zur Genehmigung des Abkommens mit Frankreich bezüglich der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf** wurde 2015 in den Räten behandelt. Dass die Bahnverbindung nach Annemasse (F) für die Region Genf eine wichtige Sache ist, war in den Räten unbestritten. Anlass zu Diskussionen gab die Finanzierung eines Streckenabschnitts auf französischem Boden durch die Schweiz. Bundesrätin Leuthard begründete diese Abweichung vom Territorialprinzip mit der Entlastung Genfs vom Grenzgängerverkehr deutlich, so dass der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2015 ihre Zustimmung gaben.³³

Schifffahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 22.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis au parlement un **message** concernant le **protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**. Ce protocole a été signé en avril par les Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, soit l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. La réglementation s'inscrit dans le prolongement des mesures temporaires d'assainissement structurel mises en œuvre entre 1989 et 1999. Le protocole n° 4 qui a introduit ces mesures d'assainissement expirera à fin 1999. Il est apparu nécessaire de prolonger jusqu'en avril 2003 la règle dite du «vieux pour neuf» afin de mettre fin graduellement à l'action d'assainissement structurel. Cette règle oblige les propriétaires de bateaux, avant de mettre en service la nouvelle cale, à détruire un certain volume de l'ancienne ou à payer une contribution assez élevée. L'extinction soudaine de l'obligation de verser une contribution pour toute mise en service de cale supplémentaire se traduirait par une diminution importante du prix d'achat des bateaux, risquant d'inciter les bateliers à accroître à nouveau leur flotte. Les Etats concernés sont tenus chacun de créer et d'administrer un «fonds de la navigation intérieure» alimenté par les contributions spéciales versées par les bateliers. Le protocole entrera en vigueur dès le 1er janvier 2000.

Aux Chambres, l'objet a été accepté selon la procédure d'urgence lors de la session d'hiver. L'arrêté approuvant le protocole additionnel et la loi fédérale urgente s'y rapportant ont été acceptés à l'unanimité par les deux conseils.³⁴

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Toujours en vue de répondre à l'augmentation du trafic, **la Suisse et la France ont paraphé un accord sur l'harmonisation des systèmes de contrôle aérien visant à mieux orchestrer la sécurité aérienne entre les deux pays**. La mise en oeuvre de ce texte devrait assurer une meilleure fluidité du trafic, ce qui, en premier lieu, se traduirait concrètement par une diminution des retards, une rationalisation et un surcroît d'efficacité tant pour les équipages des avions que dans l'organisation de la navigation en général.³⁵

ANDERES

DATUM: 29.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Après **Air Littoral** et **Air Outre-Mer (AOM)**, **Swissair a pris le contrôle** de 86% des actions **d'Air Liberté** avec l'aide de la société d'investissement française Taitbout. Air Liberté rejoignait ainsi le Qualiflyer Group (Alliance aérienne de SAirgroup). Le rachat a été fait à British Airways. L'acquisition de ces trois compagnies d'aviation déficitaires permettait au SAirGroup d'avoir un pied en France et de faire concurrence à AirFrance. Durant l'été, la Commission Européenne a donné son feu vert à la fusion des trois sous la même holding.³⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé un accord franco-suisse relatif au **contrôle aérien en Suisse occidentale**. Négocié par l'OFAC, la société suisse Skyguide continuera de gérer la partie de **l'espace aérien français** située à l'ouest de Genève. Dans les faits, cet accord, illimité dans le temps, donne à partir du 1 juillet 2001 un cadre juridique à une situation qui existe depuis des dizaines d'années. L'espace aérien surveillé par le centre de contrôle genevois s'étend, côté français, de Besançon à Dijon et Lyon; il englobe aussi une partie du nord de l'Italie, au-delà du versant transalpin du Mont-Blanc. En contrepartie de ses services, l'Etat français versera une compensation à Skyguide de CHF 46,5 millions pour l'année 2002, de CHF 48,6 millions pour 2003 et de CHF 50,8 millions pour 2004.

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 21.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le combat juridique que poursuivait Air Lib contre SAirGroup, le Tribunal de commerce de Paris a ordonné, en janvier, le **blocage du produit de la vente de billets** Crossair auprès du Business Settlement Plan (BSP). C'est l'organisme qui redistribue aux compagnies aériennes les recettes issues de la vente de billets par les agences de voyages. Air Lib, né de la reprise d'AOM/Air Liberté par le consortium Holco, considérait Crossair comme étant le reprenneur de Swissair et lui réclamait les CHF 90 millions que lui devait SAirGroup. Ceux-ci représentaient la dernière tranche du montant que la société s'était engagé à payer pour se défaire de ses 49.5% du capital d'AOM/Air Liberté. En sursis concordataire, SAirGroup avait fait défaut à cet engagement. Crossair, puis Swiss contestaient cette créance et avaient stoppé les paiements. En mai, le Tribunal de commerce de Paris a reconnu le principe de créances d'Air Lib auprès de Swiss. Les magistrats français ont également refusé de lever les saisies pratiquées à l'encontre de la société helvétique. Sur une décision de fond pour le dossier, le tribunal parisien a renvoyé sa décision à janvier 2003. Swiss a également dû faire face aux prétentions de créances d'Air Littoral pour le non-respect des engagements financiers de SAirGroup. Le Tribunal de commerce de Montpellier a condamné la compagnie helvétique à payer 15,2 millions d'euros à Air Littoral.³⁷

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 26.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La Cour d'appel de Paris a estimé que le Tribunal de Paris était le seul compétent pour départager les compagnies aériennes Swiss et Air Lib. Il a également jugé que Swiss, extension de Swissair, était bien **solidaire des accords passés entre Swissair et Air Lib** au moment de la reprise de cette dernière par la holding Holco fin juillet 2001.³⁸

ANDERES

DATUM: 06.08.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Swiss a conclu un **accord à l'amiable avec la holding française Holco**, détentrice de la défunte compagnie aérienne Air Lib. Celui-ci mettait fin au litige sur la responsabilité de Swiss dans la débâcle de Swissair. Le transporteur suisse a récupéré CHF 67,8 millions provenant du déblocage de fonds en France et en Belgique.³⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 10.02.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Ne répondant plus aux exigences d'un aéroport national, les autorités aéronautiques françaises ont annoncé leur intention de remplacer la procédure indirecte à vue des atterrissages au sud de **l'aéroport de Bâle-Mulhouse** par une approche utilisant un système d'atterrissage aux instruments (ILS). La piste 34 serait ainsi dotée des installations appropriées. La responsabilité de ce projet incombant à la France, il ne peut être soumis à une procédure d'approbation selon le droit suisse. Néanmoins, afin que la population suisse puisse être entendue, la Confédération a entamé des discussions avec la France sur la base de la Convention d'Espoo. En vertu de cette convention, la population suisse concernée doit pouvoir se déterminer sur le projet par le biais d'une consultation. La Suisse et la France sont parvenues à un accord sur la procédure de consultation relative au projet d'aménagement de l'ILS. Les autorités françaises se sont en effet déclarées disposées à instituer une voie de droit dans le cadre de la procédure de consultation. Les opposants au projet résidant en Suisse pourront contester devant la juridiction française compétente la décision que les autorités françaises rendront ultérieurement. Le recourant devra pour cela démontrer que l'installation prévue porte atteinte à ses intérêts.⁴⁰

ANDERES

DATUM: 02.05.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Au début mars, la compagnie aérienne allemande **Lufthansa** a fait part aux actionnaires de Swiss de son **intention de reprise**. Après un temps de réflexion, les **principaux actionnaires**, qui représentent 86% du capital de Swiss, ont donné leur **feu vert au rachat**. Parmi les grands actionnaires, il y avait la Confédération (20,4%), le canton de Zurich (10,2%), l'UBS (10,4%), le Credit Suisse Group (10%), ainsi que diverses entreprises (35%). Ils ont obtenu pour leurs actions une option sur différence de rendement de l'action Lufthansa. Afin de contrôler la compagnie aérienne helvétique, Lufthansa a créé avec les principaux actionnaires une société de droit suisse nommée AirTrust. Les actions de ces derniers ont été transférées dans la nouvelle société. Les droits d'atterrissage respectifs des deux compagnies ont pu être conservés. Détentrice à 11%, la compagnie aérienne allemande prendra le contrôle total de AirTrust dans les 12 à 18 mois en fonction des négociations sur les droits de trafic. La Confédération occupe un siège au sein du conseil d'administration de cette société. Pour obtenir les 14% d'actions Swiss restantes détenues par les petits porteurs, AirTrust a lancé en mai une offre publique d'achat de CHF 8,96 par action. La somme offerte représentait environ CHF 70 millions. **L'accord de reprise par Lufthansa** prévoyait que la direction et le siège de Swiss demeurent en Suisse. La compagnie d'aviation sera gérée comme un centre de profit au sein du groupe Lufthansa. Swiss garde ses long-courriers, sa flotte et ses équipages. Même intégrée dans Lufthansa, Swiss a été sommée de réduire ses coûts. Les mesures de restructuration seront appliquées comme prévues. Les pouvoirs publics n'ont par contre obtenu aucune garantie formelle au sujet de l'exploitation de l'aéroport de Zurich. Contrepartie à la vente, la Confédération devra négocier des accords bilatéraux avec six pays (Etats-Unis, Japon, Canada, Inde, Thaïlande et Hong-Kong) pour assurer la pérennité des droits d'atterrissage dont dispose Swiss.

Le contrat d'intégration signé entre Swiss et Lufthansa prévoit aussi la création de deux **fondations nommées Almea et Darbada**. La Confédération a le droit de déléguer dans chacune des deux fondations son représentant. La Fondation Almea suivra le déroulement de la transaction sur le plan technique. La Fondation Darbada sera chargée de suivre le développement du transport aérien suisse et de son infrastructure, afin d'assurer de bonnes liaisons aériennes entre la Suisse et le reste du monde. Le Conseil fédéral s'est penché sur l'avenir de sa délégation « conditions-cadres Swiss », créée en 2003, et a décidé de la dissoudre. Le **groupe de coordination « aviation »**, qui réunit depuis mai 2003 des représentants de l'administration, a par contre été maintenu. En septembre, Peter Siegenthaler, représentant du Conseil fédéral au sein de Swiss, a démissionné.⁴¹

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE

DATUM: 29.05.2008
NICOLAS FREYMOND

La tension est fortement montée chez les riverains bâlois et soleurois de **l'aéroport de Bâle-Mulhouse** qui se sont plaints auprès de l'OFAC des nuisances occasionnées par la procédure d'atterrissage aux instruments par le sud. Après enquête, l'OFAC a communiqué que les émissions sonores mesurées pour cette approche étaient conformes à la convention conclue entre les autorités aéronautiques françaises et suisses en 2007.⁴²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.11.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le directeur de l'OFAC et le chef de l'Etat-major des Forces aériennes ont signé conjointement avec leurs homologues allemands, belges, français, luxembourgeois et néerlandais une déclaration d'intention en vue de la **création d'un bloc d'espace aérien couvrant les six Etats et baptisé FABEC** (pour Functional Airspace Block Europe Central). Cette démarche est conçue dans la perspective du projet de Ciel unique européen (Single European Sky, SES) lancé par l'UE. Les prestataires de services de navigation aérienne concernés, notamment Skyguide, ont pour leur part conclu un accord jetant les bases d'une collaboration renforcée sur le plan opérationnel. Si les travaux ont déjà débuté, l'accord international créant formellement le FABEC sera soumis aux chambres fédérales en 2010.⁴³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 03.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans le cadre du projet de Ciel unique européen, la Suisse, l'Allemagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ont signé un traité prévoyant la gestion en commun de leurs espaces aériens au sein du **Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC)**. Le FABEC, qui représente 55% du trafic aérien européen, vise à améliorer la coopération afin de faire face à la croissance attendue du trafic.⁴⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 17.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Die durch den zivilen Flugverkehr verursachten **Lärmimmissionen** beschäftigten 2011 zahlreiche Bürgerinitiativen. Im Januar wurden in beiden Basel zwei von insgesamt rund 8'500 Personen unterschriebene Petitionen eingereicht, die eine Erweiterung der Nachtruhe beim Flughafen Basel-Mülhausen (Euroairport Basel) fordern. Die Nachtruhesperrung sollte dabei in Basel mindestens gleich lang erfolgen wie in Zürich-Kloten (23h00–6h00). Im Zusammenhang mit dem Fluglärm wurde auch der Distriktsrat des Trinationalen Eurodistricts aktiv. Er forderte gegen den Willen der Flughafenbetreiber einen runden Tisch, der sich neben der Lärmfrage mit dem geplanten Bahnanschluss des Flughafens auseinandersetzen soll. Stimmen für eine Ausdehnung der verbindlichen Nachtruhe wurden auch in Genf und Bern laut. Anlässlich einer Rede vor dem Forum der Luftfahrt sprach sich Verkehrsministerin Leuthard für eine gesamtschweizerisch gültige Nachtruheregulierung für die zivilen Flughäfen aus. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland siehe hier.⁴⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Als Mitglied des Einheitlichen Europäischen Luftraums Single European Sky (SES) übernahm die Schweiz im August des Berichtsjahrs die **Verordnungen der EU für den funktionalen Luftraumblock für Zentraleuropa** (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC). Der Block soll künftig die Flugsicherung der Benelux-Staaten, Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz zusammenfassen. Zum Mandatsentwurf zwecks Aufnahme von Verhandlungen mit der EU über Inlandflüge (Kabotage-Recht) siehe hier.⁴⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Auch zwischen Frankreich und der Schweiz entbrannte ein **Flughafenstreit**: Frankreich gab im Frühsommer bekannt, dass Fluggesellschaften per 1. Juli auch für Flüge ab dem Schweizer Sektor des EuroAirports Basel-Mülhausen die innerfranzösischen Abgaben „Taxe d'aviation civile“ und „Taxe de solidarité“ entrichten müssten. Diese Nachricht stiess bei den Fluggesellschaften sowie in der Basler Regierung, im Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und im Verkehrsdepartement auf Widerstand; das Vorhaben Frankreichs wurde als „unfreundlicher Akt“ bezeichnet, welcher gegen den binationalen Charakter des Flughafens und gegen den Staatsvertrag zum Flughafen verstosse. Am 21. Juni gab das Französische Transportministerium überraschend bekannt, dass es bereit sei, die Abgaben doch nicht in Kraft zu setzen.⁴⁷

ANDERES

DATUM: 18.07.2014
NIKLAUS BIERI

Mit einem Schreiben des französischen Aussenministeriums vom 18. Juli 2014 ging der Besteuerungstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz in eine neue Runde. Frankreich drängte erneut auf die Einführung der Taxe d'Aviation civile und der Taxe solidarité im Schweizer Sektor des EAP. Andererseits sollen nach französischer Ansicht neu auch die französischen Unternehmens- und Mehrwertsteuersätze angewendet werden. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretungen aus den relevanten Bundesämtern sowie aus Basel-Stadt hatte sich seit Juni 2013 wiederholt mit einer Arbeitsgruppe aus Frankreich getroffen, jedoch ohne einen Durchbruch zu erzielen. Im August 2014 erklärte Yves Rossier, Staatssekretär des Aussendepartements, Frankreich beharre auf dem Territorialprinzip und behalte sich

unilaterale Massnahmen vor. Das französische Aussenministerium kündete das Ende der Verhandlungen mit Bern für Oktober und die einseitige Einführung der französischen Steuern für Anfang 2015 an. Nicht einverstanden mit dem Vorgehen der französischen Regierung sind auch die Behörden der Elsässer Gemeinden: Politikerinnen und Politiker aus der Region Elsass haben bei der Regierung wiederholt gegen dieses Vorgehen protestiert. Alt Botschafter Thomas Borer wurde von den Unternehmen im Schweizer Sektor des Flughafens als Berater und Vermittler engagiert. Im August wurde von den Medien ein Kompromissvorschlag publik gemacht, der vorsieht, dass Steuererhebung und Gewinnermittlung weiterhin durch die Steuerbehörden von Basel-Stadt vorgenommen werden, der französische Staat aber an den Erträgen beteiligt wird. Dieser Vorschlag sei bereits im Vorjahr von der Koordinationsplattform der Schweizer EAP-Betriebe an die Regierungen beider Länder eingereicht worden.

Auf eine Interpellation von Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) im Juni 2014 antwortete der Bundesrat, er habe Verständnis für die Ansprüche Frankreichs auf die Steuererträge aus dem Schweizer Sektor, er wolle jedoch am binationalen Charakter des Flughafens festhalten. Kritik an der Schweizer Verhandlungsführung kam aus dem Elsass: Nicht alle Argumente würden von der Schweiz genutzt. Frankreich könne nichts diktieren, ein solcher Schritt wäre am Internationalen Gerichtshof in Den Haag einklagbar. Frankreich müsse sich mit der Schweiz in einem Abkommen einigen, sagte Pierre Henner, Präsident des französischen Unterstützervereins des EAP. Bundespräsident Burkhalter äusserte sich nach einem Arbeitsbesuch in Paris Ende Oktober zurückhaltend zum Steuerstreit um den EAP, eine Einigung sei noch nicht erzielt worden.⁴⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 22.02.2017
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2016 kam nach Monaten der Unsicherheit wieder Bewegung in den Besteuerungsstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz. Bei einem Treffen des französischen Präsidenten François Hollande und Bundesrat Schneider-Ammann in Colmar (F) wurde eine Erklärung zur Beilegung des Konflikts unterzeichnet. Dass der Erklärung aber über Monate kein Abkommen folgte, führte bei den am Flughafen angesiedelten Unternehmen zu Nervosität. Im November 2016 konnten schliesslich Staatssekretär Yves Rossier und Christian Masset, Generalsekretär des französischen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten und internationale Entwicklung, ein Abkommen erreichen, das den Streit beenden konnte. Gemäss dem Abkommen kommt im Schweizer Sektor des Flughafens weiterhin die Schweizer Mehrwertsteuer zur Anwendung. Die Unternehmenssteuereinnahmen des Flughafens werden zwischen Frankreich und der Schweiz aufgeteilt und es wird die französische Einkommenssteuer und die Schweizer Kapitalsteuer erhoben. Zudem wird der Aufwand der französischen Flugaufsichtsbehörde im Schweizer Sektor neu abgegolten.

Der Bundesrat genehmigte das Abkommen in seiner Sitzung vom 25. Januar 2017. Im Februar 2017 genehmigte die EU Frankreich eine Ausnahme, die es erlaubt, dass im Schweizer Sektor die Schweizer Mehrwertsteuer erhoben wird.⁴⁹

Post und Telekommunikation

Ende des Berichtsjahrs gaben die schweizerische Post (Swiss Post International) und deren französisches Pendant (La Poste Global Mail) den **Zusammenschluss ihrer internationalen Aktivitäten im Bereich der Briefpost** bekannt. Das neue Unternehmen soll in Kontinentaleuropa, in den USA und in Asien aktiv sein und 2012 seine Geschäftstätigkeit aufnehmen.⁵⁰

1) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.

2) 24 Heures, 9.10.95.

3) Presse du 4.4.96.7

4) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96

5) Presse des 23.1, 24.1, 1.2 et 12.3.97; SGT, 8.4.97; presse du 25.10.97 et du 1.7.97

6) NZZ, 8.12.98; presse des 8.12 et 12.12.98.11

7) LT und NZZ, 21.10.06.

8) Presse du 8.5.09; DETEC, communiqué de presse, 7.5.09.

9) NZZ, 24.7.10; OFT, communiqué de presse, 14.6.10.

10) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse, Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".

11) Medienmitteilung SBB, 15.1.11; TdG, 21.10.11.

12) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.

13) DETEC, communiqué de presse, 7.6.04.

14) 24 Heures, 7.3.90; NZZ, 15.3., 17.3., et 17.8.90; SHZ, 26.4.90; Suisse et Dém., 9.6.90 ainsi que DP, 981, 1.2.90 et 991, 19.4.90.; BO CE, 1990, p.299ss.; Bund, 28.4.90; presse du 14.6.90; NF, 15.6.90; BZ et CdT, 16.6.90. Etude du projet par la

- SNCF; Dém., 19.7.90; NZZ et JdG, 20.7.90; NF, 30.7.90.; JdG, 27.10.90.; JdG, 7.6.90. Suisse, 21.6.90; JdG, 30.6.90; Dém., 25.7.90. Suisse, 26.7.90; NZZ, 18.8.90; NF, 18.8. et 21.8.90; JdG, 4.4., 27.9. et 1.10.90; 24 Heures, 5.10. et 17.10.90. JdG, 10.10.90; presse du 3.11.90; 24 heures, 17.12. et 20.12.90.; Presse du 18.10.90.; TGV Rhin-Rhône: LNN, 1.3.90; NZZ, 2.3., 14.4., 7.6., 17.8., 24.8. et 15.9.90; BaZ, 25.8.90; presse du 28.8. et 14.9.90; Express, 16.10.90. Dém., 21.6. et 5.10.90; Suisse, 20.8.90.
- 15) JdG et Suisse, 24.1.91; JdG et NZZ, 26.1., 25.3. et 7.5.91; NZZ, ; NF, 26.3.91; Presse du 16:5.91 et 22.11.91. ; Lib. et Dém., 17.5.91; TA, 21.5.91; 24 Heures, 25.5.91; Suisse, 27.4.91 et 30.5.91; BaZ, 1.6.91.
- 16) TA, 13.3.92.
- 17) TG, 12.2.98; LT, 19.9.98; NZZ, 7.11.98.
- 18) Presse du 3.11.99.; Presse du 6.11.99.
- 19) FF, 2000, p. 5437 ss. et 5463 ss.; presse du 19.4 et 14.9.00; 24h, 8.2 et 19.7.00.
- 20) BO CN, 2001, p. 257 ss.; NZZ, 20.3.01; 24h, 18.10.01.
- 21) Presse du 19.1.02 (accord financier); 24h, 13.6.02; LT, 8.8.02.
- 22) Presse du 24.4.05.
- 23) FF, 2005, p. 4885 ss; presse du 26.8.05; DETEC, communiqué de presse, 25.8.05.
- 24) Lib., 9.6.07.
- 25) LT, 30.6.07.
- 26) QJ, 5.11.08.
- 27) LT et NZZ, 26.3.09.
- 28) Bund, Exp. et NZZ, 2.5.09; Exp., 5, 6, 7 et 22.5.09; LT, 19.5.09; Lib., 29.5.09; Bund, Exp., Lib. et LT, 1.7.09; LT, 9.7.09; Lib., 1.9.09; Bund, 24.10.09; Exp., 8.12.09; Exp. et Lib., 12.12.09.
- 29) BO CE, 2010, p. 184; BO CN, 2010, p. 1000 ss.
- 30) NZZ und BaZ, 9.9.11; LT, 11.10.11.
- 31) Medienmitteilung SBB vom 8.11.12.
- 32) BBl, 2014, S. 8175 ff.
- 33) AB NR, 2015, S. 309f.; AB SR, 2015, S. 397.
- 34) BO CE, 1999, p. 1056 ss., 1197 et 1203; BO CN, 1999, p. 2595 ss., 2640 et 2677; FF, 2000, p. 90; RO, 2000, p. 9 ss.; FF, 1999, p. 8449 ss.
- 35) Presse du 15.12.90.
- 36) Bund, 6.5 et 17.5.00; NZZ, 6.5, 17.5 et 29.7.00.
- 37) LT, 11.1 (blocage); 24h, 12.1 (blocage) et 24.7.02 (Swiss débouté); presse du 18.5 (jugement) et 5.6.02; TG, 13.5.02; Lib., 16.11 (contre-attaque) et 21.11.02 (compétence du tribunal parisien).; Presse 30.5.02; Lib., 14.6.02.
- 38) Lib., 26.6.03.
- 39) Presse du 6.8.04.
- 40) QJ, 11.2.05; DETEC, communiqué de presse, 10.2.05.
- 41) 24h, 12.5.05; QJ, 23.9.05.; DETEC, communiqué de presse, 6.4.05.; Presse des 14-15.3, du 23.3 (finalisation de l'achat), 24.3 (OPA) et 2.5.05; DETEC, communiqué de presse, 22.3.05.
- 42) Presse du 29.5.08.
- 43) Presse du 21.11.08.
- 44) Presse du 3.12.10.
- 45) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11
- 46) NZZ, 14.4., 5.7. und 16.11.11; Medienmitteilung BAZL vom 22.6.11.
- 47) BaZ, 14.6. und 22.6.13.
- 48) BaZ, 21.7., 20.8., 21.8.14; TG, 22.8.14; BaZ, 1.9., 2.9.14; BLZ, 4.9., 6.9.14; BaZ, 31.10.14
- 49) Medienmitteilung des Bundesrates vom 25.01.17; BaZ, 25.1., 30.8., 5.11.16, 22.2.17
- 50) AZ, 22.12.11; SN und NZZ, 23.12.11.