

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnote	Luftfahrt, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Niederlande
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Barras, François
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Hulliger, Caroline
Mach, André
Schär, Suzanne
Unbekannt, Autor
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Barras, François; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Hulliger, Caroline; Mach, André; Schär, Suzanne; Unbekannt, Autor; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftfahrt, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Niederlande, 1992 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Beziehungen zur EU	1
Beziehungen zu internationalen Organisationen	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
Aussenwirtschaftspolitik	2
Infrastruktur und Lebensraum	3
Energie	3
Erdöl und Erdgas	3
Verkehr und Kommunikation	4
Verkehrspolitik	4
Luftfahrt	5

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
EG	Europäische Gemeinschaft
GuS	Gemeinschaft Unabhängiger Staaten
OPEC	Organisation erdölexportierender Länder

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AELE	Association européenne de libre-échange
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
CE	Communauté européenne
CEI	Communauté des États indépendants
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Beziehungen zur EU

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.12.2001
FRANÇOIS BARRAS

Alors que la **ratification par les pays membres de l'UE du premier volet des accords bilatéraux**, accepté par le peuple en 2000, devait être réalisée en début de l'année sous revue, celle-ci a connu de nombreux retards dans sa procédure, au niveau européen comme à celui des Etats signataires. Du premier au deuxième semestre 2001, la signature était au terme de l'année finalement annoncée pour le premier semestre 2002. Les Quinze se sont fait tirer l'oreille pour ratifier les accords avec la Suisse, mettant sur la table les lenteurs, voire les réticences de la Confédération à se positionner de façon satisfaisante sur les dossiers de la fraude fiscale, synonymes d'une meilleure transparence de la part des banques helvétiques. En milieu d'année, il manquait encore la ratification belge, française, irlandaise, allemande, finlandaise et hollandaise. Au cours de l'été, les parlements de ces trois derniers pays ont apposé les signatures au texte de l'accord. En **France**, l'Assemblée nationale a ratifié à mains levées les accords bilatéraux, après que la Commission des affaires étrangères a donné son aval par 10 oui contre 2 non et 3 abstentions. Les débats ont mis en exergue la question encore chaude du statut des transfrontaliers français, qui perdront le libre choix de leur couverture sociale. Hasard du calendrier, l'**Irlande** a avalisé l'accord le lendemain de la ratification française. En **Belgique**, le Sénat est parvenu à retarder de deux semaines symboliques la signature par le gouvernement de l'accord entre le Suisse et l'UE sur la libre circulation des personnes: un moyen de faire part de son mécontentement face à la gestion helvétique de la crise du couple Sabena-Swissair. Les Parlements flamand et wallon ont finalement signé les accords en décembre, faisant de la Belgique le dernier pays à ratifier les bilatérales. Au niveau européen, les Quinze doivent encore officiellement ratifier le paquet des sept accords au nom de l'UE. ¹

Beziehungen zu internationalen Organisationen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 03.03.1992
ANDRÉ MACH

Durant les mois de février, mars et avril, une large discussion s'est ouverte, aussi bien dans la presse, dans les partis qu'au sein même du Conseil fédéral, sur la **stratégie européenne** que devait suivre le gouvernement: devait-il déposer une demande d'ouverture de négociations en vue d'une **adhésion à la CE** avant ou après le vote du peuple suisse sur le traité EEE? Les opinions étaient très divergentes à ce sujet. Afin d'obtenir de plus amples informations sur la politique d'élargissement de la CE et d'informer leurs partenaires sur le processus de ratification en Suisse, le Conseil fédéral a multiplié les contacts avec les Etats membres de la CE et la Commission européenne. Les conseillers fédéraux en charge du dossier se sont ainsi rendus à Bruxelles, où ils ont rencontré J. Delors, président de la Commission européenne, à Londres, à La Haye et au Portugal, dont le gouvernement assumait la présidence du Conseil des ministres. ²

Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.10.2015
CAROLINE HULLIGER

Doris Leuthard a présidé la **rencontre** des ministres à Luxembourg **concernant la création du bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale** (FABEC). Ce bloc fait partie du projet de Ciel unique européen (Single European Sky) lancé par la Commission européenne et visant à augmenter l'efficacité de la navigation aérienne en Europe. Les pays participant au FABEC sont la France, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Suisse.

Lors de sa visite au Luxembourg, la cheffe du DETEC a également eu l'occasion de rencontrer Carole Dieschbourg, la ministre de l'environnement du Luxembourg. ³

Aussenwirtschaftspolitik

Comme en 1992 mais dans un contexte économique encore plus difficile, les **secteurs d'exportation** se sont remarquablement comportés avec une progression de 0,6% en volume et en valeur nominale. Cette évolution favorable s'explique en grande partie par la baisse de la demande intérieure qui a contraint beaucoup d'entreprises à trouver de nouveaux débouchés à l'étranger. A cet égard, la progression, même faible, des livraisons à l'étranger est révélatrice de la compétitivité des entreprises suisses sur les marchés internationaux.

Les résultats des exportations ont toutefois connu des différences sensibles selon les branches économiques. Celles qui se sont le mieux comportées furent l'industrie alimentaire (8,0%), l'industrie chimique (5,1%) ainsi que l'horlogerie (3,0%). Les exportations de biens d'investissement, comme les machines (-2,3%) ou les instruments de précision (-1,5%), n'ont que légèrement diminué par rapport à 1992; compte tenu de la mauvaise conjoncture, ce recul est resté très limité. En revanche, l'industrie textile a connu une baisse importante (-10,2%).

L'évolution des exportations par régions reflète les différences de la conjoncture internationale entre, d'un côté, la grande majorité des pays industrialisés (-1,5%) et, de l'autre, les pays non-membres de l'OCDE (8,7%). Le bon comportement de l'économie d'exportation est dû principalement au dynamisme de la demande venant de la région du Sud-Est asiatique et de certains Etats de l'Amérique latine. Les livraisons vers la plupart des pays européens (UE: -2,6% et AELE: -2,1%) ont diminué; seules les exportations vers la Grande-Bretagne (7,9%), où la reprise économique s'est solidement installée dans le courant de l'année, et les Pays-Bas (2,6%) ont progressé. Au sujet des pays de l'OCDE non-européens (2,2%), les résultats furent différenciés; ainsi, les livraisons vers les Etats-Unis (5,9%) et l'Australie (6,3%) progressèrent alors que celles en direction du Japon (-2,1%) et du Canada (-5,6%) diminuèrent.

En ce qui concerne les pays extérieurs à l'OCDE, qui absorbent près de 22% du total des exportations suisses, les résultats furent très positifs. Hormis la Pologne (-3,7%), les exportations vers l'Europe centrale et orientale (9,6%), de même que vers les pays de l'OPEP (6,4%), ont augmenté. Parmi les pays non-producteurs de pétrole (7,0%), Hong-Kong (11%), Singapour (49,9%) et le Brésil (9,2%) ont connu une forte progression de leurs importations suisses, mais, c'est vers la Chine (51,9%) que l'augmentation a été la plus forte.

La stabilisation progressive de la demande intérieure a eu pour effet d'atténuer quelque peu le recul des **importations** (-3,4% en valeur et -1,2% en volume); alors qu'au premier semestre, le volume des exportations était encore inférieur de 5% en moyenne à son niveau de l'année précédente, la tendance s'est renversée au deuxième semestre. A quelques exceptions près, la diminution des importations a touché pratiquement tous les types de marchandises. Seules les importations de produits intermédiaires pour les branches d'exportation suisses, industrie chimique et horlogerie notamment, ont sensiblement progressé. Les importations de biens d'investissement, qui avaient diminué ces dernières années, se sont stabilisées au cours de l'année, même si d'importantes variations ont persisté selon les secteurs. Le recul a été particulièrement fort en ce qui concerne les biens de consommation durables, en particulier les voitures (-16,8% en nombre).

Comme pour les exportations suisses, un certain clivage s'est dessiné entre les pays extérieurs à l'OCDE (7,2%), qui ont connu globalement une progression de leurs exportations vers la Suisse, et la zone de l'OCDE dont les livraisons ont diminué de 4,4%. Les exportations européennes, que ce soit de l'UE (-3,3%) ou de l'AELE (-8,0%), tout comme celles des pays de l'OCDE non-européens (-9,2%), ont sensiblement diminué. Seules la Grande-Bretagne (13,0%) et l'Australie (14,6%) ont enregistré une forte augmentation de leurs livraisons. En revanche, les achats helvétiques en provenance des pays non-membres de l'OCDE ont globalement progressé; les biens exportés par ces pays ne représentent toutefois que 8,8% du total des produits importés en Suisse. Les importations en provenance des pays de l'OPEP (19,4%) et de la Chine (23,8%) ont connu la plus forte hausse. Par contre, les exportations d'Europe centrale et orientale ont diminué de 0,6%, la Pologne étant quasiment le seul pays de cette région à voir ses livraisons vers la Suisse augmenter (+11,8%).⁴

Malgré une appréciation du franc suisse de plus en plus forte et un contexte international marqué par une forte concurrence, la croissance des **exportations suisses** a de nouveau dépassé les attentes. En 1994, celles-ci ont en effet crû de 4.4% en volume et de 3.5% en valeur nominale. Ce résultat, remarquable à plusieurs titres, constitue la preuve d'une capacité concurrentielle intacte de l'industrie suisse d'exportation en général.

Les résultats des exportations ont toutefois connu des différences conséquentes selon les branches économiques. Celles qui se sont le mieux comportées furent l'industrie des matières en plastique (+4.9% en valeur nominale par rapport à 1993), l'horlogerie (+4.8%), l'industrie chimique (+4.6%) ainsi que l'industrie des machines (+4.5%). Les exportations de l'industrie des métaux ont, pour leur part, progressé de 3.8%, alors que celles de l'industrie alimentaire et de l'industrie des instruments de précision ont respectivement augmenté de 2.7% et 2.4%. Le volume des exportations de l'industrie des textiles est, quant à lui, resté stable (+0.1%), tandis que celui de l'industrie de l'habillement a connu une baisse de 1.9%.

En raison de la synchronisation progressive de la conjoncture internationale, les différences entre les taux de croissance des exportations suisses en direction des pays industrialisés (+3,2%) d'une part, et des pays non-membres de l'OCDE (+4.8%), d'autre part, se sont réduites par rapport à 1993. Les points forts de l'expansion des exportations suisses ont été les pays émergents et en développement d'Asie du Sud-Est et d'Amérique latine ainsi que les pays industrialisés d'outre-mer et la Grande-Bretagne. Les livraisons vers la plupart des pays européens ont augmenté (UE: +3.1% et AELE: +1.2%), à l'exception de la Norvège (-7%), de l'Italie (-3.3%), de la Finlande (-0.6%) et des Pays-Bas (-0.2%). Au sujet des pays de l'OCDE non européens (+6.9%), les exportations vers les Etats-Unis (+6.4%), l'Australie (+11.3%) et le Japon (+10.2%) ont constitué les plus fortes hausses, alors que celles en direction du Canada ont diminué de 4.2%.

En ce qui concerne les pays extérieurs à l'OCDE - qui absorbent 21% du total des exportations suisses -, les livraisons vers l'Europe de l'Est ont globalement augmenté de 14.1%, les exportations suisses en direction de la CEI connaissant pour leur part une hausse de 28.4%. Parmi les pays non producteurs de pétrole (+11% d'exportations), la Corée du Sud (+50.8%) a connu la plus forte progression des importations suisses en 1994, devant le Brésil (+28.6%) et Hongkong (+14.3%). Les exportations vers la Chine ont en revanche enregistré une baisse de 11% après avoir connu une augmentation de 51.9% en 1993. C'est cependant avec les pays de l'OPEP que la baisse des exportations suisses a été la plus marquée (-18.7%).⁵

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Erdöl und Erdgas

Le **conflit en Ukraine**, et les sanctions occidentales envers la Russie, a mis sous le feu des projecteurs le **rôle du gaz dans le mix énergétique helvétique**. Dans un premier temps, certains acteurs, avec par exemple la ville de Zurich, ont annoncé vouloir boycotter le gaz russe, immédiatement et jusqu'à la fin du conflit. Néanmoins, plusieurs experts en énergie ont rapidement indiqué l'impossibilité pratique d'une telle mesure. En effet, la traçabilité sur le marché gazier n'est pas encore effective. Il est donc possible de connaître la quantité de gaz russe qui entre en Europe, mais pas celle qui est ensuite orientée vers la Suisse.

Ces discussions de boycott ont également mis en exergue la différence de dépendance envers le gaz russe entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Dans les faits, la Suisse alémanique s'approvisionne majoritairement auprès du fournisseur allemand Uniper qui est fortement dépendant du pipeline Nord Stream 1, qui est lui-même fortement alimenté par le gaz russe. A l'opposé, la Suisse romande s'approvisionne essentiellement chez le fournisseur français Engie qui possède un portefeuille de gaz plus diversifié. En Suisse romande, seulement 25 pour cent du gaz proviendrait de la Russie, alors que pour la Suisse allemande ce total dépasserait les 50 pour cent d'après des estimations.

Si le risque de pénurie de gaz à court-terme a été écarté par les experts en énergie ainsi que par le Conseil fédéral, le gouvernement a rapidement enclenché ses relais diplomatiques pour renforcer sa sécurité d'approvisionnement en gaz. D'un côté, le

conseiller fédéral Ueli Maurer a profité de sa visite à Doha pour discuter de la livraison de gaz naturel liquéfié à la Suisse. La concrétisation de ces négociations sera menée par la société Gaznat. D'un autre côté, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a saisi l'opportunité de son voyage diplomatique aux Pays-Bas pour renforcer la collaboration dans le domaine des énergies renouvelables. Ainsi, la Suisse a conclu avec six autres pays européens (Allemagne, Autriche, Belgique, Luxembourg et Pays-Bas) un accord sur l'approvisionnement en gaz pour l'hiver 2022/2023. La Suisse pourra bénéficier des installations de stockage en gaz de ces pays. Cette décision était cruciale pour la Suisse car le pays ne possède pas d'installations de stockage de grande ampleur pour le gaz. Finalement, le Conseil fédéral a levé les interdictions découlant du droit des cartels afin de permettre aux acteurs de la branche d'effectuer des achats groupés pour renforcer l'approvisionnement en gaz.⁶

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.11.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Face à cet échec à l'écho encore plus retentissant que celui du mois de mai, **le Conseil fédéral**, qui devait abandonner tout espoir de voir les négociations aboutir encore cette année, **réaffirma sa volonté de poursuivre les tractations** tout en précisant qu'il était exclu de sacrifier la philosophie helvétique des transports sur l'autel d'un accord avec l'Union. Selon le gouvernement, le problème venait d'ailleurs plus du côté européen que du côté suisse. Relevant que l'UE était incapable de formuler des contre-propositions et de préciser quel était exactement le prix à payer pour aboutir à un accord, le Conseil fédéral fit part de son souhait que l'UE résolve au plus vite les divergences régnant en son sein sur la réforme de sa propre fiscalité routière: La révision de la directive eurovignette proposée par la Commission européenne prévoit de taxer les poids lourds en tenant compte de leurs coûts environnementaux. L'Italie, qui craint d'être isolée du reste de l'Europe, mais aussi les autres pays méditerranéens et la Hollande sont farouchement opposés à toute imposition intégrant ce genre de coûts.

Cet avis fut relayé par de nombreux ténors des partis gouvernementaux qui appelèrent l'Union à abattre ses cartes, cette succession de concessions helvétiques étant quelque peu humiliante et produisant la plus mauvaise impression sur l'opinion publique interne.⁸

Luftfahrt

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 05.09.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'institut néerlandais NLR a rendu publics les résultats de son enquête de suivi concernant la mise en œuvre des recommandations qu'il avait formulées trois ans auparavant, lors du précédent audit. Il en ressort que la **sécurité aérienne** de la Suisse a connu d'**importants progrès** dans l'intervalle. Le rapport pointe cependant des problèmes encore irrésolus et invite le Conseil fédéral à renforcer la surveillance exercée par le DETEC, à élaborer une véritable politique aéronautique et à prendre des mesures pour pallier la pénurie chronique de contrôleurs aériens chez Skyguide. Le jugement rendu par le Tribunal de district de Bülach (ZH) dans l'affaire de la collision survenue au-dessus d'Überlingen (D) le 1er juillet 2002 (71 morts) a insisté sur le manque d'effectif de contrôleurs au moment du drame et condamné trois cadres et un employé de Skyguide pour homicide par négligence.⁹

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 2010.¹⁰

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.¹¹

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.¹²

1) 24h, 21.11.01; 24h, 22.11.01; LT, 21.12.01; LT, 8.5.01; TG, 8.11.01. LT, 3.1.01

2) NQ, 24.2. et 3.3.92; presse des 31.3., 28.4., 29.4. et 30.4.92; L'Hebdo. 9.4.92.

3) Communiqué du DETEC du 06.10.2015

4) Brodmann (1993). L'économie extérieure de la Suisse en 1993.; FF, I, 1994, p. 687 ss.

5) Brodmann (1994). L'économie extérieure de la Suisse en 1994.; FF, II, 1995, p. 103 ss.

6) TA, 3.3.22; AZ, 4.3.22; 24H, CdT, 5.3.22; NZZ, 9.3.22; 24H, AZ, Blick, LT, Lib, TA, 25.3.22; TA, 24.3., 25.3.22; So-Bli, 27.3.22;

24H, 31.3.22; TA, 1.4.22; 24H, 2.4., 6.4.22; NZZ, 9.4.22; LT, TA, 11.4.22; TA, 28.4.22; AZ, LT, 30.4.22

7) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96

8) 24 Heures, 31.10.97; presse des 1.11, 6.11 et 17.11.97; NQ, 3.11.97.14

9) LT, 23.1.07; presse du 5.9.07.

10) Presse du 21.11.08.

11) Presse du 3.12.10.

12) NZZ, 14.4., 5.7. und 16.11.11; Medienmitteilung BAZL vom 22.6.11.