

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|----------------------------------|
| Suchabfrage | 19.04.2024 |
| Thema | Verkehr und Kommunikation |
| Schlagworte | Keine Einschränkung |
| Akteure | Portugal |
| 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
Dupraz, Laure
Füzesséry, Alexandre

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Portugal, 1995 – 2000*. 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 |
| Luftfahrt | 1 |

Abkürzungsverzeichnis

EU Europäische Union

UE Union européenne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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.¹

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.

Luftfahrt

ANDERES
DATUM: 27.04.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le **SAirgroup** a reçu le feu vert du gouvernement portugais pour une **participation dans le capital étatique de TAP-AirPortugal**, compagnie avec laquelle il coopère déjà depuis 1997. Si la reprise d'actions se concrétise, Swissair pourra obtenir 34% des actions pour une somme estimée à CHF 248 millions. SAirGroup a signé un contrat lui permettant la **prise de contrôle de la majorité des actions Sabena** avec 85%; depuis 1995 le groupe possédait 49,5% des actions, l'Etat Belge conservant les 50,5% restants. Dans l'histoire de l'aviation civile européenne, c'est la première fois qu'une compagnie d'aviation nationale tombera majoritairement dans les mains d'actionnaires étrangers. Parallèlement, l'Etat belge entrera à concurrence de 3,3% dans le capital du SairGroup dont il devient l'actionnaire principal. A Bruxelles et à Zurich, on parlait du principe que l'accord entrera en vigueur en 2001, après que les bilatérales auront été ratifiées en Suisse et dans l'Union Européenne et qu'il aura reçu la bénédiction des autorités de concurrence dont la Commission Européenne. La raison de la non-reprise immédiate de Sabena par Swissair était que si tel avait été le cas, la compagnie aurait perdu son statut de compagnie européenne et se serait vu traiter comme extra-communautaire.²

1) 24 Heures, 9.10.95.

2) NZZ, 4.2.00 (TAP); presse du 27.4.00 (Sabena).