

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Terrorismus, Bahninfrastruktur, Schifffahrt</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Internationale Beziehungen</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://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, Terrorismus, Bahninfrastruktur, Schifffahrt, Internationale Beziehungen, 1990 - 2012*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Schifffahrt	5
Luftfahrt	6

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>BSO</b>	Bodensee-Schiffahrts-Ordnung
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug

---

<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>UE</b>	Union européenne
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RNC</b>	Règlement de la Navigation sur le lac de Constance
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 13.05.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté au Chambres son **message relatif à l'accord sur le transit conclu entre la CE et la Suisse** en 1991. Consécutif à trois années de négociations, ce texte permet à la Suisse de maintenir le cap de sa politique de promotion du trafic combiné rail-route, tout en faisant face à l'accroissement des transports dans une Europe en voie d'intégration poussée. D'une durée de douze ans, l'accord prévoit le développement en Suisse de la capacité de ferroutage par l'amélioration des lignes existantes, ainsi que par la construction des nouvelles transversales alpines. Pour les pays de la CE, les travaux à entreprendre consistent essentiellement en l'aménagement ou la construction de terminaux. En outre, tandis que les camions de 40 tonnes pourront circuler librement en Europe, la Suisse a pu faire en sorte de maintenir sa limite de 28 tonnes sur son territoire, et l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. Des exceptions, au nombre de 100 par jour, seront admises si les capacités de ferroutage sont épuisées et si les marchandises transportées sont des denrées périssables ou urgentes.<sup>1</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 16.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le corollaire à **ce traité, et** qui figure dans le même message, est **l'accord trilatéral** entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail-route. Ce texte vise à développer les infrastructures de ces pays dans le cadre de la solution transitoire (développement de la capacité des lignes du Lötschberg et du Gothard) dans l'attente des nouvelles transversales alpines. Pour qu'un flot ininterrompu de trafic ferroviaire soit assuré aux frontières suisses, l'accord prévoit la construction de diverses installations au nord et au sud de ces lignes, tels de nouveaux terminaux ainsi que des extensions de réseaux. Les chemins de fer italiens (FS) ont mis en fonction la première partie de la gare de triage de Domodossola 2. Cette installation est un élément capital dans le cadre du doublement de la voie du Lötschberg, de la revitalisation de la ligne du Simplon et de la réalisation des NLFA. Ces textes **ont été adoptés** à l'unanimité **par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.<sup>2</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 16.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Dans le même élan, le Conseil fédéral a encore présenté son message relatif à **l'accord** européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (**AGTC**), qui s'inscrit dans la même logique que le traité sur le transit (MCF 92.047). Adopté en 1991 par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, et signé par la Suisse la même année, ce texte va dans le sens de la politique helvétique des transports; il entend favoriser un transfert plus important du transport de marchandises de la route au rail dans toute l'Europe. Pour cela, il prévoit une amélioration de la qualité des infrastructures et des conditions d'exploitation du trafic combiné en engageant les parties contractantes à se conformer aux données techniques figurant dans l'accord. De plus, il stipule de faciliter les passages aux frontières afin d'augmenter la rapidité de ce mode de transport et, donc, son attractivité. Ce texte a été **adopté à l'unanimité par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.<sup>3</sup>

## 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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup>

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.<sup>6</sup>

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.<sup>7</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 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).<sup>8</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 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).<sup>9</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 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.<sup>10</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 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.<sup>11</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.09.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté le message sur la convention avec l'Italie au sujet du **renouvellement de la concession du Simplon** et de l'exploitation du tronçon ferroviaire jusqu'à Domodossola. La concession expirera le 31 mai 2005. Elle sera renouvelée pour 99 années supplémentaires et adaptée à la législation nationale et internationale. La Suisse demeurera compétente pour l'exploitation de l'infrastructure depuis la frontière nationale jusqu'à Iselle, alors que l'Italie sera responsable du tronçon Iselle-Domodossola.<sup>12</sup>

#### 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.<sup>13</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 14.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte das Abkommen mit Italien betreffend die **Erneuerung der Simplonkonzession** sowie den Betrieb der Bahnstrecke bis Domodossola diskussionslos.<sup>14</sup>

#### 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.<sup>15</sup>

## Schifffahrt

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le travail de la Commission internationale de protection des eaux pour le lac de Constance (IGKB) a abouti. En effet, après approbation du Conseil fédéral, ainsi que des exécutifs de Vienne et de Bonn, **des prescriptions sur les gaz d'échappement** doivent être introduites en 1992. Ainsi, dès 1993, les moteurs à deux temps devront être équipés d'un catalyseur sur le lac de Constance. Dès 1996, des prescriptions renforcées entreront en vigueur, et les moteurs à quatre temps seront également assujettis au catalyseur.<sup>16</sup>

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a publié un **message** relatif à une modification de l'arrêté fédéral portant sur **les mesures d'assainissement structurel de la flotte dans la navigation rhénane**. Selon le projet de l'exécutif, l'arrêté concerné doit être modifié afin d'autoriser le gouvernement à financer par des contributions publiques, et non plus uniquement par des prêts sans intérêts, l'action menée conjointement avec les autres Etats riverains visant à supprimer les surcapacités existantes au sein de la navigation rhénane. Aux yeux du Conseil fédéral, refuser de financer par des fonds publics prêterait grandement les bateliers helvétiques, qui, devant assumer sans subventions étatiques les frais d'élimination des bateaux excédentaires, seraient désavantagés par rapport à leurs concurrents allemands, français, belges et hollandais. Parallèlement à la modification de l'arrêté concerné, le message du gouvernement comprend également un projet d'arrêté simple débloquant un montant de CHF 4 millions pour le financement des mesures d'assainissement. Ce montant est proportionnel à la taille de la flotte suisse naviguant sur le Rhin. Lors de sa session d'hiver, le parlement a très facilement adopté les deux arrêtés.<sup>17</sup>

### 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.<sup>18</sup>

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a décidé de présenter au parlement le message relatif à la ratification du Protocole additionnel no 6 à la Convention révisée pour la **navigation du Rhin**. Ce dernier permet de tenir compte de l'évolution du système répressif dans les différents Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Il s'agit notamment d'instaurer une répression plus sévère des infractions aux dispositions relatives à la protection de l'environnement et plus conforme aux normes nationales correspondantes. Le Conseil des Etats l'a approuvé.<sup>19</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.06.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à la ratification d'une convention et à l'amendement d'une convention ainsi qu'à l'adhésion à deux protocoles de révision de l'ONU visant à **combattre les actes terroristes contre la sécurité nucléaire et maritime**. Les chambres ont adopté les quatre projets tels que présentés par le gouvernement, sans discussion, ni opposition.<sup>20</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.2008  
NICOLAS FREYMOND

Au mois de mai, le Conseil fédéral a présenté son message concernant la **Convention** de l'ONU du 10 décembre 1982 **sur le droit de la mer** et l'Accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention sur le droit de la mer. Les chambres ont adopté cet objet sans discussion au cours de l'année sous revue.<sup>21</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.02.2012  
NIKLAUS BIERI

Die revidierte **Bodensee-Schiffahrtsordnung (BSO)**, welche von der Internationalen Schiffahrtskommission für den Bodensee (ISKB) im Herbst 2011 verabschiedet worden war, konnte nicht wie vorgesehen am 1. Mai 2012 in Kraft treten. Der Grund dafür war verfahrenstechnischer Art: Es hatte sich herausgestellt, dass die neue BSO durch einen Mitgliedstaat bei der EU notifiziert werden muss. Die EU wird prüfen, ob die neue BSO mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist. Die Schweiz wird ebenfalls eine solche Überprüfung vornehmen. Die ISKB hielt ein positives Ergebnis des Notifikationsverfahrens vorausgesetzt, den 1. Januar 2013 für den frühestmöglichen Termin der Inkraftsetzung. Die bisherige BSO bleibt bis zum Inkrafttreten der neuen gültig.<sup>22</sup>

### Luftfahrt

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 17.03.2008  
NICOLAS FREYMOND

À l'approche du Championnat d'Europe de football 2008, le parlement a approuvé sans discussion l'**Accord entre la Suisse et l'Autriche relatif à la collaboration en matière de sûreté aérienne contre les menaces non militaires**. Identique à l'accord avec l'Allemagne ratifié l'année précédente, le contenu de celui-ci prévoit notamment l'échange systématique de renseignements entre les deux pays et l'amélioration de leurs capacités d'intervention respectives face à une menace concrète.<sup>23</sup>

1) FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 14.2 et 15.5.92; NZZ, 14.5.92

2) BO CE, 1992, p. 918 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 3.7.92.

3) BO CE, 1992, p. 931 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1060 ss.

4) 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. 5) 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.

6) TA, 13.3.92.

7) TG, 12.2.98; LT, 19.9.98; NZZ, 7.11.98.

8) Presse du 3.11.99.; Presse du 6.11.99.

9) FF, 2000, p. 5437 ss. et 5463 ss.; presse du 19.4 et 14.9.00; 24h, 8.2 et 19.7.00.

10) BO CN, 2001, p. 257 ss.; NZZ, 20.3.01; 24h, 18.10.01.

11) Presse du 19.1.02 (accord financier); 24h, 13.6.02; LT, 8.8.02.

12) FF, 2004, p. 4783 ss. et 4793; DETEC, communiqué de presse, 8.9.04.

13) FF, 2005, p. 4885 ss.; presse du 26.8.05; DETEC, communiqué de presse, 25.8.05.

14) BBl, 2006, S. 3089 ff.; AB NR, 2006, S. 1497; AB SR, 2006, S. 1129 f.

15) NZZ und BaZ, 9.9.11; LT, 11.10.11.

16) NZZ, 10.5.91; SGT, 26.10. et 16.11.91; SN, 21.11.91; Bund, 11.12.91; LZ, 19.12.91.

17) FF, 1997, IV, p. 521 ss.; BO CN, 1997, p. 2387 ss., 2764 s. et 2913; BO CE, 1997, p. 1124 s., 1307 et 1375; FF, 1998, p. 74.

18) 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.

19) FF, 2000, p. 4482 ss.; BO CE, 2000, p. 784.

20) FF, 2008, p. 1041 ss.; BO CN, 2008, p. 57 ss. et 1028; BO CE, 2008, p. 284 s. et 535; FF, 2008, p. 4805 ss.

21) FF, 2008, p. 3653 ss.; BO CE, 2008, p. 639 s. et 1061; BO CN, 2008, p. 1621 ss. et 1980; FF, 2009, p. 233 s.

22) Medienmitteilung BAV vom 20.2.12.

23) BO CN, 2007, p. 2047; BO CE, 2008, p. 166 s.