

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnote	Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Herzog, Eva (BS, sp/ps), Leuenberger, Moritz (sp/ps) BR UVEK / CF DE TEC, Wessels, Hans-Peter (BS, sp/ps)
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

Barras, François
Berclaz, Philippe
Burgos, Elie
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Huguenet, François

Bevorzugte Zitierweise

Barras, François; Berclaz, Philippe; Burgos, Elie; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Huguenet, François 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Beziehungen zur Europäischen Union (EU), 1997 – 2010*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Beziehungen zur EU	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	3
Infrastruktur und Lebensraum	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Luftfahrt	5

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
LFG	Luftfahrtgesetz
EASA	European Aviation Safety Agency
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
ASIN	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
LA	Loi fédérale sur l'aviation
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Aussenpolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 04.12.2001
FRANÇOIS BARRAS

En toute fin de l'année sous revue, et de façon plutôt informelle, Moritz Leuenberger a exposé au nom du gouvernement des **objectifs pour l'année 2002**. Parmi les buts principaux de la politique extérieure, l'adhésion à l'ONU, la conclusion des négociations bilatérales, le renforcement de la sécurité intérieure (lutte contre l'extrémisme de droite, renforcement de la loi sur les armes, répartition plus efficace des tâches de la police entre Confédération et cantons). Le Président de la Confédération sortant a toutefois rappelé les difficultés de projections, même à court terme, citant les exemples de Swissair et du terrorisme pour l'année 2001.¹

Beziehungen zur EU

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.06.1997
LIONEL EPERON

Après l'intense activité diplomatique déployée jusqu'alors par les deux parties en vue d'achever les pourparlers bilatéraux avant l'été, l'annulation de cette réunion fut à l'origine d'une période de léthargie de quatre mois durant laquelle le rythme des rencontres entre les négociateurs suisses et européens connut un fort ralentissement. Sur le plan interne, cette **nouvelle crise** du processus bilatéral fut diversement appréciée par les principaux acteurs de la scène politique suisse. La consternation que provoqua ce blocage parmi les milieux économiques conduisit ces derniers à revendiquer davantage de flexibilité de la part du gouvernement de manière à ce que les négociations puissent encore aboutir avant la fin 1997 et non pas en 1998 comme le laissa alors entrevoir le conseiller fédéral Moritz Leuenberger. A l'inverse des partis gouvernementaux qui ne tardèrent pas à réaffirmer leur soutien à la stratégie poursuivie par le Conseil fédéral, plusieurs formations politiques et associations aux sensibilités différentes, voire même contradictoires (ASIN, Association transport et environnement, PES, Comité de l'Initiative des Alpes) laissèrent quant à elles planer la **menace latente d'un référendum** au cas où le gouvernement serait amené à faire de trop grandes concessions à l'UE dans l'optique de relancer les pourparlers en matière de transports. Soumis à des pressions tant sur le front intérieur qu'à la table des négociations, le Conseil fédéral s'est trouvé en fait tout au long de l'année dans la délicate position consistant à concilier les revendications très rigides des groupes à capacité référendaire sur le plan national avec les appels à la flexibilité sans cesse proférés par les Quinze.²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 29.12.1997
LIONEL EPERON

Le mutisme quasi total dans lequel s'était jusqu'ici retranchée la classe politique à l'égard de toute tentative plus ambitieuse de rapprochement de la Suisse vers l'Europe fut soudainement brisé à la suite des difficultés rencontrées dans le cadre des négociations bilatérales au début du mois de novembre. Face à l'impasse qui se dessinait alors, les conseillers fédéraux Jean-Pascal Delamuraz et Moritz Leuenberger se déclarèrent en effet favorables à l'ouverture d'un nouveau **débat public sur l'adhésion** de la Confédération à l'UE. Cette impulsion en faveur de la relance du processus d'intégration ne fut toutefois que de courte durée en raison de la reprise active des pourparlers à l'échelon bilatéral dont le caractère prioritaire fut réaffirmé par le Conseil fédéral à la fin du mois de novembre.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 14.12.1998
FRANÇOIS HUGUENET

Après quatre années, **les négociations sectorielles avec l'UE ont trouvé leur conclusion au niveau politique** au mois de décembre à Vienne. La volonté de l'Angleterre, puis surtout de l'Autriche, d'aboutir à un compromis avant la fin de leur période de présidence de l'Union a constitué un élément important de cet aboutissement. En début d'année, le domaine des transports a été le principal **objet de litige**, rapport au coût estimé trop élevé par l'UE de la taxe poids lourds. Les ministres des Affaires étrangères des Quinze ont également exigé plus de souplesse de la part de la Suisse dans les dossiers de la libre circulation des personnes (statut des saisonniers), de l'agriculture (plus grande ouverture aux produits de l'UE) et des allocations chômage. Un coup de frein important a été enregistré au mois de mars avec le **veto de l'Allemagne** sur le compromis des transports. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et le commissaire européen Neil Kinnock s'étaient pourtant mis d'accord à Kloten (ZH) à

la fin du mois de janvier. Mais l'Allemagne a complètement contesté les bases du calcul du montant de la taxe poids lourds. Suite à ce blocage, les ministres des affaires étrangères de l'UE n'ont pas traité à la fin d'avril le point des bilatérales avec la Suisse, comme il était initialement prévu. Malgré ceci, les négociateurs suisses et européens sont parvenus en juin à un accord sur la libre circulation des personnes et sur l'agriculture. Concernant le premier point, la Suisse a surtout accepté de revoir sa position sur l'attribution des prestations de l'assurance chômage pour les travailleurs étrangers de courte durée. Ce faisant, elle a vaincu les principales réticences de l'Espagne et du Portugal. Sur le second point, elle a accepté la libéralisation du marché du fromage.

Deux semaines plus tard, les principales divergences ont été éliminées et ont ouvert la voie à une **première conclusion générale**. Celle-ci restait toutefois conditionnée à l'acceptation du compromis de Kloten par les Quinze et à la résolution de problèmes institutionnels ou techniques comme celui de l'appellation «Champagne» (revendiquée par la France et les vignerons d'un petit village vaudois) ou de la viande séchée des Grisons (conflit sur la question des règles d'origine). Dans cette optique, l'acceptation par le peuple de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et du financement des transversales alpines (NLFA) ont fourni des arguments de poids à cette conclusion politique. De plus, l'arrivée au pouvoir de la gauche en Allemagne a fait tomber le veto qui bloquait le dossier des transports, lui apportant même un soutien conséquent. La Suisse a toutefois dû faire encore quelques concessions pour que soit définitivement clos le chapitre des transports.

Après la conclusion de ce point qui était de loin le plus sensible, une véritable course contre la montre s'est engagée afin de conclure les bilatérales avant la fin de l'année. L'Autriche, présidente de l'UE pour le deuxième semestre 1998, s'est montrée particulièrement déterminée à ce sujet. Une opposition tactique de la France sur le transport aérien a toutefois failli renvoyer la conclusion à 1999. Multipliant les réunions ministérielles et diplomatiques, les partenaires ont toutefois réussi à s'entendre à l'occasion du sommet européen de Vienne. La Suisse a encore concédé certains points marginaux dans la libre circulation des personnes. Par exemple, les ressortissants de l'UE déjà occupés en territoire helvétique ne seront pas concernés par les diverses restrictions et le calcul des contingents. La période transitoire de deux ans assurant une priorité aux travailleurs domiciliés dans le pays a toutefois pu être maintenue. Berne a par contre lâché du lest dans l'agriculture. L'ouverture aux produits communautaires (notamment fraises, tomates, vins doux) a été augmentée d'une valeur commerciale de quelques 100 millions de francs. L'interdiction pour les vignerons de **Champagne** (VD) d'utiliser ce nom a également été entérinée. Concernant la viande séchée des Grisons fabriquée avec de la viande argentine, les concessions ont été liées à la **levée de l'embargo** de certains pays de l'UE (suite à la maladie de la vache folle) sur l'importation de viande bovine suisse. En contrepartie, la Suisse a entre autres pu obtenir les 5e et 7e libertés dans le transport aérien. Malgré un dernier baroud d'honneur du Portugal, les négociations ont été définitivement conclues au niveau politique au soir du 11 décembre. Il faut rappeler que la clause «guillotine», exigée par l'UE, suppose que les sept dossiers constituent un paquet et ne pourront être traités séparément. Le Conseil fédéral a d'ailleurs communiqué qu'ils seront présentés comme tels dans l'arrêté fédéral y relatif. Des mesures d'accompagnement, concernant notamment le dumping salarial, feront partie d'un paquet distinct. Au lendemain de l'accord, les Démocrates suisses et la Lega ont annoncé le **lancement d'un référendum** contre les bilatérales.⁴

Suite à l'adoption par le parlement des différentes mesures d'accompagnement rendant l'entrée en vigueur des accords bilatéraux plus acceptables pour certaines régions ou groupes sociaux, les partis de gauche et les syndicats, tout comme l'UDC, les défenseurs des Alpes et les écologistes, ont finalement renoncé à lancer un **référendum**. Malgré ce large consensus, les Démocrates suisses ont tenu parole et ont confirmé qu'ils commenceraient la récolte des signatures à la fin du mois d'octobre, comme le leur a autorisé le gouvernement en raccourcissant le délai légal. Parmi les partis politiques d'une certaine envergure, seule la Lega a décidé de soutenir cette action. Les deux formations de droite ont choisi d'attaquer uniquement les accords par voie de référendum et non pas les mesures d'accompagnement. A la fin de l'année, les deux partis avaient obtenu environ 30 000 signatures sur les cinquante mille nécessaires. Bien que Pascal Couchepin ait exprimé ses inquiétudes vis-à-vis d'un scrutin populaire, un nouveau sondage publié mi-septembre faisait toutefois état d'un large soutien des citoyens suisses, 65% des personnes interrogées s'étant déclaré

« franchement pour » ou « plutôt pour » la ratification des bilatérales. Préoccupé par la proximité avec la Lombardie, le gouvernement du canton du Tessin a fait part de ses revendications aux Conseillers fédéraux Couchepin et Leuenberger lors d'une entrevue à Berne. L'exécutif du canton italoophone espérait notamment obtenir la construction anticipée du tunnel de base du Monte Ceneri, mais cette demande aurait été reçue avec peu d'enthousiasme à Berne, tout comme celles ayant trait à l'augmentation du nombre de fonctionnaires fédéraux dans ce canton ou à la création d'un observatoire sur l'application des accords avec l'UE. Par contre, des garanties ont été données aux Tessinois concernant des contrôles supplémentaires sur l'autoroute A2 afin de parer au déferlement des 40 tonnes. ⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2000
FRANÇOIS BARRAS

En début d'année, les paris étaient encore ouverts au sujet de l'**aboutissement de la procédure référendaire initiée par les Démocrates suisses et la Lega**. Sans grande surprise cependant, les deux partis ont déposés à Berne les 50'000 signatures requises au référendum – 66'733 signatures reconnues valables, dont 23'000 déposées par les Démocrates et 9800 par la Lega –, soutenus dans leur tâche par diverses formations et organisations politiques proches des milieux de droite ainsi que quelques mouvements écologistes ou d'extrême gauche opposés aux perspectives économiques des accords. Absents de la campagne de récolte de signatures, l'UDC et l'ASIN ont fait montre d'un attentisme qui présageaient des débats internes énergiques que **la campagne en vue des votations** allait motiver. La campagne a été rapidement relayée par le Conseil fédéral qui a tenu à afficher une position homogène en faveur des accords. En sa qualité de président, Adolf Ogi fut le premier à monter au front et cerner les grandes lignes d'argumentation du gouvernement, principalement pour fustiger les risques d'amalgame entre une ratification des bilatérales et une adhésion à l'UE. Cette prise de position a été suivie d'une offensive massive du Conseil fédéral, dont quatre de ses membres – Moritz Leuenberger, Ruth Dreifuss, Joseph Deiss et Pascal Couchepin – ont exposé au coude à coude les vues gouvernementales. Le nombre exceptionnel de ministres fut légitimé par l'importance de l'enjeu aux yeux du Conseil fédéral et par le fait que les accords touchaient quatre départements fédéraux. ⁶

Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 26.10.2005
ELIE BURGOS

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a reçu la **commissaire européenne en charge de la société de l'information et des médias**, Viviane Reding, au mois d'octobre à Berne. Le nouveau programme européen de développement de la société de l'information et la politique de régulation des services de télécommunication ont été au centre des discussions. ⁷

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 29.01.1998
LAURE DUPRAZ

A ce stade, les négociations bilatérales peinaient à sortir de l'ornière. **Les désaccords persistaient sur le compromis de Kloten** et de multiples problèmes restaient encore en suspens dans les secteurs des personnes, de l'agriculture et en matière institutionnelle. En outre, le directeur de l'ASTAG, M. Crippa, a déclaré, dans une lettre envoyée au ministère allemand des transports, que l'échec des négociations sur les transports provenait des exigences irréalistes et de l'attitude butée et égoïste du gouvernement suisse. Cet épisode envenima un peu plus les relations entre la Suisse et l'UE. L'affaire connut de nombreux échos dans toute la presse. Le chef du DETEC, les partis et les organisations économiques suisses ont condamné unanimement l'attitude de l'ASTAG. ⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.03.1998
LAURE DUPRAZ

Réunis à Bruxelles à la fin mars, **les ministres des transports des Quinze n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le compromis de Kloten**. Plusieurs pays, l'Allemagne en tête, ont jugé l'accord inacceptable. Le conseiller fédéral Leuenberger a réitéré son refus de renégocier le montant de la taxe (CHF 330), confirmant ainsi la validité de l'accord de janvier. Dès lors, les ministres des Affaires étrangères ont renoncé à procéder à un état des lieux des négociations bilatérales avec la Suisse, lors de leur réunion de la fin avril. Les négociations butaient toujours sur des obstacles dans les

domaines de la libre circulation des personnes, de l'agriculture et surtout des transports. Au sein de l'UE, les difficultés pour aboutir à un compromis avec la Suisse étaient étroitement liées au règlement du dossier «eurovignette», dont l'objectif est d'harmoniser les taxes et redevances applicables aux poids lourds communautaires pour l'usage des infrastructures routières. A la fin juin, les chefs de la diplomatie des pays de l'UE se sont enfin réunis pour un état des lieux des négociations bilatérales. Une avancée a été soulignée dans plusieurs secteurs, excepté celui des transports, véritable pierre d'achoppement des négociations. L'Allemagne et l'Italie sont restées pour leur part très réticentes à l'accord de Klotten, sans toutefois demander la renégociation du compromis.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 03.02.1999
LAURE DUPRAZ

Après l'accord sur les transports terrestres conclu au niveau ministériel avec l'UE à la fin de l'année précédente, les **milieux écologistes et syndicalistes** ont fait pression sur le gouvernement afin d'obtenir des mesures d'accompagnement efficaces aux accords. En février, ils ont remis au conseiller fédéral Leuenberger un projet de loi concernant des mesures d'accompagnement strictes pour tempérer les effets de l'accord sur les transports avec l'UE et **réaliser les buts de l'initiative des Alpes**. Une augmentation des contrôles policiers sur les camions, un doublement de la redevance poids lourds forfaitaire et une limitation du nombre des 40 tonnes (t) suisses ont été demandés. Le DETEC a indiqué que ces revendications seraient examinées dans le cadre des mesures d'accompagnement à l'accord. En février, le Conseil fédéral a doublé les taux de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds avec effet au 1er janvier 2000.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le **Conseil national** s'est à son tour saisi du **projet de législation concernant le trafic des marchandises**. Le plénum a décidé d'entrer en matière par 124 voix contre 62, rejetant une proposition de renvoi du groupe UDC, hostile à l'instauration d'une bourse du transit alpin et à l'édiction d'objectifs chiffrés en matière de réduction du trafic routier transalpin. Lors de la discussion sur le projet de loi sur le transfert de la route vers le rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM), la chambre basse a rejeté de justesse, par 91 voix contre 89, une proposition Loepfe (pdc, AI) visant à reprendre la formulation de l'article constitutionnel pour la protection des Alpes, soit «à travers la Suisse» au lieu de «à travers les Alpes». Soutenu par le groupe UDC, par une majorité du groupe radical-libéral et un tiers du groupe PDC, cet amendement visait à restreindre la portée de l'objectif de transfert au seul trafic international, c'est-à-dire à en exclure le trafic interne. La majorité de la commission des transports (CTT-CN) et le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, y ont opposé que la discrimination ainsi faite entre transporteurs suisses et internationaux serait contraire aux Accords bilatéraux conclus par la Confédération avec l'UE dans ce domaine. Le groupe UDC est revenu à la charge en proposant de supprimer purement et simplement l'objectif de réduire le nombre de courses transalpines de camions à 650'000 par an d'ici à 2019. Le plénum a balayé cet amendement et approuvé le projet du Conseil fédéral par 111 voix contre 68. Comme à la chambre haute l'année précédente, la gauche et les Verts ont tenté de ramener le délai à 2012, mais leur amendement en ce sens a été rejeté par 89 voix contre 83. Concernant la LTTM, le Conseil national ne s'est écarté du Conseil des Etats que s'agissant de la bourse du transit alpin, innovation la plus controversée du projet. Suivant sa commission, le plénum a refusé d'imposer au Conseil fédéral d'obtenir l'aval des chambres tant pour négocier la mise en place de la bourse avec les autres pays concernés que pour mettre en œuvre concrètement le dispositif retenu. Selon la formulation adoptée par 110 voix contre 82, le gouvernement sera compétent pour conclure les traités internationaux nécessaires à la création de la bourse, mais devra soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif de mise en œuvre. Le plénum a en outre refusé d'obliger le Conseil fédéral à créer ladite bourse dans un délai de deux ans à compter de l'adoption de la loi, comme le souhaitait le camp rose-vert. Par 110 voix contre 80, le Conseil national n'a pas voulu autoriser le gouvernement à octroyer des droits de passage gratuits, afin d'inciter au transfert de la route vers le rail. Au vote sur l'ensemble, le projet a été approuvé par 109 voix contre 68, la totalité du groupe UDC ainsi que des députés radicaux et démocrates-chrétiens le rejetant. Concernant les autres projets d'actes du paquet, la chambre du peuple s'est distinguée de son homologue des cantons en se montrant plus généreuse dans son soutien au transport combiné de plaine. Elle a ainsi alloué un plafond de dépenses de CHF 200 millions jusqu'en 2015 pour le trafic interne, soit le double du montant approuvé par le Conseil des Etats l'année précédente.

Lors de l'examen des divergences, ce dernier s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points litigieux et a approuvé unanimement tous les actes du paquet. À la chambre basse, la LTTM a été adoptée par 127 voix contre 65 et les autres projets par des majorités plus confortables encore. En votation finale, le groupe UDC et un quart du groupe radical-libéral ont rejeté la LTTM.¹¹

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.¹²

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 05.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Si les conditions de restrictions du survol de l'espace aérien étaient acceptées par l'Allemagne et la Suisse, les conditions d'application du nouveau régime faisaient l'objet d'un âpre débat. Les négociateurs butaient sur la mise en œuvre des réductions de vols, l'indemnisation des riverains allemands, ainsi le caractère juridique de l'accord. Sur ce dernier point, la Suisse souhaitait obtenir l'assurance que l'accord sur Klotten ne s'appliquera que subsidiairement à des dispositions découlant d'accords existants ou à venir conclu entre la Suisse et l'UE. La Confédération a en plus concédé d'augmenter le nombre de zones d'attentes au-dessus de son propre territoire. Au terme du treizième round, Moritz Leuenberger et son homologue Kurt Bodewig ont réussi à **éliminer leurs dernières divergences**. La réduction des survols entre 2001 et 2005 ne se fera pas par étapes comme le désirait l'Allemagne. Ainsi, pendant la période transitoire de 41 mois, le nombre de survols pourra rester constant, c'est-à-dire au niveau mesuré de 154'000. Le droit suisse sera déterminant pour l'indemnisation des riverains allemands incommodés par le bruit des avions utilisant l'aéroport de Zurich. Concernant la subordination du traité au droit européen et aux accords bilatéraux, Berlin a accepté de se plier au verdict de la Commission européenne que consultera Moritz Leuenberger. Pour le reste, l'accord restait fidèle au compromis trouvé en avril à Berlin.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, le Conseil national s'est saisi du message concernant la **première des trois révisions partielles de la loi sur l'aviation (LA)**. L'entrée en matière a été contestée par une minorité UDC de la CTT-CN, hostile à la taxe de surveillance proposée par le gouvernement. Mais cette proposition de renvoi a été retirée après que les rapporteurs de la commission ont rappelé la proposition de celle-ci de biffer cette taxe du projet de loi au motif qu'elle serait préjudiciable à la compétitivité de l'industrie aéronautique suisse. Lors de la discussion par article, le débat a principalement porté sur cette nouvelle taxe, donnant lieu à une confrontation opposant les partis bourgeois, soucieux d'éviter un renchérissement du transport aérien, d'une part, au camp rose-vert, soutenant Moritz Leuenberger dans son souhait de voir les coûts de surveillance de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) couverts par le produit de cette taxe, d'autre part. Les groupes socialiste et écologiste ont en outre jugé inopportun de favoriser un secteur d'activités générant de fortes nuisances environnementales (pollution de l'air et bruit). Par 124 voix contre 62, les députés ont suivi leur commission et supprimé la taxe de surveillance. Egalement sur proposition de la CTT-CN, le plénum a décidé, par 105 voix contre 55, de préciser les critères de fixation, par les sociétés exploitantes, des diverses taxes et redevances assurant le

financement des aéroports, de sorte à ne pas pénaliser les compagnies ayant un fort volume de trafic. Contre l'avis de la majorité de la commission et du Conseil fédéral, les députés ont approuvé, par 109 voix contre 61, une proposition Hany (pdc, ZH) en faveur d'un soutien financier accru de la Confédération à la formation et au perfectionnement du personnel du transport aérien. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a approuvé le projet de loi, par 105 voix contre 56, les groupes socialiste et écologiste l'ayant unanimement rejeté. Elle a par ailleurs adopté sans discussion et à l'unanimité le projet d'arrêté fédéral portant approbation de la poursuite de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Au Conseil des Etats, les sénateurs ont entériné tacitement la suppression de la taxe de surveillance et suivi le Conseil national sur tous les points susmentionnés. Ils s'en sont toutefois distancés sur plusieurs questions d'ordre technique ou juridique. Au vote sur l'ensemble, la chambre haute a unanimement approuvé le projet de loi et le projet d'arrêté fédéral.

L'élimination des divergences n'a pas suscité de véritable débat, faute d'enjeux. En votation finale, les chambres ont adopté le projet de LA, respectivement par 165 voix contre 21 et à l'unanimité.¹⁴

1) Presse du 4.12.01.5

2) NQ, 12.3, 11.4, 20.5 et 16.6.97; TW et Bund, 13.3.97; Bund, 10.4 et 13.5.97; presse des 23.4, 28.4, 14.5, 15.5, 17.5, 21.5, 27.5, 29.5, 30.5, 2-4.6, 6.6, 14.8, 16.9, 4.12 et 6.12.97; JdG, 2.6 et 1.9.97.

3) Presse des 8.11 et 29.12.97; NQ, 10.11.97; Lib., 13.11 et 4.12.97.

4) Presse du 16.1 et 24.1.98 (accord de Zurich); presse du 24.2.98 et Lib., 12.5.98 (souplesse); presse du 18.3 et 19.3.98 (opposition de l'Allemagne); Lib., 14.4.98 (fin avril); presse du 6.6 et du 17.6.98 (première conclusion générale); LT, 6.11.98 et presse du 24.12.98 (accords liés); LT, 25.11.98 (soutien de l'Allemagne); presse du 2.12 (accord trouvé sur les transports), du 5.12 (détermination de l'Autriche), du 8.12 (opposition de la France), du 10.12 (dernières concessions), du 11.12 (Portugal), du 12.12 (conclusion) et du 14.12.98 (référendum).

5) Presse du 8 et 9.10.99 (référendum); LT, 17.9 (sondage) et 19.11.99 (Tessin).

6) 24h, 25.1 et 4.4.00; LT, 17.2.00; NZZ, 17.2.00; TA, 18.3.00

7) Communiqué de presse du DETEC, 26.10.05.

8) JdG, 29.1.98; presse des 17.2, 5.3 et 7.3.98; NZZ, 6.3.98.7

9) Presse des 18.3, 27.5 et 30.6.98; LT, 15.4.98.8

10) Presse du 3.2.99; DETEC, communiqué de presse du 18.6.99; TG, 11.1.99.

11) BO CN, 2008, p. 1086 ss., 1100 ss. et 1976; BO CE, 2008, p. 862 ss. et 1059. FF, 2009, p. 213 ss.

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

13) TG, 25.4 et 19.5.01; LT, 2.6, 17.7, et 19.7.01; presse du 27.7, 1.9 et 5.9.01.

14) BO CN, 2010, p. 398 ss., 1158, 1388 ss. et 1672; BO CE, 2010, p. 670 ss., 748, 903 et 1008; FF, 2010, p. 3975 ss. (arrêté) et 5999 ss. (loi).