

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	24.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Sans restriction
Acteurs	Basel, France
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2021

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Hirter, Hans
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Basel, France, 1990 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 24.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Eléments du système politique	1
Ordre juridique	1
Ordre public	1
Infrastructure et environnement	1
Energie	1
Energie nucléaire	1
Transports et communications	2
Chemin de fer	2
Trafic aérien	2
Politique sociale	3
Population et travail	3
Evolution de la population	3
Enseignement, culture et médias	4
Enseignement et recherche	4
Hautes écoles	4

Abréviations

BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
INTERREG	Regionalprogramm der Europäischen Union zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
INTERREG	Programme européen de coopération entre les régions européennes

Chronique générale

Eléments du système politique

Ordre juridique

Ordre public

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 31.12.1995
HANS HIRTER

Am meisten **Grosskundgebungen (1'000 und mehr Teilnehmende)** fanden für einmal in Genf statt (sieben); je sechs waren es in Bern und Zürich. Insgesamt kam es zu 25 Grossdemonstrationen (1994: 26). Wie immer in den letzten Jahren standen mehrheitlich nicht die Verhältnisse in der Schweiz, sondern die Politik anderer Staaten betreffende Fragen im Vordergrund (14). Bei elf dieser Manifestationen protestierten in der Schweiz wohnende Ausländer (Albaner aus dem serbischen Kosovo, Kurden und Alewiten aus der Türkei, Tamilen aus Sri Lanka sowie Tibeter) gegen die Verhältnisse in ihren Heimatländern. Drei grosse und eine Vielzahl von kleineren lokalen Demonstrationen hatten die französischen Atomversuche im Pazifik zum Thema; auffallend war, dass sich dabei sehr viele Jugendliche engagierten. Bei den elf Grossdemonstrationen zu schweizerischen Themen standen die Proteste des Verwaltungspersonals gegen kantonale Sparmassnahmen (v.a. in der Waadt) sowie die Wünschbarkeit der Integration der Schweiz in die EU im Vordergrund. Die beiden grössten Kundgebungen fanden in Bern statt und mobilisierten je rund 12'000 Personen (Kosovo-Albaner resp. Gegner der französischen Atomversuche).

In der folgenden Zusammenstellung sind die Kundgebungen der Gewerkschaften zum 1. Mai, welche in den Grossstädten jeweils einige Tausend Beteiligte aufweisen, nicht erfasst. Demonstrationen mit 1'000 und mehr Teilnehmenden:

Genf: 2'000/Kurden, 4'000/Tamilen, 4'000/gegen franz. Atomversuche, 7'000/Kosovo-Albaner, 1'000/Gewerkschafter, 1'500/im Vorfeld eines Militär-Defilees, 2'000/gegen Verhaftungen anlässlich Militär-Defilee;

Bern: 2'500/Bosnier, 1'000/Exil-Tibeter, 12'000/Kosovo-Albaner, 6'000/gegen franz. Atomversuche, 12'000/gegen franz. Atomversuche, 4'000/Tamilen;

Zürich: 2'000/Alewiten aus der Türkei, 1'500/Kosovo-Albaner, 1'000/Schwule und Lesben, 3'000/gegen den Krieg in Bosnien, je 10'000/contra EU-Beitritt resp. für eine offene Schweiz);

Lausanne: 10'000/kantonale Angestellte gegen Sparmassnahmen, 10'000/kantonale Angestellte gegen Sparmassnahmen;

Amriswil (TG): 3'000/Landwirte;

Biel: 3'000/pro EU-Beitritt;

Basel: 1'000/Alewiten aus der Türkei;

Luzern: 1'000/kantonale Angestellte gegen Sparmassnahmen. ¹

Infrastructure et environnement

Energie

Energie nucléaire

DÉBAT PUBLIC
DATE: 23.09.1996
LIONEL EPERON

Alors que **le mouvement d'opposition au surgénérateur de Creys-Malville** (France) ne regroupait jusqu'ici que des collectivités publiques et organisations antinucléaires de Suisse romande, le Collectif pour l'arrêt de Superphénix – sous l'égide duquel agissent désormais plus d'une vingtaine de communes genevoises et vaudoises – a pu enregistrer l'entrée en son sein d'Arlesheim (BL), **première commune alémanique à se joindre au groupe des opposants**. D'autres collectivités publiques telles que les villes de Bâle et de Zurich ainsi que certaines localités de la région Rhône-Alpes ont également été invitées à prendre part au mouvement. Il est à relever par ailleurs que le Conseil national a rejeté par 50 voix contre 48 un postulat Ziegler (ps, GE) (Po. 94.3521) datant de décembre 1994 qui – du fait de la remise en service alors toute récente de Superphénix – invitait le gouvernement à mandater un groupe d'experts de haut niveau afin d'évaluer les dangers encourus par les populations vivant à proximité de la centrale française. ²

Transports et communications

Chemin de fer

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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.³

AUTRE
DATE: 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.⁴

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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.⁵

Trafic aérien

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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.⁶

PETITION / REQUÊTE / PLAINTES
DATE: 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 2007.⁷

DÉBAT PUBLIC
DATE: 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.⁸

Politique sociale

Population et travail

Evolution de la population

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 31.12.2018
DIANE PORCELLANA

Par rapport à 2017, **la population de la Suisse a crû de 0.7 point de pourcentage en 2018**, soit de 60'400 personnes. La Suisse a enregistré son plus faible accroissement démographique depuis les dix dernières années. Elle compte actuellement 8'544'000 individus. Les effectifs ont augmenté partout, sauf dans les cantons de Neuchâtel (-0.1 point de pourcentage) et du Tessin (-0.6 point de pourcentage). Schwyz et Fribourg ont obtenu la plus forte hausse d'habitants grâce aux migrations internes (+1.2 point de pourcentage). Le Valais a également pu bénéficier de l'exode de la population d'autres cantons, alors que Genève, Neuchâtel et Bâle-Ville en ont souffert. En 2018, environ 12% de la population résidait dans les villes de Zürich (415'400 habitants), de Genève (201'800), de Bâle (172'300), de Lausanne (139'100) et de Berne (133'900). La plus petite commune de Suisse, Corippo (TI), était composée de 11 habitants.

Au cours de l'année sous revue, la part des jeunes âgés entre 0 et 19 n'a plus dépassé celle des personnes âgées (65 ans ou plus) dans le canton d'Uri. Cette inversion s'est déjà produite dans les cantons de Bâle-Ville (avant 1981), du Tessin (2006), de Schaffhouse (2009), Bâle-Campagne (2011), Berne (2012), des Grisons (2013), de Nidwald (2015) de Glaris (2016) et de Soleure (2017).

Alors que l'accroissement naturel a progressé de 1.7 point de pourcentage (87'851 naissances; 67'088 décès), le solde migratoire a, lui, reculé de 13.2 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Il y a eu davantage d'émigrations (+4.2 points de pourcentage; 130'225 cas) et une réduction du nombre d'immigrations (-0.5 point de pourcentage; 170'085). La part des ressortissants étrangers dans l'ensemble de la population a avoisiné, cette année encore, les 25%. L'Italie (319'3000 individus; 14.9%), l'Allemagne (306'200; 14.3%), le Portugal (263'300; 12.3%) et la France (134'800; 6.3%) étaient encore les nationalités les plus représentées en Suisse. La population portugaise a légèrement diminuée par rapport à l'année dernière (2017:266'557; 2018: 263'300).⁹

Enseignement, culture et médias

Enseignement et recherche

Hautes écoles

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 24.02.2002
MARIANNE BENTELI

In der Bodenseeregion und im Raum Basel bestehen **Vernetzungen über die Landesgrenzen** hinaus. Rund 600 Studierende sind in Studiengängen und Fachbereichen im Rahmen der Internationalen Bodenseehochschule (IBH) eingeschrieben. Zur IBH gehören die Universitäten Konstanz, St. Gallen und Zürich sowie die meisten Fachhochschulen der Anrainer-Staaten im Bodenseeraum. Allerdings beschränken sich die konkreten Kooperationsprojekte in der Regel auf zwei, und nur vereinzelt auf mehrere Bildungsinstitute. Nachdem im Rahmen der EU-Initiative Interreg II bereits zwei eher marginale **trinationale Ausbildungen** im Ingenieurbereich geschaffen worden waren, wurde im Herbst ein dritter Studiengang angeboten. Mit dem Bauingenieurwesen betrifft er eine traditionelle Disziplin technischer Hoch- und Fachhochschulen. Das Projekt wird im Rahmen von Interreg III von der Fachhochschule Karlsruhe und der Universität Robert Schumann in Strassburg realisiert.¹⁰

1) Bund, 20.2., 27.3. und 13.11.95; NZZ, 13.3. und 28.7.95; BaZ, 15.3.95; TA, 20.3., 3.4., 26.6. und 3.10.95; SGT, 29.5.95; Lib., 2.8. und 16.6.95; JdG, 15.8., 2.9., 20.10. und 27.11.95; Presse vom 28.8., 24.9., 25.9. und 9.10.95; 24 Heures, 25.9., 20.11. und 1.12.95; LZ, 18.10.95.

2) BO CN, 1996, p. 1499; Presse du 13.2.96.

3) 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. 4) Lib., 9.6.07.

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

6) QJ, 11.2.05; DETEC, communiqué de presse, 10.2.05.

7) Presse du 29.5.08.

8) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11

9) Communiqué de presse OFS du 27.8.19; Lib, 14.2.19; LT, 10.4., 28.8.19

10) NZZ, 24.2.02. BaZ, 27.4.02.; SGT, 27.2., 17.9. und 22.10.02.