

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 17.04.2024 |
| Thema | Verkehr und Kommunikation |
| Schlagworte | Luftfahrt |
| Akteure | Leutenegger Oberholzer, Susanne (sp/ps, BL) NR/CN |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1989 - 01.01.2019 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Luftfahrt, 2001 - 2015*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Luftfahrt | 1 |

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates

CTT-CN Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2013 eingereichte parlamentarische Initiative Leutenegger Oberholzer (sp, BL) verlangte eine **Nachtflugsperr**e auf allen Landesflughäfen. Begründet wurde die Forderung einerseits mit dem Schutz der Bevölkerung vor den Gesundheitsbelastungen des Flugverkehrs, andererseits mit der Vereinheitlichung der Regelung für alle Flughäfen in der Schweiz. Beide Argumente überzeugten die KVF-NR nicht: Sie empfahl am 3.11.2014, der Initiative keine Folge zu geben. Der Nationalrat hielt sich in der Frühjahrsession 2015 nach kurzer Diskussion mit 114 zu 63 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) an diese Empfehlung.¹

Luftfahrt

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 31.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Par 85 voix contre 65, le Conseil national a rejeté une initiative parlementaire des Verts qui exigeaient l'interdiction générale des vols de nuit sur les aéroports suisses entre 22 heures et six heures. Aux dangers de la santé des riverains des aéroports, les opposants ont fait valoir les coûts de réaménagement du territoire et des mesures antibruit, ainsi que une perte d'attractivité de Kloten et Cointrin. A cette occasion, Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) a retiré son initiative qui demandait au Conseil fédéral de fixer des valeurs limites d'exposition au bruit (00.433). Elle a motivé son geste par le fait que le Tribunal fédéral et les recommandations d'une commission d'experts lui avaient donné raison. Tenant compte des jugements et des conclusions de ces derniers, le Conseil fédéral a fixé à 60 décibels les **seuils de tolérance au bruit autour des aéroports**. Au lieu des CHF 220 millions envisagés en avril 2000, la facture pour les indemnités et les aménagements nécessaires est estimée à CHF 2,3 milliards. Elle se répartira à raison de 75% pour Zurich et 25% pour Cointrin. L'essentiel des charges, soit environ CHF 2 milliards, servira à indemniser les propriétaires dont les biens immobiliers subissent une perte de valeur. Le reste, à savoir le coût de la pose de protections sonores, est estimé à CHF 302 millions (221 autour de Kloten, 81 dans le voisinage de Cointrin). Les constructions seront restreintes sur les terrains où le bruit dépasse les valeurs seuils (entre 55 et 60 décibels par jour, selon le type d'occupation des zones). Le développement du logement y sera en principe prohibé. Les mesures décrites ne toucheront que très modérément les autres places d'atterrissage (Bern-Belp et Lugano), car les secteurs où les valeurs limites sont dépassées ne sont que très faiblement peuplés. En ce qui concerne Bâle-Mulhouse, aucun dépassement n'a été constaté sur sol suisse.²

ANDERES
DATUM: 05.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Comme les autres compagnies aériennes, Swissair a subi de plein fouet les effets des attentats terroristes aux USA le 11 septembre. L'absorption des coûts liés à l'annulation des vols outre-Atlantique a accentué la **vulnérabilité de la compagnie suisse**, qui disposait de quasi aucune réserve. A ces répercussions immédiates est venue s'ajouter une augmentation du prix du carburant, due à la hausse du prix du baril, et une baisse des réservations. Conséquence directe de la crise, l'action Swissair est partie en piqué à CHF 47 francs, soit une chute de 90% en trois ans. Devant cette situation préoccupante, Susanne Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) a déposé une interpellation réclamant un débat urgent sur la question (lp. 01.3443). Le Conseil fédéral lui a répondu en évoquant la possibilité d'une recapitalisation, dans le cadre d'un assainissement général, pour peu qu'il ne soit pas seul. Il a également réagi en garantissant Swissair contre les risques de guerre et de terrorisme. Afin que les avions suisses puissent voler, le gouvernement n'a pas eu d'autre choix que celui de suivre la position des USA, de l'Union européenne et des autres pays qui garantissaient aux transporteurs les risques que les assurances n'acceptaient plus de couvrir. Par contre, le Conseil fédéral l'a refusé aux aéroports, faute de base légale. Alors que Mario Corti désirait absorber la petite compagnie aérienne Crossair, majoritairement en possession de Swissair, en une seule et même compagnie afin de rationaliser les coûts et regrouper les dessertes, l'UBS et le Credit Suisse proposaient à la place un crédit relais d'un milliard de francs réservé aux seules activités aériennes. Les banques avaient en tête pour le groupe aérien un autre plan de restructuration nommé Phoenix, à savoir une reprise des deux

tiers des activités aériennes de Swissair par Crossair. Le reste devait être mis en faillite. Alliant les actes aux mots, le Crédit Suisse et l'UBS ont racheté la participation de Swissair dans Crossair (70,35%). Acculé par une dette totale de CHF 17 milliards, Swissair Group a dû demander un sursis concordataire provisoire pour les sociétés SairGroup, SairLines et Flightlease.³

1) AB NR, 2015, S. 304ff.

2) BO CN, 2001 p. 206 ss.; presse du 16.3 et du 31.5.01.

3) BO CN, 2001, p. 1410 et 1451; presse de septembre et d'octobre 2001.