

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Luftfahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Anderes
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Luftfahrt, Anderes, 1990 – 2020*. 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

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

ANDERES
DATUM: 27.02.1990
SERGE TERRIBILINI

Le parlement a adopté le projet du Conseil fédéral d'octroyer des prêts pour **les programmes d'aménagement 1988-1995 des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève-Cointrin**. Ces derniers doivent réaliser d'importants travaux, d'un montant de plus de 400 millions de francs pour chacun d'eux, afin d'adapter leurs installations aux nouvelles exigences techniques et faire face à un trafic en constante augmentation. Les subventions à fonds perdus, dont l'aéroport de Zurich-Kloten avait profité, ayant été supprimées pour cause d'économie, des mesures transitoires permettent tout de même à la Confédération de soutenir certains aménagements. Ces prêts doivent se monter à 20% au plus du coût total des travaux et être remboursés sur 25 ans avec un taux d'intérêt annuel de 2%. Cela représente, pour Bâle-Mulhouse, une somme de 78,78 millions de francs et, pour Genève-Cointrin, de 77,86 millions.¹

ANDERES
DATUM: 18.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Après le Conseil des Etats en 1989, le Conseil national a ratifié le protocole à la Convention de Montréal pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Né des attentats de décembre 1985 aux aéroports de Rome et de Vienne, ce texte rend obligatoire la poursuite ou l'extradition des auteurs d'actes de terrorisme commis dans les aéroports internationaux.²

ANDERES
DATUM: 29.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Après un appel d'offre commun effectué par Swissair, Finnair, SAS et Austrian Airlines pour l'achat de 239 appareils courts et moyens courriers en vue de renouveler leurs flottes et faire face à l'accroissement du trafic aérien, **Swissair a procédé à la plus grosse commande de son histoire**. Son choix s'est porté sur 52 Airbus A-320 et A-321 dont une moitié en commande ferme et l'autre en option. L'investissement total de Swissair se monte à quelque 2,4 milliards de francs.³

ANDERES
DATUM: 26.10.1990
SERGE TERRIBILINI

En ce qui concerne l'**aéroport de Berne-Belp**, le Conseil fédéral a demandé au DFTCE l'élaboration d'un projet de message pour l'octroi d'un crédit de 20 millions de francs destinés à la poursuite des **travaux d'infrastructure, en particulier en matière de sécurité et en ce qui concerne la flotte aérienne de la Confédération**.⁴

ANDERES
DATUM: 27.11.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté un projet de financement de l'**agrandissement du centre de la sécurité aérienne de l'aéroport de Genève-Cointrin**. Il prévoit, à cet effet, d'octroyer un crédit de 75.55 millions de francs afin de construire un nouveau bâtiment et de réaménager ceux existant. Ce prêt est justifié par l'augmentation constante du trafic aérien, chaque Etat étant tenu de moderniser ses équipements afin d'assurer une sécurité maximale.⁵

ANDERES
DATUM: 06.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La crise du Golfe a eu d'importantes répercussions sur le trafic aérien et ses conséquences (hausse du prix du kérosène et des primes d'assurance, diminution des réservations pour les vols à destination de cette région) ont touché toutes les compagnies.⁶

ANDERES
DATUM: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Dans un premier temps, **le Conseil des Etats, ne désirant pas que ces deux aéroports soient trop défavorisés par rapport à Kloten, s'était prononcé, sur proposition de la majorité de sa commission, pour un taux d'intérêt du prêt de 1%**. Le Conseil national se rallia par contre à la proposition du gouvernement mais dut surmonter des propositions de non-entrée en matière de la part des écologistes et des indépendants-évangéliques. En deuxième lecture, le Conseil des Etats se rangea à la décision de la grande chambre.⁷

ANDERES
DATUM: 09.12.1999
LAURE DUPRAZ

Un **plan de sauvetage** de la compagnie a été annoncé en cours d'année par Air Harbour Technologie. Un rapport d'audit de **SWA** (Swiss World Airways) a en outre été réalisé par une fiduciaire indépendante qui a révélé un mauvais contrôle financier. L'audit a également montré que des commissions avaient été payées pour un montant de CHF 2,1 millions à des tiers, et supposé que des opérations de surfacturation auraient pu favoriser des paiements illégaux à des employés de SWA. Par la suite, le plan de sauvetage fut abandonné au profit d'un **projet de création d'une nouvelle compagnie aérienne** qui sera implantée à Genève.⁸

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.⁹

ANDERES
DATUM: 06.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'aéroport international de Genève (AIG) n'est pas parvenu à faire annuler par le Tribunal fédéral la loi genevoise votée en juin 1999 qu'il l'obligeait à assumer lui-même l'indemnisation des riverains. Il a aussi été débouté sur la demande d'annulation de la loi qui mettait à sa charge l'amortissement (CHF 40 millions) et les intérêts d'un crédit de CHF 20 millions destiné à couvrir ces indemnités. La demande de **renouvellement de la concession fédérale pour l'exploitation de l'AIG** a polarisé l'attention de la classe politique. D'un côté, la gauche en a profité pour proposer de soumettre l'aéroport à un contrat de prestations afin qu'il reste un outil de la politique économique du canton. De l'autre, les libéraux avec les autres partis de l'Entente ont élaboré un contre-projet de loi censé permettre, à l'instar de Zurich, d'accroître davantage l'autonomie de Cointrin. Il s'agirait de créer une société anonyme d'économie mixte.¹⁰

ANDERES
DATUM: 29.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Après **Air Littoral** et **Air Outre-Mer (AOM)**, **Swissair a pris le contrôle** de 86% des actions **d'Air Liberté** avec l'aide de la société d'investissement française Taitbout. Air Liberté rejoignait ainsi le Qualiflyer Group (Alliance aérienne de SAirgroup). Le rachat a été fait à British Airways. L'acquisition de ces trois compagnies d'aviation déficitaires permettait au SAirGroup d'avoir un pied en France et de faire concurrence à AirFrance. Durant l'été, la Commission Européenne a donné son feu vert à la fusion des trois sous la même holding.¹¹

ANDERES
DATUM: 25.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Vers mi-novembre, les très mauvais résultats du **SAirGroup** enregistrés depuis le début l'année, additionnés à la dépréciation progressive de l'action SAir, ont imposé une **remise en question de la politique du Qualiflyer par le conseil d'administration**. Du point de vue comptable, le résultat opérationnel négatif était dû aux pertes de Sabena et du voyageur allemand LTU, mais aussi au gouffre financier que c'est révélé être la prise de participation dans les compagnies aériennes que sont AOM (Air Outre-Mer), Air Littoral et Air Liberté. La réunion de crise n'a donné lieu ni à des décisions spectaculaires, ni à une vente de Swissair, pas plus qu'à une entrée dans le capital d'un groupe étranger.¹²

ANDERES
DATUM: 31.08.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les pertes énormes en 2000 de LTU (CHF 350 millions), d'AOM (CHF 600 millions) et de Sabena (CHF 500 millions) ont eu raison de la tactique de prise de participation tous azimuts du SairGroup et de son directeur Bruggiser. Résultat direct de cette volonté à se désengager et à réintégrer les chiffres noirs, le SairGroup a renoncé à participer aux privatisations des compagnies portugaise TAP et turque de Turkish Airlines. A la lumière des pertes et de leurs responsabilités, neuf des dix membres du conseil d'administration de SairGroup, l'exception de Mario Corti, ont annoncé leur démission. Réagissant à cette décision, les actionnaires minoritaires, représentant les collectivités publiques et les petits porteurs ont refusé de les décharger de leur obligation. Pour pallier à l'absence de chef opérationnel, ils ont confirmé et nommé Mario Corti, comme président et délégué du conseil d'administration. Mis à part l'annonce du retour au nom de Swissair, ses premières mesures prévoient un **redressement et redimensionnement de la compagnie**, synonyme de rupture avec la stratégie du passé. Dans les faits cela s'est traduit par la liquidation d'Air Littoral en avril et par le dépôt de bilan pour AOM/Air Liberté en juin. Contre CHF 395 millions, Swissair réussissait aussi à se libérer de l'obligation de prendre 85% de Sabena. Swissair et le gouvernement belge ont convenu de participer à une nouvelle recapitalisation de Sabena pour un montant de CHF 658 millions; Swissair assumerait 60% de ce montant et l'Etat belge le solde. La signature de cet accord permettait l'abandon de toutes les poursuites judiciaires qui avait été engagées contre la compagnie suisse. En juillet toujours, Swissair a abouti à un accord sur la reprise d'AOM-Airliberté par ses employés. Contre une exonération de toute obligation, elle s'est engagée à verser CHF 345 millions pour financer sa restructuration. Swissair a aussi décidé d'accorder à LTU CHF 450 millions sous forme de "prêt actionnaires". Devant une dette évaluée à CHF 15 milliards et les importantes pertes dues à des investissements dans des entreprises déficitaires, Swissair a annoncé la suppression de lignes et la vente de l'assistance au sol et des duty-free.¹³

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 (Ip. 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 Crédit 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.¹⁴

ANDERES
DATUM: 31.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le **coup de grâce** a été donné le 2 octobre : Swissair s'est avéré incapable de payer le kérosène de ses avions (livraison contre pré-paiement). Les banques se sont montrées inflexibles et c'est la Confédération qui a dû mettre CHF 450 millions pour que les vols reprennent le 4 octobre jusqu'au 28 octobre, date à laquelle la nouvelle compagnie Crossair a pris le relais. Durant ces deux jours, 420 vols ont été annulés et 39'000 passagers sont restés en rade. Les 63'000 actionnaires ont pratiquement tout perdu : le titre Swissair, qui valait CHF 500 en 1998, a clôturé à CHF 6,5. Sabena faute de toucher le crédit de CHF 450 millions promis par Swissair, a dû solliciter un concordat. Quant à TAP, ils ont décidé de poursuivre en justice Swissair pour n'avoir pas acheté 34% de leur capital. Analysant la crise, les banques ont estimé que leur apport ne

suffisait pas à la création de la nouvelle Crossair et ont invité les pouvoirs publics et les investisseurs à passer à la caisse. Une task force, réunissant les représentants de la Confédération, de Swissair Group, de Crossair, a été mise sur pied. Des trois variantes, la moins coûteuse en emplois (9'400 suppressions - 14% des employés, dont 4'100 en Suisse et 5'300 à l'étranger), mais la plus chère financièrement (CHF 4 milliards) a été retenue. Cette **variante Full Scale** comprenait l'intégration de 26 courts-courriers Swissair dans Crossair jusqu'au 29 octobre, puis de 26 long-courriers jusqu'au 29 mars 2002. Ces derniers continueraient d'être exploités par Swissair jusqu'à cette date.¹⁵

ANDERES
DATUM: 04.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Moins d'une semaine plus tard, le financement de la restructuration et le maintien provisoire de Swissair ont été trouvés par la Confédération, les cantons et les milieux économiques. Les **coûts d'opération** corrigés ont été devisés à **CHF 4,69 milliards** : CHF 2,74 milliards d'augmentation du capital-actions de Crossair, CHF 1 milliard pour les coûts d'exploitation supplémentaire et CHF 1 milliard pour les frais de restructuration. La Confédération détiendra 20% de la nouvelle compagnie, les cantons 18%, le reste revenant aux banques et aux milieux économiques (62%). Le profil de la nouvelle compagnie était de 26 avions Swissair court et moyen-courriers, 26 avions Swissair long-courriers, 82 avions Crossair; 36 vols long-courriers maintenus, et 78 vols courts et moyen-courriers maintenus (Europe), 114 vols au total. Le conseil d'administration de Crossair décidait à l'unanimité de mettre en œuvre ce plan Phoenix Plus. Suite à l'aval du Conseil fédéral et de la délégation parlementaire aux finances par 3 voix contre 2 et une abstention, la Confédération a décidé d'injecter en tout CHF 1,6 milliards en plus des CHF 450 millions débloqués; tout d'abord un prêt de CHF 1 milliard pour permettre à Swissair d'assurer ses vols jusqu'au printemps, à cela s'ajoutera une prise de participation au capital s'élevant à CHF 600 millions. Les Chambres ont dû se prononcer le 16 et le 17 novembre sur le crédit, mais la messe était dite. En effet, la loi prévoit que le gouvernement peut débloquer des fonds dans l'urgence avec l'accord de la délégation des Chambres aux finances. Les cantons devront investir CHF 400 millions (18% du capital), dont CHF 300 millions pour Zurich et 30 pour les deux Bâle; quant aux milieux économiques, leur investissement sera de CHF 1,9 milliards (dont CHF 600 millions pour les deux grandes banques). A l'exception de l'UDC et des Verts, les partis politiques et les collectivités publiques ont salué ce sauvetage. Le Conseil fédéral a informé la Commission européenne des modalités de la nouvelle compagnie aérienne nationale, compte tenu de l'entrée en vigueur de l'accord bilatéral sur le transport aérien. La situation critique dans laquelle se trouvaient les filiales a été arrangée soit par des rachats ou des prêts. Le **chapitre social** a été le grand **oublié** de la restructuration; rien n'avait été prévu pour payer les préretraites et pour indemniser les personnes licenciées durant le délai de congé. Les syndicats estimaient les coûts liés aux paiements des salaires pour les sociétés en sursis concordataire à CHF 76 millions et le plan social à CHF 135 millions. Comme une grande partie ne pouvait pas être couverte par la masse en faillite, ils demandaient une aide de CHF 250 millions au gouvernement et au secteur privé. Les banques et la Confédération ont repoussé leur implication dans le financement du plan social pour les 4'500 employés licenciés par Swissair.¹⁶

ANDERES
DATUM: 24.01.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Un nouveau système de gestion des étages supérieurs des voies aériennes, baptisé RVSM (**Reduced Vertical Separation Minimum**), est entré en vigueur à l'échelle européenne. RVSM est le plus important projet développé dans le cadre de l'espace aérien européen des cinquante dernières années. Au total, 41 pays d'Afrique et d'Europe, dont la Suisse, y sont associés. Dorénavant, la distance verticale de sécurité entre les niveaux de vol est de 1'000 pieds (300 mètres). Cette nouvelle règle s'applique entre les niveaux de vol 290 (8'850 mètres) et 410 (12'000m). Auparavant, la distance de sécurité était fixée à 2'000 pieds (600m). En revanche, s'agissant des niveaux de vol inférieurs, ils étaient déjà au bénéfice d'une séparation de 1'000 pieds et ne sont donc pas touchés par l'introduction du RVSM. Seuls les avions équipés et certifiés pour l'utilisation RVSM auront le droit d'évoluer dans cet espace supérieur. Concrètement, ce système permet de disposer de six niveaux de vol supplémentaires et donc d'augmenter de 20% la capacité aérienne. Skyguide a adapté tous ses systèmes et formé ses contrôleurs aériens en conséquence, conformément aux exigences de l'Organisation internationale de l'aviation civile.¹⁷

ANDERES
DATUM: 31.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement distinctes. SAirGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)¹⁸

ANDERES
DATUM: 01.06.2002
PHILIPPE BERCLAZ

A l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 2002, Swiss desservait 123 destinations dans 60 pays au moyen de 128 avions. En Europe, 86 destinations étaient proposées dans 34 pays et le réseau intercontinental couvrait 37 destinations dans 26 pays. Comparée au réseau d'été offert en 2001 par Swissair et Crossair, l'offre a été réduite de 30%. La compagnie employait 8'900 personnes à plein temps dans 73 pays. La mauvaise conjoncture et sa surcapacité ont toutefois **obligé Swiss à régir et à tailler dans le vif pour sa survie**. Sur les neuf premiers mois, la compagnie avait enregistré une perte nette de CHF 582 millions pour un chiffre d'affaires de CHF 3,134 milliards. Des mesures ont ainsi été prises avec l'abandon de neuf destinations et le gel sur l'embauche. La compagnie a décidé d'en inscrire de supplémentaires dans un programme d'économies visant à réduire les coûts de CHF 400 millions.¹⁹

ANDERES
DATUM: 21.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Au niveau du personnel, la direction de Swiss a réussi à s'accorder avec les cinq syndicats sur les conditions de travail du **personnel au sol**. La nouvelle **convention collective de travail** (CCT) touchait 2'300 employés ; elle est entrée en vigueur a posteriori le 1er avril pour une période de trois ans. Les partenaires sociaux se sont aussi mis d'accord sur le la CCT pour le **personnel de cabine**. Lors de sa mise en consultation, le personnel de cabine ne l'a pas ratifié, principalement à cause de griefs financiers. Après plusieurs mois de négociations, Swiss et le syndicat Kapers se sont entendus sur une nouvelle CCT. Celle-ci prévoyait l'introduction d'un treizième salaire, un pourcentage plus élevé sur les ventes effectuées à bord, un défraiement supplémentaire pour les vols long-courriers et une compensation pour les heures supplémentaires. Les employés de bord ont cette fois plébiscité la CCT. Les membres du personnel de cabine affiliés au syndicat Unia ont de leur côté accepté la CCT pour les **contrats à temps partiel**, allant jusqu'à 50%.²⁰

ANDERES
DATUM: 07.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Toutes les **sociétés de SAirGroup**, à l'exception de Swisscargo – en liquidation depuis juin 2002 – et d'Avireal ont été **vendues**.²¹

ANDERES
DATUM: 21.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Les sociétés Swissair, SAirGroup (la Bourse suisse a approuvé le retrait de l'action), SairLines et Flightlease ont obtenu des prolongations de leur sursis concordataire. Ces sursis ont permis à l'administrateur de ces sociétés de lancer un appel aux créanciers et de faire ensuite le tri des prétentions. En septembre, CHF 36,2 milliards étaient réclamés par 9'200 créanciers. Les créances privilégiées se montaient à CHF 2,4 milliards et celles de troisième classe à CHF 33,8 milliards. Le différentiel avec les actifs de Swissair (CHF 400 millions) atteignait CHF 35,8 milliards. Le commissaire au sursis, Karl Wüthrich, a opté pour un **concordat par abandon d'actifs** (liquidation concordataire) au détriment d'une faillite pure et simple.²²

ANDERES
DATUM: 15.03.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Compte tenu du mauvais exercice 2002 (perte de CHF 980 millions), de la fonte de ses fonds propres à CHF 1,7 milliard en décembre 2002, de la conjoncture et de la crise généralisée dans le transport aérien, **Swiss a été obligée de poursuivre la restructuration** amorcée l'année précédente. Le dégraissage est intervenu pour l'entrée en vigueur de l'horaire d'été. La compagnie a réduit son offre de moyen et court-courriers de 45 destinations: 25 vols ont été retirés et 20 autres ont vu leur fréquence diminuer. (Les destinations moyen et court-courriers sont situées en Europe.) Tous les aéroports suisses ont été touchés. Swiss a supprimé 700 emplois (200 pilotes dont principalement des ex-Crossair, 200 employés dans le personnel de cabine et 300 collaborateurs parmi les cadres et le personnel au sol) et a retiré 20 avions sur une flotte de 129 (1 Airbus A321, 2 Boeing MD-83 et 17 avions régionaux). Les économies escomptées se chiffraient à CHF 100 millions. Bien que les long-courriers n'aient pas été touchés, ces mesures jetaient définitivement le Plan Phoenix, qui prévoit le modèle 26 long-courriers et 26 moyens-courriers, aux oubliettes.²³

ANDERES
DATUM: 10.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le jugement du Tribunal arbitral n'a toutefois pas été appliqué, car le syndicat, après négociations avec Swiss, a renoncé à demander son application et l'annulation des 169 licenciements de février. **Swiss Pilots acceptait ainsi le partage inégal des licenciements** entre les deux corps de pilotes et la suppression de 559 postes parmi ses membres. En contrepartie, la compagnie leur a octroyé une indemnité de départ de 16 mois de salaire. Les autres pilotes de l'ex-Crossair ont obtenu d'être en partie protégés contre les licenciements jusqu'à la fin octobre 2005. La concession la plus importante de Swiss a été l'abandon de la constitution juridique de la filiale régionale low cost Swiss Express. Présentée en mai, cette dernière – censée permettre des économies de 20% – était appelée à regrouper tous les vols régionaux en Europe et n'aurait incorporé que des pilotes de l'ex-Crossair. S'estimant relégué à des emplois de seconde zone, Swiss Pilots en avait fait un casus belli. Lors de la votation, la **base de Swiss Pilots a accepté à 74% l'accord** signé par sa direction avec Swiss. La mauvaise situation financière et la volonté de Swiss de rejoindre une des grandes alliances aériennes ont pesé lourd dans l'armistice signée par le syndicat Swiss Pilots.²⁴

ANDERES
DATUM: 24.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Swiss a mis fin à des mois de suspens et de rumeurs en choisissant en septembre de **rejoindre l'alliance Oneworld**, plutôt que Lufthansa. L'adhésion à Oneworld sera terminée pour mars 2004. Swiss élargira son réseau de destinations en accordant à celles de ses huit partenaires (Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, LanChile et Quantas) et à leurs 220 millions de passagers par an, via des vols en partage de code. La coopération prévoit également un programme de fidélisation des voyageurs. En optant pour Oneworld, la marque Swiss continue d'exister, alors qu'avec Lufthansa une fusion était évoquée à plus ou moins long terme. Les autorités fédérales ont accueilli avec soulagement la nouvelle. L'accord de partenariat avec **British Airways** a été officiellement avalisé en octobre. En échange d'une **garantie bancaire de CHF 50 millions**, la compagnie suisse a cédé 8 de ses 14 créneaux horaires (slots) à l'aéroport de Londres Heathrow à sa consœur britannique.²⁵

ANDERES
DATUM: 30.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Après les pilotes et le personnel de cabine, **Swiss a trouvé un accord avec les représentants du personnel au sol**. Celui-ci comprend la flexibilisation du temps de travail hebdomadaire compris entre 42 et 37 heures sur une base volontaire, ainsi qu'une réduction correspondante des salaires. Une centaine d'emplois a pu être sauvée grâce à un élan de solidarité des employés. Symbolisée par l'action « sauver un emploi », elle demandait aux membres du personnel de cabine de consentir à offrir une part de leur temps de travail.²⁶

ANDERES
DATUM: 01.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Additionnés à une baisse des liquidités, les mauvais chiffres du premier trimestre – perte de CHF 200 millions due aux surcapacités du secteur aérien, à la concurrence effrénée entre compagnies, aux conséquences du SARS (pneumonie atypique) et de la guerre en Irak sur la demande –, ont entraîné **une seconde restructuration d'envergure** de la compagnie. Pour l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver, l'offre en sièges/kilomètres a été réduite de 27% et la flotte à 81 appareils. 3'050 emplois à plein temps ont été supprimés: 700 pilotes, 850 flight attendants et 1'500 collaborateurs au sol, dont 850 dans l'administration. **Les économies annuelles** induites par ces coupes ont été devisées à **CHF 1,6 milliard**. Swiss ne desservait plus que 72 destinations contre 96, soit 44 pays reliés depuis les aéroports suisses. Le réseau longue distance a été réduit de 40 à 30 destinations, réparties dans 22 pays, celui européen concernait 42 pays au lieu de 56, dans 22 pays également. Tous les aéroports ont été touchés par cette restructuration; Berne-Belp a disparu du réseau et Lugano-Agno ne conservait plus que des vols vers Zurich. La liaison Genève-Lugano a pu reprendre du service via la reprise de la concession par la compagnie suisse "Flybaboo". La desserte sera toutefois assurée jusqu'au 26 mars 2004 par la compagnie allemande Cirrus, à laquelle l'OFAC a octroyé une dérogation.²⁷

ANDERES
DATUM: 20.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Au début du mois de mars, le président de la direction de Swiss, **André Dosé**, a donné sa **démission** au conseil d'administration. Il a évoqué l'incompatibilité de sa charge de CEO avec les risques d'inculpation à son encontre, de la part du Ministère public de la Confédération, suite à l'accident d'avion de Crossair à Bassersdorf le 24 novembre 2000. Son successeur a été trouvé en la personne de l'Allemand **Christoph Franz**. Il est entré en fonction le 1er juillet de l'année sous revue.²⁸

ANDERES
DATUM: 04.06.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Swiss a **renoncé à son intégration au sein d'alliance aérienne Oneworld**. La compagnie suisse n'est pas parvenue à s'entendre avec son leader européen, British Airways (BA). D'après elle, le prix à payer aurait été trop élevé: elle aurait dû fondre sa base de données clients Swiss TravelClub dans celle de l'Executive Club de BA. Or, Swiss ne voulait pas perdre sa relation directe avec ses meilleurs clients. De plus, l'Executive Club offrait moins d'avantages que le TravelClub et la compagnie suisse aurait dû financer le maintien du confort offert à ses meilleurs clients. Le divorce avec BA s'est traduit par des coûts directs de CHF 5 millions et par la perte de huit créneaux horaires cédés à BA au départ de Londres-Heathrow. Les accords commerciaux bilatéraux avec les autres membres de Oneworld n'ont pas été affectés. Toutefois, tous les partages de code, à l'exception de Genève-Heathrow qui se poursuivront jusqu'en 2007, ont cessé à la fin de 2004.²⁹

ANDERES
DATUM: 06.08.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Swiss a conclu un **accord à l'amiable avec la holding française Holco**, détentrice de la défunte compagnie aérienne Air Lib. Celui-ci mettait fin au litige sur la responsabilité de Swiss dans la débâcle de Swissair. Le transporteur suisse a récupéré CHF 67,8 millions provenant du déblocage de fonds en France et en Belgique.³⁰

ANDERES
DATUM: 01.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Lors de l'assemblée générale de mai 2004, les actionnaires ont accepté la proposition du conseil général de **réduire la valeur nominale de chaque action de CHF 32 à 18**. Arrivée à échéance, la convention de blocage de vente des actions, a été reconduite pour la seconde fois par la majorité des grands actionnaires. Ils conserveront leurs titres une année supplémentaire. Ceux-ci représentent 86% du capital du groupe.³¹

ANDERES
DATUM: 27.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de réduire les coûts salariaux, Swiss a **résilié la convention collective de travail** (CCT) pour le personnel au sol. Les négociations n'ont pas abouti, principalement à cause de l'intransigeance de la compagnie aérienne. La seule concession obtenue a été une prolongation de trois mois du plan social jusqu'à la fin mars 2005. Toujours dans un souci d'économies, la CCT pour le personnel de cabine a aussi été dénoncée en fin d'année.³²

ANDERES
DATUM: 31.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Swiss a bouclé **l'exercice 2004 avec une perte nette de CHF 140 millions** contre CHF 687 millions en 2003. Le chiffre d'affaires a reculé de 11,7% à CHF 3,64 milliards, notamment en raison de mesures de rationalisation. Le résultat d'exploitation a été amélioré de CHF 376 millions, mais reste négatif à CHF -122 millions. A la fin 2004, Swiss disposait de liquidités pour un montant de CHF 481 millions. (Pour les chiffres en 2003, voir ici.)³³

ANDERES
DATUM: 19.01.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Suite aux difficultés qu'a éprouvées Swiss sur son réseau régional en 2004, la direction a décidé en janvier 2005 de lancer une **nouvelle restructuration afin de supprimer 13 appareils et 1'000 postes de travail**.³⁴

ANDERES
DATUM: 02.05.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Au début mars, la compagnie aérienne allemande **Lufthansa** a fait part aux actionnaires de Swiss de son **intention de reprise**. Après un temps de réflexion, les **principaux actionnaires**, qui représentent 86% du capital de Swiss, ont donné leur **feu vert au rachat**. Parmi les grands actionnaires, il y avait la Confédération (20,4%), le canton de Zurich (10,2%), l'UBS (10,4%), le Credit Suisse Group (10%), ainsi que diverses entreprises (35%). Ils ont obtenu pour leurs actions une option sur différence de rendement de l'action Lufthansa. Afin de contrôler la compagnie aérienne helvétique, Lufthansa a créé avec les principaux actionnaires une société de droit suisse nommée AirTrust. Les actions de ces derniers ont été transférées dans la nouvelle société. Les droits d'atterrissage respectifs des deux compagnies ont pu être conservés. Détentrice à 11%, la compagnie aérienne allemande prendra le contrôle total de AirTrust dans les 12 à 18 mois en fonction des négociations sur les droits de trafic. La Confédération occupe un siège au sein du conseil d'administration de cette société. Pour obtenir les 14% d'actions Swiss restantes détenues par les petits porteurs, AirTrust a lancé en mai une offre publique d'achat de CHF 8,96 par action. La somme offerte représentait environ CHF 70 millions. **L'accord de reprise par Lufthansa** prévoyait que la direction et le siège de Swiss demeurent en Suisse. La compagnie d'aviation sera gérée comme un centre de profit au sein du groupe Lufthansa. Swiss garde ses long-courriers, sa flotte et ses équipages. Même intégrée dans Lufthansa, Swiss a été sommée de réduire ses coûts. Les mesures de restructuration seront appliquées comme prévues. Les pouvoirs publics n'ont par contre obtenu aucune garantie formelle au sujet de l'exploitation de l'aéroport de Zurich. Contrepartie à la vente, la Confédération devra négocier des accords bilatéraux avec six pays (Etats-Unis, Japon, Canada, Inde, Thaïlande et Hong-Kong) pour assurer la pérennité des droits d'atterrissage dont dispose Swiss.

Le contrat d'intégration signé entre Swiss et Lufthansa prévoit aussi la création de deux **fondations nommées Almea et Darbada**. La Confédération a le droit de déléguer dans chacune des deux fondations son représentant. La Fondation Almea suivra le déroulement de la transaction sur le plan technique. La Fondation Darbada sera chargée de suivre le développement du transport aérien suisse et de son infrastructure, afin d'assurer de bonnes liaisons aériennes entre la Suisse et le reste du monde. Le Conseil fédéral s'est penché sur l'avenir de sa délégation « conditions-cadres Swiss », créée en 2003, et a décidé de la dissoudre. Le **groupe de coordination « aviation »**, qui réunit depuis mai 2003 des représentants de l'administration, a par contre été maintenu. En septembre, Peter Siegenthaler, représentant du Conseil fédéral au sein de Swiss, a démissionné.³⁵

ANDERES
DATUM: 11.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Au mois de juin, Swiss a rejoint l'alliance aérienne Star Alliance, dont le poids lourd est Lufthansa. Durant le mois de juillet, les autorités cartellaires américaines et la Commission Européenne ont donné le feu vert au rachat de Swiss par Lufthansa. L'UE a toutefois fixé des conditions: les deux compagnies ont dû céder 41 vols aller-retour par jour à leurs concurrentes à l'aéroport de Zurich. La Suisse a aussi dû accepter d'accorder des droits de trafic aux concurrents de Swiss et Lufthansa qui voudraient faire escale à Zurich dans le cadre des vols long-courriers à destination des Etats-Unis ou d'autres pays situés en-dehors de l'UE. Avec l'approbation des autorités cartellaires, **l'OPA lancée par Lufthansa sur Swiss a définitivement abouti**. En conséquence, Lufthansa a augmenté sa participation dans AirTrust à 49%. À la différence du « grounding » de Swissair ou de la création de Swiss, cette reprise n'a suscité aucune réaction de la part de l'opinion publique ou des politiciens.³⁶

ANDERES
DATUM: 18.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a créé la « **Plate-forme de l'aviation suisse** ». Les représentants de la Confédération, les aéroports nationaux, les cantons aéroportuaires (ZH, GE, BS, BL), la compagnie Swiss et la société de contrôle aérien Skyguide en font partie. La plate-forme doit permettre un échange d'informations, ainsi que de se pencher sur les conditions générales de l'aviation civile suisse et sur les mesures propres à les améliorer.³⁷

ANDERES
DATUM: 12.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Im September legten die Regionalpiloten (übernommen von der früheren Crossair) während eines Tages die Arbeit nieder. Vom Streik betroffen waren 8'900 Passagiere in Zürich, Genf und Basel. Die Piloten verlangten die gleichen Arbeitsbedingungen wie die Europa-Piloten der einstigen Swissair. Die überraschte Swiss musste 128 Flüge streichen, sechs weitere fielen am folgenden Tag aus. Die Swiss drohte, die Gewerkschaft Swiss Pilotes auf Schadenersatz zu verklagen und den Piloten im Wiederholungsfall zu kündigen. Dem Streik vorangegangen waren **gescheiterte Verhandlungen zwischen Swiss Pilotes und der Swiss um einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV)**. Als bekannt wurde, dass zwei Gewerkschaftsfunktionäre die Abstimmung zum GAV-Entwurf dahingehend manipuliert hatten, dass eine Zustimmung der Gewerkschaft resultierte, weigerte sich die Fluggesellschaft zunächst, Swiss Pilotes weiterhin als Sozialpartner zu anerkennen und setzte einseitig die für die Piloten ungünstigeren Einzelarbeitsverträge in Kraft. Ende Jahr zeichnete sich eine Einigung über die Rahmenbedingungen eines neuen GAV ab.³⁸

ANDERES
DATUM: 28.04.2007
NICOLAS FREYMOND

Fin décembre 2006, les pilotes de Swiss European, compagnie régionale de Swiss (ex-Crossair), ont une nouvelle fois refusé d'entrer en matière sur le projet de **convention collective de travail (CCT) proposé par la direction pour la période 2007-2010**. Les pilotes ont exprimé leur volonté que leur syndicat, Swiss Pilots, rejoigne la table des négociations en vue de satisfaire leur principale revendication préalable: l'égalité salariale pour tous les pilotes de Swiss et Swiss European volant sur le continent européen. Finalement, les deux parties sont parvenues à un accord en avril, l'employeur ayant concédé des alignements avec la CCT des pilotes de Swiss. La nouvelle CCT des pilotes régionaux est ainsi entrée en vigueur le 1er juillet.³⁹

ANDERES
DATUM: 02.08.2007
NICOLAS FREYMOND

Dans l'attente de la décision de l'OFAC et pour remédier aux retards engendrés par les restrictions de vols imposées par l'Allemagne, Flughafen Zürich AG a décidé de recourir plus fréquemment aux atterrissages par **l'approche orientale**.⁴⁰

ANDERES
DATUM: 20.05.2010
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, le trafic aérien a été fortement perturbé par un **gigantesque nuage de cendres provenant de l'éruption d'un volcan islandais** (Eyjafjallajökull) et nécessitant la fermeture provisoire de l'espace aérien suisse et européen.⁴¹

ANDERES
DATUM: 24.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang des Berichtsjahrs vermeldete der Flughafen Zürich-Kloten für 2010 ein Rekordergebnis bezüglich **Flugverkehr**. Die Zahl der abgefertigten Passagiere erfuhr im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 4,3 % auf 22,9 Mio. Das Frachtvolumen nahm um 19,3% zu und die Flugbewegungen um 2,5% auf 416'111. Ebenfalls grösser als im Vorjahr war das Passagieraufkommen am Flughafen Genf-Cointrin (+5% auf knapp 12 Mio. Fluggäste) und am Euroairport Basel-Mülhausen (+7% auf 4,1 Mio.). Bern-Belp hingegen verlor 6% seiner Passagiere (101'285). Insgesamt verzeichneten die vier Regionalflughäfen Bern, Lugano-Agno, Sitten und St.-Gallen-Altenrhein zusammen 11'190 Starts und Landungen, was rund 3% des gesamten Flugverkehrs im Land ausmachte.⁴²

ANDERES
DATUM: 19.04.2011
SUZANNE SCHÄR

Zusammenhängend mit der höheren Passagierfrequenz an den grossen Schweizer Flughäfen, meldete auch die Swiss einen **Anstieg bei der Personenbeförderung** um 2,8% auf gut 14 Mio. Passagiere. Bei einer hohen Sitzauslastung, insbesondere bei Interkontinentalflügen und hohem innereuropäischem Wettbewerbsdruck, erreichte sie 2010 einen Betriebsgewinn von CHF 368 Mio.⁴³

ANDERES
DATUM: 04.07.2011
SUZANNE SCHÄR

Nach dem Bekanntwerden des guten Betriebsergebnisses der Swiss drohte die **Pilotengewerkschaft Aeropers**, unzufrieden mit dem Verlauf der Verhandlungen für einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV), mit dem Verhandlungsabbruch. Die Gewerkschaft erwog mit Hinweis auf die besseren Anstellungsbedingungen für Piloten bei Lufthansa und British Airways einen Streik. Die Unternehmensleitung der Swiss liess gleichzeitig verlauten, dass die Verhandlungen aus ihrer Perspektive nicht gescheitert wären. Anfang Juli einigten sich die Sozialpartner dann in letzter Minute auf bessere Arbeitsbedingungen, planbarere Erholungszeiten und branchengerechtere Saläre, was bei der Swiss zu einer Erhöhung des Personalaufwands zugunsten der Aeropers-Piloten um rund 20% führte.⁴⁴

ANDERES
DATUM: 21.01.2012
NIKLAUS BIERI

2011 war ein Rekordjahr bezüglich **Flugverkehr**: Im Januar 2012 meldete der Flughafen Zürich-Kloten einen neuen Passagierrekord für 2011: 24,3 Mio. Reisende wurden am Flughafen Zürich-Kloten abgefertigt. Das Rekordergebnis von 2010 konnte um weitere 6,4% gesteigert werden. Die Flughafenbetreiberin erklärt die gestiegene Nachfrage mit dem starken Franken, welcher viele SchweizerInnen veranlasst habe, ins Ausland zu reisen. Die Zahl der Flugbewegungen stieg um 3,8 % auf 279'000. Ebenfalls grösser als im Vorjahr war das Passagieraufkommen am Flughafen Genf-Cointrin (+10,5% auf 13,1 Mio. Passagiere) und am Euroairport Basel-Mülhausen (+22,4% auf 5,05 Mio. Passagiere). Die Anzahl der Flugbewegungen stieg dank grösserer Flugzeuge und besserer Auslastung nicht im selben Mass an. Auch die Swiss vermeldete ein Rekordjahr: Sie beförderte mit 15,3 Mio. Passagieren 2011 mehr Reisende als die Swissair zu ihren besten Zeiten.⁴⁵

ANDERES
DATUM: 14.03.2013
NIKLAUS BIERI

Die Fluggesellschaft **Swiss verbuchte ein weiteres Rekordjahr**: Sie beförderte mit fast 16 Mio. Passagieren 2013 mehr Reisende als je zuvor. Nachdem der Gewinn der Swiss im Vorjahr um 31% eingebrochen war, konnte er 2013 wieder um 24% gesteigert werden.⁴⁶

ANDERES
DATUM: 29.12.2013
NIKLAUS BIERI

Bezüglich **Passagieraufkommen** war 2013 ein **Rekordjahr** für die Landesflughäfen: Eine Hochrechnung bezifferte das Wachstum des Passagieraufkommens auf dem Flughafen Basel-Mülhausen auf rund 10%, jenes von Genf-Cointrin auf rund 3,9% und jenes von Zürich-Kloten noch auf rund 0,2%. 2012 hatten 24,8 Mio. Passagiere den Flughafen Zürich-Kloten frequentiert, in Genf waren es 13,9 Mio. und in Basel 5,3 Mio. Die Anzahl der Flugbewegungen wuchs wegen höherer Auslastung weniger stark an als die Passagierzahlen.⁴⁷

ANDERES
DATUM: 03.06.2014
NIKLAUS BIERI

2014 zeichnete sich eine **Verschärfung der Konkurrenz** in der Schweizer Luftfahrt ab: Die Swiss sah sich gegenüber der expansiven, arabischen Fluggesellschaft Etihad benachteiligt. Anfang Juni 2014 gelangte Swiss-Konzernleiter Harry Hohmeister an die Öffentlichkeit und zeichnete ein düsteres Bild der Situation: Während es in der Schweiz aufgrund der Gesetzgebung praktisch keinen Spielraum für Weiterentwicklung gebe, hätten die stark wachsenden Airlines aus der Golf-Region, insbesondere Etihad, viele Wettbewerbsvorteile. Hohmeister bezeichnete sowohl Investitionen als auch Arbeitsplätze der Swiss als mittelfristig gefährdet. Nachdem die Airline Etihad 2013 mit einer Kapitalerhöhung in die Regionalfluggesellschaft Darwin Airline eingestiegen war, wurde diese unter dem Namen Etihad Regional immer mehr zu einem Zubringer für die Muttergesellschaft ausgebaut. Die Swiss kritisierte, dass dieses Vorgehen die Konzession verletze. In der Fragestunde des Nationalrates richtete sich Karl Vogler (csp, OW) an Bundesrätin Leuthard und fragte nach der Situation des Schweizer Luftverkehrssystems angesichts der massiven Wettbewerbsverzerrungen durch die Airlines aus der Golf-Region. Leuthard erklärte, es würde eine möglichst optimale Anzahl Direktflüge in weltweite Zentren angestrebt, die Kriterien von Besitz und Kontrolle für Schweizer Fluggesellschaften würden überprüft und allfällige Zusatzmassnahmen würden in der in Überarbeitung befindlichen Neuen Luftfahrtpolitik evaluiert.

Im Juni 2014 versties die Etihad Regional laut Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) gegen das Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb, indem die Airline günstige Flüge bewarb, die zu jenen Preisen jedoch nicht buchbar waren. Das Seco kündete deshalb an, das Geschäftsverhalten der Airline zu prüfen und allenfalls Massnahmen zu ergreifen; zu einer Busse kam es jedoch nicht. Im August kam das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) nach einer Untersuchung zum Schluss, dass die geplanten Zusammenarbeitsmechanismen zwischen Etihad Regional und Etihad Airways so beschaffen sind, dass Letztere Einfluss nehmen kann auf die Führung der Etihad Regional – was für die in der Schweiz ansässige Etihad Regional nicht gesetzeskonform ist. Das Bazl hat der Etihad Regional deshalb Anpassungen vorgeschrieben. Im Herbst gaben sowohl die Swiss als auch die Etihad Regional ihre Ausbaupläne für den Flugplan vom Sommer 2015 bekannt. Beide Airlines planten einen massiven Ausbau ihrer Europa-Destinationen, teilweise in direkter Konkurrenz. Am Beispiel der Linie Zürich-Lugano, welche die Swiss künftig viermal und Etihad Regional zweimal täglich fliegen wollen, zeigt sich der Verdrängungskampf.⁴⁸

ANDERES
DATUM: 18.07.2014
NIKLAUS BIERI

Mit einem Schreiben des französischen Aussenministeriums vom 18. Juli 2014 ging der Besteuerungsstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz in eine neue Runde. Frankreich drängte erneut auf die Einführung der Taxe d'Aviation civile und der Taxe solidarité im Schweizer Sektor des EAP. Andererseits sollen nach französischer Ansicht neu auch die französischen Unternehmens- und Mehrwertsteuersätze angewendet werden. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretungen aus den relevanten Bundesämtern sowie aus Basel-Stadt hatte sich seit Juni 2013 wiederholt mit einer Arbeitsgruppe aus Frankreich getroffen, jedoch ohne einen Durchbruch zu erzielen. Im August 2014 erklärte Yves Rossier, Staatssekretär des Aussendepartements, Frankreich beharre auf dem Territorialprinzip und behalte sich unilaterale Massnahmen vor. Das französische Aussenministerium kündete das Ende der Verhandlungen mit Bern für Oktober und die einseitige Einführung der französischen Steuern für Anfang 2015 an. Nicht einverstanden mit dem Vorgehen der französischen Regierung sind auch die Behörden der Elsässer Gemeinden: Politikerinnen und Politiker aus der Region Elsass haben bei der Regierung wiederholt gegen dieses Vorgehen protestiert. Alt Botschafter Thomas Borer wurde von den Unternehmen im Schweizer Sektor des Flughafens als Berater und Vermittler engagiert. Im August wurde von den Medien ein Kompromissvorschlag publik gemacht, der vorsieht, dass Steuererhebung und Gewinnermittlung weiterhin durch die Steuerbehörden von Basel-Stadt vorgenommen werden, der französische Staat aber an den Erträgen beteiligt wird. Dieser Vorschlag sei bereits im Vorjahr von der Koordinationsplattform der Schweizer EAP-Betriebe an die Regierungen beider Länder eingereicht worden.

Auf eine Interpellation von Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) im Juni 2014 antwortete der Bundesrat, er habe Verständnis für die Ansprüche Frankreichs auf die Steuererträge aus dem Schweizer Sektor, er wolle jedoch am binationalen Charakter des Flughafens festhalten. Kritik an der Schweizer Verhandlungsführung kam aus dem Elsass: Nicht alle Argumente würden von der Schweiz genutzt. Frankreich könne nichts diktieren, ein solcher Schritt wäre am Internationalen Gerichtshof in Den Haag einklagbar. Frankreich müsse sich mit der Schweiz in einem Abkommen einigen, sagte Pierre Henner, Präsident des französischen Unterstützervereins des EAP. Bundespräsident Burkhalter äusserte sich nach einem Arbeitsbesuch in Paris Ende

Oktober zurückhaltend zum Steuerstreit um den EAP, eine Einigung sei noch nicht erzielt worden.⁴⁹

ANDERES

DATUM: 31.12.2014
NIKLAS BIERI

Die **Geschäftszahlen** für das Jahr **2014** der **Swiss** fielen leicht besser aus als im Vorjahr. Die Swiss konnte ihren Umsatz um CHF 45 Mio. auf CHF 5,212 Mia. erhöhen. Den Gewinn steigerte sie um 31% auf CHF 347 Mio., dies dank einer geänderten Abschreibep Praxis. Auch bei den Passagierzahlen konnte die Swiss zulegen: Flügen 2013 noch 15,97 Mio. Passagiere mit der Swiss, waren es 2014 bereits 16,17 Mio.⁵⁰

ANDERES

DATUM: 14.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Oktober 2020 gab der Bundesrat seinen **Beschluss** bekannt, das **Sachplanverfahren zur Umnutzung des Militärflughafens Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit militärischer Bundesbasis und einem Innovationspark einzustellen**. Alternativ sollen das UVEK und das VBS am konzeptuellen Neustart des Planungsprozesses, geleitet durch den Kanton Zürich, partizipieren.

Wie der Bundesrat mitteilte, gaben verschiedene Gründe den Ausschlag für diesen Abbruch des aktuellen Sachplanverfahrens. Zum einen seien bei den Abklärungsarbeiten der Flughafen Dübendorf AG, welche den Zuschlag zum Betrieb des zivilen Flugfeldes erhalten habe, unvorhersehbare Fragen aufgetaucht, die bei der Projektausschreibung noch nicht vorhersehbar waren. So gebe es beispielsweise eine gewisse Sorge, dass es wegen tiefen Überflügen zu Klagen seitens privater Grundeigentümer kommen könne. Zum anderen hätten einige Standortgemeinden Vorbehalte gegen das Konzept der Flughafen Dübendorf AG geäußert. Schliesslich sei durch ein Urteil des Verwaltungsgerichts Zürich auch die Planung für einen Innovationspark auf dem Areal gebremst worden.⁵¹

-
- 1) FF, 1990, I, p.913ss.
 - 2) BO CN, 1990, p.1077s.
 - 3) LM et Suisse, 29.3.90; JdG et Suisse, 27.9.90; presse du 29.9.90.
 - 4) Bund, 25.10.90; NZZ, 26.10.90.
 - 5) FF, 1990, p.955ss.; Presse du 18.10.90.
 - 6) NZZ, 22.8.90; NF, 3.9.90; LM, 30.10.90; Suisse, 1.11.90; presse du 6.11.90; TW, 12.11.90; TA, 20.11.90; BZ, 6.12.90.
 - 7) BO CE, 1990, P.291ss.; BO CE, 1990, p.942s.; BO CN, 1990, p.1754ss.; FF, 1990, III, p.1733ss.; FF, 1990, III, p.1736ss.; Presse du 7.6.90; NZZ, 3.5., 7.6., 7.9., 4.10. et 4.12.90; Suisse, 4.9.90; TA, 27.10.90.
 - 8) Presse du 30.3.99; LT, 20.1, 22.1 et 1.3.99; 24h, 11.3 et 9.12.99.
 - 9) NZZ, 4.2.00 (TAP); presse du 27.4.00 (Sabena).
 - 10) FF, 2000, p. 2896; LT, 10.2 (lois) et 30.5.00 (concession).
 - 11) Bund, 6.5 et 17.5.00; NZZ, 6.5, 17.5 et 29.7.00.
 - 12) 24h, 21.11.00; TG, 23.11 et 25.11.00; LT, 23.11.00.
 - 13) Presse du 24.1, 18.7, 28.7 et 31.8.01; LT 2.2, 10.3, 17.3, 21.4 et 16.6.01; TG, 3.2 et 26.4.01; 24h, 27.8.01.
 - 14) BO CN, 2001, p. 1410 et 1451; presse de septembre et d'octobre 2001.
 - 15) Presse d'octobre 2001.
 - 16) Presse d'octobre et de novembre 2001.
 - 17) Presse du 24.1.02.
 - 18) 24h, 24.12.02.; Lib., 15.1 (BE et SO) et 11.7.02 (BL, BS et NE); CdT, 16.1.02 (TI); NF, 31.1.02 (VS); LT, 1.2 (BE), 27.3 (SZ et OW), 12.4 (AG et GL), 2.5 (SG) et 19.7.02 (GR et UR); TG, 14.3.02 (NW); presse 14.1 (ZH), 8.4 (ville de Zurich), 3.6 (LU et SH), 11.7 (VD), 13.7 (FR) et 5.10.02 (Kloten); QJ, 11.5 (Assemblée) et 22.8.02 (JU); Exp., 25.11.02 (ZG); Presse du 1.2 (nom Swiss) et du 2.3 (plainte SAirGroup) ; TG, 11.5.02 (approbation); 24h, 16.1 (octroi court et moyen-courriers), 6.3 (Tribunal Zurich), 30.3. (Task force) et 13.4.02 (abandon par SAirGroup); LT, 2.3 (Tribunal Zurich) et 27.3.02; DETEC, communiqué de presse, 1.3.02 (octroi long-courriers).
 - 19) LT, 1.2.02 (descriptif); 24h, 16.10.02 (destinations supprimées); presse du 30.10 (gel de l'embauche) et 20.11.02 (mesure d'économies).
 - 20) LT, 16.4.02 (CCT temps partiel.); Presse du 19.3 (CCT personnel au sol); LT, 3.5.02 (employés); Presse du 26.2 (CCT), 13.4 (refus) et 17.9.02 (nouvelle CCT). Kapers, communiqué de presse, 21.10.02.
 - 21) 24h, 7.11.02.
 - 22) LT, 15.1.02.; LT, 22.1 (sursis concordataire), 21.6 (phase de collocation) et 7.9.02 (36,2 milliards); TG, 8.6.02 et Lib., 30.11.02 (sursis concordataire); 24h, 7.12.02 (prétentions); presse 27.6 (Wüthrich élu), 24.10 (liquidation concordataire) et 21.12.02 (renoncement et sursis concordataire).
 - 23) Presse du 26.2 (restructuration) et 15.3.03 (bilan 2002).
 - 24) Presse du 3.5 (Swiss Express) et 17.8.03 (accord); 24h, 9.8.03 et TG, 11.8.03 (base); Lib., 10.10.03 (nombre de pilotes).
 - 25) Presse du 24.9.03; 24h, 24.10.03; Exp., 18.10.03.
 - 26) Presse du 6.8.03 (accord); 24h, 28.8 (base) et 30.10.03 (action des employés); LT, 5.9.03.
 - 27) Presse du 28.5 (perte) et du 25.6, 12.7 et 21.10.03 (restructuration); DETEC, communiqué de presse, 24.6.03.; TG, 25.10.03; LT, 1.11.03; DETEC, communiqué de presse, 29.10.03.
 - 28) Presse du 11.3 (Dosé) et 20.4.04 (Franz).
 - 29) Presse du 4.6.04.
 - 30) Presse du 6.8.04.
 - 31) LT, 29.4.04 (baisse de valeur de l'action); 24h, 1.9.04 (blocage).
 - 32) Presse du 30.9 et 27.12.04.
 - 33) Presse du 12.3.05.
 - 34) Presse du 18.1 et 19.1.05.
 - 35) 24h, 12.5.05; QJ, 23.9.05.; DETEC, communiqué de presse, 6.4.05.; Presse des 14-15.3, du 23.3 (finalisation de l'achat), 24.3 (OPA) et 2.5.05; DETEC, communiqué de presse, 22.3.05.
 - 36) LT, 3.6.05.; QJ, 4.6.05; 24h, 5.7.05 (US); presse du 6.7.05 (UE); LT, 11.8.05 (AirTrust).
 - 37) LT, 19.10.05; DETEC, communiqué de presse, 18.10.05.
 - 38) Presse vom 3.1., 4.5., 6.5., 27.-28.9., 6.10., 25.11. und 12.12.06.

- 39) Presse du 3.1.07; NZZ et TA, 28.4.07.
- 40) NZZ, 2.8.07.
- 41) Presse du 16.4 au 20.5.10.
- 42) NLZ und BaZ, 13.1.11; NZZ, 26.2. und 24.3.11.
- 43) Presse vom 18.3. und 22.3.11; WW, 24.3.11; LT, 19.4.11.
- 44) TA, 4.7.11.
- 45) TA, 12.1.12; AZ, 21.1.12.
- 46) SGT, 14.3.14.
- 47) SO, 29.12.13.
- 48) AB NR, 2014, S. 937.; TA, 4.6., 5.6.14; Blick, 10.6.14; TA, 11.6.14; SoZ, 22.6.14; Blick, 20.8.14; TA, 15.10.14
- 49) BaZ, 21.7., 20.8., 21.8.14; TG, 22.8.14; BaZ, 1.9., 2.9.14; BLZ, 4.9., 6.9.14; BaZ, 31.10.14
- 50) AZ, 13.3.15
- 51) Medienmitteilung Bundesrat vom 14.10.20