

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Terrorismus, Staatsverträge, Banken
Akteure	Keine Einschränkung
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

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

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Terrorismus, Staatsverträge, Banken, 1992 - 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1
Schifffahrt	4
Luftfahrt	4
Post und Telekommunikation	12

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
DBA	Doppelbesteuerungsabkommen
APK-SR	Aussenpolitische Kommission des Ständerates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
WEF	World Economic Forum
LFG	Luftfahrtgesetz
EASA	European Aviation Safety Agency
PG	Postgesetz

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
CDI	Convention de double imposition
CPE-CE	Commission de politique extérieure du Conseil des Etats
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
PME	petites et moyennes entreprises
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFE	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
WEF	World Economic Forum
LA	Loi fédérale sur l'aviation
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
LPO	Loi sur la poste

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.12.2012
NIKLAUS BIERI

Auch der **Staatsvertrag der Schweiz mit Deutschland zur Beilegung des Fluglärmstreits** war 2012 ein grosses Thema, welches über die betroffenen Regionen hinaus kontrovers diskutiert wurde. Da die Ratifizierung in Deutschland ausgesetzt worden ist, bleibt der Fluglärmstreit weiterhin eine Baustelle in der schweizerischen Verkehrspolitik.

Strassenverkehr

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.06.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé l'accord entre la France et la Suisse concernant le **raccordement autoroutier de l'A2 suisse et de l'A35 française entre Bâle et Saint-Louis (F)**. Les coûts de construction seront supportés par les parties pour les tronçons situés sur leur territoire respectif, les frais des autres éléments (accès aux bureaux de douane) sont assumés à parts égales par les deux pays. Mais étant donné que la réalisation de bretelles situées en Suisse est plus onéreuse pour des raisons d'urbanisme et de protection de l'environnement, la France y contribuera également, à hauteur d'un montant forfaitaire.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé à l'unanimité l'accord du 31 octobre 2006 entre le Conseil fédéral et le gouvernement italien relatif au **non-assujettissement des péages du tunnel du Grand-Saint-Bernard à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**. Cet accord bilatéral vise à éliminer l'inégalité de traitement entre les péages italiens, soumis à la TVA depuis 2003, et les péages suisses qui en sont exonérés, afin de supprimer la distorsion de concurrence qui en résulte.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a approuvé, sans discussion, ni opposition, l'Accord du 31 octobre 2006 entre le Conseil fédéral et le gouvernement italien relatif au **non-assujettissement des péages du tunnel du Grand-Saint-Bernard à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**. Cet accord bilatéral vise à éliminer l'inégalité de traitement entre les péages italiens, soumis à la TVA depuis 2003, et les péages suisses qui en sont exonérés, afin de supprimer la distorsion de concurrence qui en résulte.³

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.11.1999
LAURE DUPRAZ

En novembre, le conseiller fédéral Leuenberger et le ministre italien des transports et de la navigation ont signé une **convention sur le raccordement des NLFA au réseau italien des lignes à grande vitesse** (raccordements sud). Cet accord coordonne la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire entre les deux Etats. Les principaux éléments sont l'aménagement et la construction des lignes d'accès aux NLFA des deux côtés de la frontière italo-suisse. La convention porte encore sur l'amélioration du raccordement à l'aéroport de Malpensa, les aménagements des terminaux pour le fret combiné transalpin ainsi que sur une nouvelle ligne reliant Lugano à Milan. Le conseiller fédéral a également signé avec son homologue français **une convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français** et plus particulièrement aux lignes à grande vitesse (TGV). Le texte doit encore être ratifié par les Chambres fédérales et le parlement français. Les mesures visent à améliorer l'accès de l'ouest de la Suisse aux lignes françaises à grande vitesse. L'accord porte sur trois liaisons. Premièrement, Genève-Nantua-Bourg-en-Bresse-Mâcon (raccordement à l'actuelle ligne TGV Paris-Sud-Est). Ensuite, Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dole-Dijon-Aisy (raccordement à l'actuelle ligne Paris-Sud-Est et à la future ligne du TGV Rhin-Rhône). Troisièmement, Bâle-Mulhouse (raccordement aux futures lignes TGV Est-européen et TGV Rhin-Rhône).⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 30.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de garantir la planification du **raccordement de la Suisse avec le réseau ferroviaire européen à haute performance**, le Conseil fédéral a proposé au parlement de ratifier les **accords** signés l'année précédente **avec la France et l'Italie**. Il ne s'agissait pas d'un projet de construction détaillé, mais de conditions-cadres nécessaires à l'établissement de tels projets pendant les vingt prochaines années. Les projets individuels n'ont pas été définis. L'argent pour améliorer le raccordement de la Suisse avec le réseau européen était déjà garanti: le souverain avait accepté un financement de CHF 1,2 milliards en même temps que les NLFA. Toutefois, cette somme devrait être partagée entre la Suisse orientale et occidentale. Les mesures et les plans de financement, qui en découleront, donneront lieu à une loi fédérale sur les raccordements de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à haute performance. Fin novembre, le Conseil des Etats a accepté à l'unanimité les deux messages du gouvernement sur la garantie de capacité des lignes d'accès sud à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) et sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français à grande vitesse. Les sénateurs ont donc donné le feu vert à l'amélioration des liaisons ferroviaires avec l'Italie et la France pour une intégration au réseau à haute performance italien (RHP) et aux trains à grand vitesse français (TGV).⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 18.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Comme deuxième chambre, le Conseil national a lui aussi ratifié la convention de Bâle de 1999 entre la Suisse et l'Italie sur la **liaison des voies ferrées**. Il en a fait de même avec la **convention bilatérale** avec la France, donnant par la même occasion le coup d'envoi du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, conformément aux promesses faites en 1998 lors de la votation sur la modernisation du rail. Pour arriver à ses fins, la Suisse a admis une entorse au principe de territorialité : elle paiera une partie des travaux entrepris sur sol français. En effet, la majorité doit être effectuée en France, mais ce sont les Suisses qui en profiteront le plus. En revanche, la Confédération a refusé de participer au financement de travaux entrepris en Italie ou en Allemagne.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 09.01.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Réunis à Lugano, les ministres des transports de **l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé une convention sur les transports par rail** visant à développer l'axe menant de Rotterdam à la Lombardie. L'accord vise à augmenter la quantité de marchandises transportées sur le rail par l'amélioration des infrastructures et des conditions-cadres. Le trafic international des marchandises sur l'axe nord-sud sera ainsi simplifié et accéléré notamment par l'harmonisation des directives administratives et des formalités douanières. La déclaration commune signée correspondait au texte adopté en 2001 par les Pays-Bas et la Suisse. Les problèmes du trafic nord-sud avaient alors été évalués par un groupe de travail. Dans le courant 2002, des représentants allemands et italiens s'y étaient joints. Un plan de mesures, assorti de propositions d'amélioration, a dès lors été mis en place. Le groupe a obtenu un premier résultat tangible avec un guichet virtuel unique « one-stop-shop »: les clients du trafic marchandises disposent désormais d'un seul point de contact et de vente par le biais duquel ils obtiennent le droit de circuler sur un tronçon ferroviaire, à un moment déterminé, dans les différents pays de transit. Des mesures à court terme ont été réalisées durant l'année sous revue, celles à moyen terme interviendront d'ici à 2007, celles à long terme d'ici 2015, après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Elles touchent aussi bien les pays, que les gestionnaires des infrastructures et les entreprises ferroviaires. Les possibilités d'amélioration, dont les Etats sont responsables, concernent la reconnaissance mutuelle de l'admission des mécaniciens de locomotive, ainsi que la simplification des formalités de douane. Ils veilleront aussi à supprimer les goulets d'étranglements et à améliorer les capacités. Bien que concurrentes, les entreprises ferroviaires s'engagent à faciliter le passage des frontières, notamment en utilisant des locomotives multicourants.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 27.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La Suisse et l'Autriche ont signé une convention bilatérale sur la collaboration dans le domaine des chemins de fer. Celle-ci a pour objectif d'améliorer le trafic ferroviaire transfrontalier et de réduire les temps de parcours sur les principales lignes internationales, notamment sur la liaison vers l'Allemagne par le Lac de Constance (via Bregenz) et sur le tronçon de l'Arlberg. Le trafic régional est également mentionné dans cette convention (projet Bodan-Rail 2020). Il ne résultera pas de coûts supplémentaires pour la Suisse. Toutes les mesures prévues sur le territoire suisse figurent déjà dans les programmes de projets ferroviaires nationaux (Rail 2000 et raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse LGV).⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 08.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté le message sur la convention avec l'Italie au sujet du **renouvellement de la concession du Simplon** et de l'exploitation du tronçon ferroviaire jusqu'à Domodossola. La concession expirera le 31 mai 2005. Elle sera renouvelée pour 99 années supplémentaires et adaptée à la législation nationale et internationale. La Suisse demeurera compétente pour l'exploitation de l'infrastructure depuis la frontière nationale jusqu'à Iselle, alors que l'Italie sera responsable du tronçon Iselle-Domodossola.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 25.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a signé avec le ministre français des transports, Dominique Perben, trois accords bilatéraux pour la mise en œuvre de la convention bilatérale franco-suisse sur le **raccordement de la Suisse au réseau TGV français**. Le premier accord concerne le co-financement de la modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Dijon-Dole-Lausanne/Neuchâtel-Berne (Arc Jurassien). La Suisse prendra en charge 50% des coûts estimés à 37 millions d'euros. Les investissements permettront d'augmenter la vitesse de circulation. Avec le second accord, la Suisse garantit sa participation financière à la revitalisation de la ligne ferroviaire Paris-Ain-Genève/Nord de la Haute-Savoie (ligne du Haut-Bugey). Ce projet prévoit que le trafic passera dorénavant à partir de Bellegarde par la ligne à simple voie, actuellement désaffectée, et qui conduit à Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey) via Nurieux. Il est prévu de renouveler et d'électrifier toute la ligne, ainsi que d'adapter le profil des tunnels et des ponts. La Suisse y contribuera à hauteur de 100 millions d'euros. Un gain de 30 minutes est escompté. Dans le troisième accord, la Suisse participera à la construction de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône à raison d'un forfait de 100 millions d'euros. Cette nouvelle ligne TGV permettra de densifier le trafic Mulhouse-Paris et Mulhouse-Midi de la France, grâce à la construction du nouveau tronçon Belfort-Dijon. Les coûts de cette nouvelle ligne se chiffrent à 2 milliards d'euros. Cette nouvelle liaison fera gagner 30 minutes entre Bâle et Paris et une heure entre Bâle et Lyon. Le début des travaux est agendé pour 2006. La loi sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance est entrée en vigueur au 1er septembre 2005.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 14.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte das Abkommen mit Italien betreffend die **Erneuerung der Simplonkonzession** sowie den Betrieb der Bahnstrecke bis Domodossola diskussionslos.¹¹

BERICHTDATUM: 06.06.2007
NICOLAS FREYMOND

En juin, lors des délibérations du Conseil national sur le **rapport de la DSN pour l'année 2006**, le groupe UDC a déposé une demande de renvoi et une motion d'ordre visant à repousser le traitement de l'objet pour confier à la commission de gestion le mandat d'examiner le caractère contraignant et les garanties pour la Suisse des accords bilatéraux conclus avec l'Italie et l'Allemagne concernant la NLFA. Le conseiller national Baader (udc, BL) a rapporté que le directeur des chemins de fer italiens avait déclaré dans les médias que l'axe du Lötschberg était plus favorable au transport de marchandises que le tunnel du Ceneri. Selon son groupe, cette déclaration remet en cause le choix des Chambres d'investir CHF 3 milliards pour le percement de ce tunnel. Les autres partis ont réagi très négativement. Rappelant qu'il s'agissait uniquement de débattre du rapport d'activité 2006, ils ont dénoncé une nouvelle tentative de l'UDC visant à dénigrer le projet de la NLFA. Au vote, le Conseil national a rejeté par 125 voix contre 42 la demande de renvoi et par 115 voix contre 45 la motion d'ordre. Les deux Chambres ont par ailleurs pris acte du rapport de la DSN.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 23.09.2008
NICOLAS FREYMOND

L'Assemblée fédérale a renouvelé son approbation de l'extension du réseau CFF au moyen de la **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (I)**. Après l'octroi, en 2006, du financement de la part suisse du projet à travers l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, les chambres ont adopté la base légale nécessaire à sa réalisation, malgré l'opposition d'une minorité UDC au Conseil national qui exigeait que le Conseil fédéral présente préalablement un traité entre la Suisse et l'Italie coulant dans le marbre l'engagement financier du gouvernement italien. En septembre, l'OFT a délivré le permis de construire pour le tronçon suisse de la nouvelle ligne, soit quelque 6,5 kilomètres.¹³

Schifffahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin. Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à la ratification d'une convention et à l'amendement d'une convention ainsi qu'à l'adhésion à deux protocoles de révision de l'ONU visant à **combattre les actes terroristes contre la sécurité nucléaire et maritime**. Les chambres ont adopté les quatre projets tels que présentés par le gouvernement, sans discussion, ni opposition.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à l'approbation de la **Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Cette révision partielle de la Convention en vigueur depuis 1997 consiste en une adaptation aux changements récents de la législation italienne en ce domaine. Le projet prévoit que la conduite de voiliers ne nécessite plus de permis de conduire. À l'inverse, pour des raisons de sécurité, une limite de puissance sera introduite pour les bateaux motorisés, de telle sorte que la détention d'un permis sera exigée si la puissance de propulsion excède 30 kW. Le Conseil des Etats a examiné ce projet lors de la session d'hiver et l'a approuvé tel quel sans discussion, ni opposition.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national s'est saisi du projet d'arrêté fédéral portant approbation de la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. C'est sans discussion et à l'unanimité que les députés l'ont adopté.¹⁷

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 25.04.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après l'impasse de décembre 2000, la Suisse et l'Allemagne ont réussi à esquisser les contours d'un **compromis sur les vols en provenance et en destination de Zurich**, qui survolent le territoire allemand. Sous la menace d'une ordonnance par laquelle l'Allemagne aurait fixé unilatéralement les conditions de survol de son territoire, Moritz Leuenberger a dû lâcher beaucoup de lest. Dès la ratification du traité, l'interdiction des vols sera étendue de deux heures; à partir du 1er septembre, plus aucun avion en phase d'atterrissage ne pourra survoler la région frontalière allemande entre 22 heures et 6 heures du matin. Avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 2002, ces vols seront également interdits les jours fériés et les week-ends de 20h à 9h. En outre, les deux parties se sont mises d'accord pour réduire à 100'000 par an le nombre d'avions passant au-dessus du sud de l'Allemagne (réduction de 35%). Berlin et Berne se donnaient 41 mois après la signature officielle pour y arriver. Une clause prévoyait de revoir après huit ans l'ensemble des dispositions à la lumière de l'évolution du trafic et des nuisances sonores qui en découlent. Alors que le Conseil fédéral s'était félicité de la tournure politique des événements, les trois partis gouvernementaux bourgeois refusaient de ratifier l'accord.¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 01.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé un accord franco-suisse relatif au **contrôle aérien en Suisse occidentale**. Négocié par l'OFAC, la société suisse Skyguide continuera de gérer la partie de l'**espace aérien français** située à l'ouest de Genève. Dans les faits, cet accord, illimité dans le temps, donne à partir du 1 juillet 2001 un cadre juridique à une situation qui existe depuis des dizaines d'années. L'espace aérien surveillé par le centre de contrôle genevois s'étend, côté français, de Besançon à Dijon et Lyon; il englobe aussi une partie du nord de l'Italie, au-delà du versant transalpin du Mont-Blanc. En contrepartie de ses services, l'Etat français versera une compensation à Skyguide de CHF 46,5 millions pour l'année 2002, de CHF 48,6 millions pour 2003 et de CHF 50,8 millions pour 2004.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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 Kloten 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.¹⁹

ANDERESDATUM: 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.²⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission européenne a précisé attendre la mise en œuvre de l'accord pour juger si le droit européen est prétérité. Les partis gouvernementaux bourgeois ont manifesté leur mécontentement, alors que le PS réitérait son soutien au Conseil fédéral. Dans les faits, cela c'est traduit par la défiance du Conseil des Etats envers le gouvernement. Par 25 voix contre 5, les sénateurs lui ont demandé, via une recommandation de Schweiger (prd, ZG) (01.3368), d'organiser une vaste consultation avant de signer l'accord aérien. Les sénateurs espéraient suspendre la signature du gouvernement jusqu'à l'entrée en vigueur des accords bilatéraux avec l'UE. Cette recommandation ne l'engageant à rien, le Conseil fédéral a autorisé le DETEC à ratifier l'accord aérien avec l'Allemagne. Le 18 octobre, après trois ans de négociations, l'Allemagne et la Suisse ont **signé l'accord aérien bilatéral**. Ce dernier est entré immédiatement en vigueur. La ratification par le parlement a été agendée à 2002. Tant pour Unique Airport, société concessionnaire de l'aéroport international de Kloten, que pour Swissair/Crossair et les cantons riverains (Thurgovie, Schaffhouse, Argovie et Zurich), le plus dur restait à venir. L'ensemble des acteurs est appelé à coopérer autour d'une **"table ronde"** instituée par la Confédération. Il s'agira d'élaborer un nouveau concept d'exploitation de l'aéroport zurichois, qui tienne compte du transfert en Suisse de 50'000 vols sur les 154'000 passant au-dessus de l'Allemagne, mais aussi qui assainisse les griefs liés au renouvellement de la concession de l'aéroport par l'OFAC.²¹

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.²²

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.²³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé le message concernant **l'accord de trafic aérien entre la Suisse et l'Allemagne** et l'a transmis aux Chambres fédérales. A l'exception du Parti socialiste et des Verts, l'accord a fait l'unanimité contre lui. Le PRD, l'UDC, le PDC, le PL, Economiesuisse, Aerosuisse, Swiss et l'aéroport de Kloten se sont mobilisés afin de s'opposer à sa ratification et afin d'exiger une renégociation de ce qu'ils jugeaient comme discriminatoire et en violation avec le droit européen et les accords bilatéraux. Le Conseil d'Etat zurichois a également opéré une volte-face afin de le dénoncer. Le parlement zurichois en a fait de même. Premier à se saisir du sujet, le Bundestag allemand a ratifié l'accord. En cas de refus suisse, il a menacé la Suisse de mesures unilatérales plus strictes et de retirer la gestion de l'espace du sud de l'Allemagne à Skyguide. Lors du vote au **Conseil national**, la cohorte du non a toutefois **refusé d'entrer en matière** sur l'accord par 105 à 79. Les opposants invoquaient la nécessité d'appuyer Unique et Swiss, par rapport à un accord qu'ils jugeaient mal négocié. Le vote suivait les recommandations de la Commission des transports, mais se mettait en porte-à-faux avec celles de la Commission des affaires extérieures. A quelques jours d'intervalle, le Bundesrat allemand rejetait également l'accord, acceptant un recours du Land de Bade-Wurtemberg. L'accord retournait au Bundestag. Suite à ces votes, Skyguide a milité pour le traité, argumentant qu'en cas de non-ratification, il perdrait le contrôle de cette zone et des revenus qui pourraient en être tirés. (L'entrée en vigueur du traité devait permettre à Skyguide de vendre ses prestations, qui jusqu'alors étaient gratuites.) Afin d'empêcher l'entrée en vigueur du deuxième volet de l'accord aérien, Swiss et Unique ont déposé une plainte auprès du tribunal administratif du Bade-Wurtemberg. La nouvelle réglementation interdisait les vols week-ends et les jours fériés allemands de 20 heures à 9 heures. Par 29 contre 10, le Conseil des Etats a suivi la proposition de sa CTT en acceptant d'entrer en matière sur l'accord et en le lui renvoyant, afin d'examiner les possibilités de renégociation et les effets de l'acceptation ou du rejet de la ratification. En agissant de la sorte, les **Etats se sont donnés jusqu'en mars 2003 pour analyser la situation**, mais ils ont surtout privilégié le débat plutôt qu'un conflit ouvert avec l'Allemagne. Le Conseil fédéral a quant à lui chargé Moritz Leuenberger de mener un entretien exploratoire avec l'Allemagne sur le contenu de l'accord. En effet, Berlin n'excluait plus une idée de renégociation sur un dossier qui n'avait pas avancé au Bundestag.²⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.03.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Les juges allemands du **Tribunal administratif de Mannheim** ont **rejeté la plainte de Swiss et de l'aéroport de Zurich** (Unique) à l'encontre des restrictions de survol du sud de l'Allemagne. Les plaignants y voyaient une entrave au développement de l'aéroport et de sa principale compagnie Swiss. Le Tribunal de Mannheim a expliqué que les restrictions étaient valables pour toutes les compagnies et que la liberté du trafic aérien n'était pas violée. Les entretiens exploratoires entre Moritz Leuenberger et son homologue allemand, Manfred Stolpe, n'ont pas permis de rapprocher les points de vue. L'hostilité zurichoise et la fermeté du Bade-Wurtemberg, qui n'était pas disposé à faire des concessions sur la réglementation des vols du week-end, ont eu raison des tentatives de renégociation de l'accord aérien entre la Suisse et l'Allemagne. Au plan national, la fronde d'opposition zurichoise (Unique, Swiss et les autorités cantonales zurichoises) a réussi à peser sur la CEATE-CE, puis sur le **Conseil des Etats** afin qu'il donne le **coup de grâce à l'accord aérien**. Avec 30 voix contre 13 (5 PS, 4 PRD, 3 PDC et 1 UDC), les élus bourgeois ont enterré le traité, le jugeant discriminatoire et préjudiciable à la Suisse. Les critiques bourgeoises ont porté sur le fait que l'accord reposait sur des mouvements d'avions et non sur des normes de bruit. Aucun aéroport allemand ne devait respecter des directives aussi strictes que celles prévues pour Kloten.²⁵

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. Détentrices 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.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.2007
NICOLAS FREYMOND

Le parlement a approuvé sans discussion **l'accord entre la Suisse et l'Allemagne relatif à la coopération en matière de sûreté aérienne contre les menaces constituées par les aéronefs civils**. Cet accord vise à préserver la sécurité du pays contre les attaques terroristes aériennes par l'échange systématique de renseignements et l'amélioration des capacités d'intervention des deux parties face à une menace concrète, non seulement dans la perspective du Championnat d'Europe de football 2008, mais aussi à plus long terme. Le Conseil fédéral a en outre adopté un message concernant un accord identique avec l'Autriche que le parlement traitera en 2008.²⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'approche du Championnat d'Europe de football 2008, le parlement a approuvé sans discussion **l'Accord entre la Suisse et l'Autriche relatif à la collaboration en matière de sûreté aérienne contre les menaces non militaires**. Identique à l'accord avec l'Allemagne ratifié l'année précédente, le contenu de celui-ci prévoit notamment l'échange systématique de renseignements entre les deux pays et l'amélioration de leurs capacités d'intervention respectives face à une menace concrète.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation la **première des trois révisions partielles prévues de la loi sur l'aviation**. Le projet se fonde sur le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse de 2004 et en concrétise plusieurs recommandations. Ce premier paquet vise d'abord à renforcer la sécurité aérienne par la prise en compte systématique de l'état de la technique, en plus des normes internationales. Il contient également une nouvelle réglementation des redevances aéroportuaires permettant aux aéroports de moduler le montant des redevances (par exemple, en différenciant heures creuses et de pointe). Le Conseil fédéral propose en outre d'introduire une redevance de sûreté afin de financer les surcoûts générés par le renforcement des mesures de sécurité contre les actes terroristes. Les redevances finançant les services de navigation aérienne seront

quant à elles différenciées selon le type d'aéroport, de sorte à proscrire les subventions indirectes que versent actuellement les aéroports rentables à ceux qui ne le sont pas. Le projet prévoit encore l'introduction d'une taxe de surveillance pour l'aviation commerciale afin de financer les coûts non couverts de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), notamment en matière de surveillance de la sécurité.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 20.05.2009
NICOLAS FREYMOND

En avril, le Conseil fédéral a publié le message concernant la **première des trois révisions partielles de la loi sur l'aviation (LA)**. Le gouvernement a conservé les innovations qui se sont révélées les plus controversées lors de la consultation. Ainsi, tant l'introduction d'une taxe de surveillance afin de financer les coûts non couverts de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) que l'instauration d'une redevance de sûreté censée financer les surcoûts générés par le renforcement des mesures de sécurité contre les actes terroristes sont conservées. Le gouvernement a toutefois sensiblement abaissé le montant des nouvelles taxes dont le produit escompté est passé de CHF 18 à 5 millions par an. Il a en outre partiellement répondu à une revendication de la direction de Skyguide. Confrontée à un déficit structurel imputable aux prestations fournies (gratuitement ou à un prix inférieur aux coûts réels) aux aéroports régionaux et aux usagers de l'espace aérien limitrophe dans le cadre de son mandat légal, la société de surveillance aérienne a en effet sollicité une aide de la Confédération pour couvrir ce manque à gagner estimé à CHF 65 millions par an. Le Conseil fédéral propose un dédommagement à hauteur de CHF 44 millions par an. Le message comporte en outre un projet d'arrêté fédéral relatif à la continuation de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). La Communauté européenne a adopté un nouveau règlement qui attribue à la Commission européenne le pouvoir de sanctionner les entreprises de transport aérien. Cette délégation de compétence nécessitant l'accord du parlement, le Conseil fédéral demande à l'Assemblée fédérale de l'habiliter à approuver la future proposition du comité mixte CE/Suisse d'intégrer le nouveau règlement à l'accord bilatéral du 21 juin 1999 sur le transport aérien. Afin de faciliter la procédure à l'avenir, le gouvernement propose également d'introduire dans la LA une extension de sa compétence en matière de conclusion d'accords internationaux.³⁰

POSTULAT

DATUM: 17.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Stillschweigend lehnte der Nationalrat ein Postulat Fiala (fdp, ZH) ab, das die Ratifizierung des Änderungsprotokolls zum Doppelbesteuerungsabkommen (DBA) mit Deutschland von einer Lösung des **deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** abhängig machen wollte. Die Grosse Kammer teilte die Befürchtung der Regierung, dass zusätzliche Bedingungen das DBA gefährden und Neuverhandlungen notwendig machen könnten.³¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.2012
NIKLAUS BIERI

Anfang Berichtsjahr verständigten sich Bundesrätin Leuthard als Vorsteherin des UVEK und der deutsche Verkehrsminister Ramsauer darauf, die **Bemühungen zur Lösung des deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** zu intensivieren. Eine Absichtserklärung dazu wurde am World Economic Forum (WEF) in Davos unterzeichnet. Da für Deutschland eine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Nordanflüge prioritär war und die in Aussicht gestellten Zugeständnisse der Schweiz den deutschen Verhandlungspartnern nicht weit genug gingen, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig. Den Durchbruch brachte der Ansatz, Deutschland mit anflugfreien Zeitfenstern zu entlasten. Beide Parteien konnten sich auf die weitere Anwendung der geltenden Anflugregime einigen, da die Evaluierung von Optionen für eine Neuordnung der Anflugverfahren über Süddeutschland durch die Deutsche Flugsicherung DFS und Skyguide keine bessere Lösung hervorbrachte. Am 2. Juli 2012 wurde ein Staatsvertrag entworfen und am 4. September 2012 wurde dieser unterzeichnet. Zum Verhandlungsergebnis gehören folgende Punkte: Über deutschem Staatsgebiet sind Nordanflüge an Werktagen von 6:30 bis 18:00 Uhr zulässig, an Wochenenden und Feiertagen von 9:00 bis 18:00 Uhr. Die Anflüge müssen somit an Werktagen drei und an Wochenenden zwei Stunden früher über die Schweiz erfolgen. Gut 17 Prozent der Anflüge auf den Flughafen Zürich müssen somit auf andere Anflugwege verschoben werden. Um dies zu bewältigen, sind Infrastrukturausbauten an den Pisten erforderlich. Die Schweiz erhält eine Übergangsfrist bis Ende 2019, damit diese realisiert werden können. Ab dem Zeitpunkt der Ratifikation des Vertrages werden die Anflüge ganzwöchig ab 20 Uhr nicht mehr über Deutschland durchgeführt. Im Vertrag ist weiter der „gekrümmte Nordanflug“ als Option vorgesehen. Dieser führt nur über Schweizer Gebiet. Der Vertrag ist zudem bis 2030 nicht kündbar. Dieser Punkt erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit enorm.

Mit der Festlegung anflugfreier Zeiten verringert sich die Zahl der möglichen Anflüge über Deutschland massiv (20'000 Flugbewegungen weniger pro Jahr ab 2020), doch ausserhalb der Sperrzeiten bleibt dem Flughafen ein gewisses Wachstumspotenzial: Die Regelung mit Sperrzeiten lässt mehr Handlungsspielraum offen als eine Kontingentierung der Anflüge. Die neuen Verhandlungen zogen zu jedem Zeitpunkt Kritik auf sich: Schon die Absichtserklärung wurde im Landkreis Waldshut deutlich kritisiert, auch die Ostschweizer Kantone fürchteten sich vor einer massiven Zunahme des Fluglärms über ihrem Gebiet. In einer „Klotener Erklärung“ forderten die Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zug faire Verhandlungen. Sie bezeichneten die „Stuttgarter Erklärung“, an welcher sich die deutsche Seite orientierte, als inakzeptabel einseitig und stärkten damit Bundesrätin Leuthards Verhandlungsposition. Als Anfang Juli der gekröpfte Nordanflug wieder ins Spiel gebracht wurde, reagierten sowohl süddeutsche als auch Schweizer Gemeinden nördlich des Flughafens mit massiver Kritik, welche sich mit der Unterzeichnung des Vertrages noch verstärkte. Insbesondere der Kanton Aargau, vom gekröpften Nordanflug betroffen und Heimatkanton von Bundesrätin Leuthard, sah sich geprellt. Im August berief die Verkehrsministerin ein Treffen der Begleitgruppe ein, welcher die betroffenen Kantone angehören. Ziel sei die Verteilung des Lärms in der Schweiz. Die innerschweizerischen Verhandlungen gestalteten sich ebenfalls schwierig. Derweil zeichnete sich im deutschen Parlament ab, dass der Staatsvertrag einen schweren Stand haben würde: Die Landesgruppe Baden-Württemberg der CDU kündigte an, sie werde dem Vertrag im Bundestag nicht zustimmen. Die SPD und die Grünen nahmen Befürchtungen aus der Bevölkerung auf und verlangten Nachverhandlungen. Nachdem auch die FDP die Zustimmung verweigerte, war unwahrscheinlich, dass der Staatsvertrag noch eine Mehrheit im Bundestag finden konnte. Der unter Druck geratene deutsche Verkehrsminister bezeichnete vom Bundesrat in der Vernehmlassung erwähnte Zahlen als „Unfug“. Die Ratifizierung des Staatsvertrages wurde in Deutschland aufgrund noch offener Fragen ausgesetzt. Deutschland bat um Nachverhandlungen, die Schweiz lehnte solche indes kategorisch ab. Kantone, Verbände, FDP und CVP äusserten in der Vernehmlassung ihre Zustimmung zum Staatsvertrag, SVP und Grüne signalisierten Ablehnung und die SP legte sich noch nicht fest. Die Botschaft des Bundesrates zum Staatsvertrag (12.099) wurde am 19. Dezember des Berichtjahres eingereicht, das Geschäft wird 2013 im Parlament behandelt.³²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Der im September des Vorjahres unterzeichnete Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz zur **Beilegung des langjährigen deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** wurde im Berichtjahr von beiden Parlamentskammern diskutiert und angenommen. Der Vertrag limitiert mit einer Sperrzeit von 18 bis 6.30 Uhr die Nordanflüge zum Flughafen Zürich, lässt aber den gekrümmten Nordanflug über Schweizer Gebiet zu und sorgt für Rechtssicherheit, was für die weitere Entwicklung des Flughafens von grosser Bedeutung ist. In Deutschland wurde die Ratifikation des Vertrags 2012 ausgesetzt, die Schweiz lehnte geforderte Nachverhandlungen aber kategorisch ab. Bei einem Besuch in Bern Ende Februar erklärte Winfried Kretschmann, Ministerpräsident von Baden-Württemberg, dem Abkommen in seiner derzeitigen Form könne von deutscher Seite nicht zugestimmt werden. Grund dafür war die unterschiedliche Auslegung des Vertrags: Während die Süddeutschen davon ausgingen, dass der Vertrag jährlich noch maximal 85'000 Anflüge über deutsches Gebiet zulasse, nannte der Bundesrat die Zahl von bis zu 110'000 Anflügen. Kretschmann betonte, dass eine rasche einseitige Ratifizierung seitens der Schweiz das Problem nicht löse. Als Erstrat debattierte der Ständerat am 7. März über den Vertrag. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates empfahl den Vertrag einstimmig zur Ratifizierung, er sei wichtig für die Rechtssicherheit und damit für die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens, der Volkswirtschaft der Region und des ganzen Landes. Eine Ablehnung des Vertrages enthalte zudem das Risiko, dass Deutschland einseitig wesentlich restriktivere Regelungen verfüge. Auch die Aussenpolitische Kommission (APK) des Ständerates empfahl die Ratifizierung einstimmig mit dem Ziel, einen langen Streit mit dem Nachbarland beizulegen. Bei den Ständevertretern hielt sich die Begeisterung für den Vertrag in engen Grenzen. Es wurde in den Voten klar ausgedrückt, dass der Vertrag ein saurer Apfel sei, in den man beißen müsse, um noch restriktivere Regelungen zu verhindern. Einige Votanten beschwerten sich über Erpressung, nannten den Vertrag einen Knebelvertrag oder wiesen darauf hin, dass eine Schonung gerade des dünnstbesiedelten Gebietes rund um den Flughafen absurd sei. Trotzdem wurde zur Annahme des Vertrages aufgefordert. Einzig Brigitte Häberli-Koller (cvp, TG) stellte klar, dass sie dem Vertrag nicht zustimmen könne, solange die innerschweizerische Verteilung des Fluglärms nicht geregelt sei. Auch in anderen Voten wurde gesagt, dass die eigentliche Schwierigkeit

nicht in der Ratifizierung des Vertrages liege, sondern in seiner Umsetzung, in der es darum gehen werde, die Lärmbelastung fair auf die umliegenden Gebiete zu verteilen. Der Ständerat nahm den Entwurf mit 40 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Gleichentags wurde die Schweizer Klage gegen die einseitigen Restriktionen von Deutschland vom höchsten Gericht der Europäischen Union (EU), dem Europäischen Gerichtshofs EuGH, abgewiesen. Der Rechtsweg gegen die einseitigen Verfügungen war für die Schweiz damit ausgeschöpft. Der Nationalrat debattierte am 5. Juni über den Staatsvertrag. Während der Mehrheitsantrag Eintreten beantragte, forderte eine Minderheit Rickli (svp, ZH) die Sistierung der Vorlage, bis die offenen Fragen bezüglich Lärmverteilung innerschweizerisch geklärt seien, und eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) forderte die Rückweisung an die Kommission verbunden mit dem Auftrag, Fragen zu Sicherheit, Lärmbelastung und SIL-Verfahren (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) zu klären. Nach engagierter Debatte trat der Nationalrat schliesslich auf die Vorlage ein, die Minderheitsanträge wurden gegen den grösseren Teil der Fraktionen von Grünen, SP und SVP abgelehnt. Ein Einzelantrag Walter (svp, TG) wollte in den Bundesbeschluss aufnehmen, dass der Bundesrat bei der Umsetzung des Staatsvertrages auf eine angemessene regionale Verteilung der An- und Abflüge achten müsse. Nachdem verschiedentlich darauf hingewiesen worden war, dass der Antrag formaljuristisch falsch sei, zog ihn der Antragsteller zurück. Der Nationalrat nahm den Entwurf schliesslich mit 110 zu 66 Stimmen bei 8 Enthaltungen an. Die Fraktion der Grünen stimmte einstimmig gegen den Entwurf, die Fraktion der SP lehnte grossmehrheitlich ab und von der Fraktion der SVP war eine knappe Minderheit gegen die Vorlage. In der Schlussabstimmung vom 21. Juni entschied der Ständerat einstimmig und der Nationalrat mit 106 zu 76 Stimmen bei 8 Enthaltungen zugunsten des Bundesbeschlusses über den Staatsvertrag. Die Zustimmung der Bundesversammlung zum Staatsvertrag zog empörte Reaktionen vieler betroffener Regionen und Organisationen nach sich. Es zeigte sich, dass bei einem Inkrafttreten des Vertrages äusserst zähe innerschweizerische Verhandlungen zu erwarten sind. Der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer hielt im August in seiner Antwort auf eine Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/die Grünen fest, dass es das Ziel der Bundesregierung bleibe, mit dem Staatsvertrag den langjährigen Konflikt positiv zu lösen. Noch offene Fragen könnten mit einer Protokollerklärung völkerrechtlich verbindlich geregelt werden, ohne dass der Vertrag angetastet werden müsste. Einen Zeitpunkt für die Ratifizierung des Vertrags von Deutscher Seite nannte Ramsauer aber nicht.³³

POSTULAT
DATUM: 27.09.2013
NIKLAUS BIERI

Zwei inhaltlich praktisch identische Postulate Häberli-Koller (cvp, TG) im Ständerat und Walter (svp, TG) (13.3426) im Nationalrat, beide eingereicht am 12. Juni, fordern den Bundesrat auf, in einem Bericht aufzuzeigen, wie der Staatsvertrag bezüglich des Betriebs des Flughafens Zürich umgesetzt werden soll. Insbesondere die faire und angemessene Abwicklung der An- und Abflüge müsse sichergestellt werden. Begründet wurden die beiden Postulate mit der grossen Unsicherheit der Regionen darüber, wie stark sie von neuen Anflugregimes betroffen sein würden. Die Klarheit über die **Umsetzung des Staatsvertrags** sei eine Notwendigkeit zur Führung einer innerschweizerischen Debatte. Der Bundesrat erklärte sich einverstanden mit dem Anliegen und beantragte die Annahme. Beide Kammern nahmen die Postulate im September des Berichtjahres an.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.10.2013
NIKLAUS BIERI

Am 9. Oktober 2013 richtete der Bundesrat seine **Botschaft zur Genehmigung des Übereinkommens über die Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen** mit Bezug auf die internationale Zivilluftfahrt sowie des Zusatzprotokolls zum Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen an die Bundesversammlung. Das internationale Abkommen, welches das internationale Strafrechtsregime an die heutigen Sicherheitsbedürfnisse der Zivilluftfahrt anpassen will, um insbesondere zur Terrorismusprävention und -bekämpfung neue Mittel zur Verfügung zu stellen, wurde bereits 2010 in Beijing verabschiedet. Das Abkommen ist mit dem geltenden Schweizer Recht vereinbar und bedingt keine Änderung von geltenden Gesetzen. Der Bundesrat beantragte der Bundesversammlung, dem Abkommen zuzustimmen. Der Nationalrat entscheidet in der Frühlingssession 2014 darüber.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Post und Telekommunikation

Répondant aux injonctions du PRD et de l'UDC lui demandant une libéralisation et une privatisation de Swisscom, de la Poste et des CFF (00.3218), le Conseil fédéral a présenté son **projet de vendre des actions Swisscom afin de financer la création d'une banque postale et des mesures d'accompagnement à l'attention des régions périphériques**. Pour Berne, la vente devait aussi donner la possibilité à Swisscom de rester concurrentiel dans un marché en pleine mutation (fusion, acquisition, prises de participation), car pour l'instant le pourcentage étatique (65%) était trop important pour que l'entreprise ne s'émancipe. La loi actuelle autorise les autorités à céder 15% supplémentaire, mais pour descendre au-dessous de la barre des 50%, il serait nécessaire de modifier la loi sur les télécommunications. A l'identique, le Conseil fédéral estimait que la transformation de PostFinance en une véritable banque était cruciale, car les bénéfices dégagés permettraient de garantir la bonne marche de la Poste et le maintien du service public de base sur tout le territoire. La loi sur la Poste n'autorise PostFinance qu'à exercer dans les activités financières passives (épargne, prévoyance) à côté du trafic des paiements et non à être plus actif. Pour que PostFinance puisse octroyer des crédits, une modification de la loi était nécessaire. La création de Banque Postale impliquerait une augmentation de capital de dotation de La Poste de plus d'un milliard de financement. Celle-ci resterait intégré à la Poste et serait soumise aux mêmes conditions de concurrence que les autres établissements bancaires: société anonyme, soumission à la législation sur les banques et renoncement à la garantie d'Etat.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

En septembre, le **Conseil fédéral a décidé de donner une base constitutionnelle à la création d'une banque postale et à l'abandon de la majorité du capital détenu dans Swisscom**. Cependant, il conservera un veto de vente pour protéger l'entreprise de reprises inamicales et de droit national. Le gouvernement a agi ainsi pour éviter tout litige de constitutionnalité retardant le projet et pour couper court au référendum annoncé par la gauche contre la privatisation. Avec ces deux articles constitutionnels, le Conseil fédéral a aussi frappé un coup à gauche et à droite. En élevant au niveau constitutionnel les deux problématiques, il a contribué à générer un équilibre entre elles et à les rendre moins vulnérables. Ces deux projets se répondaient ainsi l'un l'autre et ils apparaissaient donc comme les deux volets d'une même politique. Leur ancrage dans la constitution implique aussi qu'une votation populaire obligatoire soit tenue. L'UDC, le PDC et le PRD se sont déclarés plutôt satisfaits, sans cacher leur opposition à une banque postale. Par contre, le PS et les syndicats se sont opposés à la privatisation de Swisscom. La teneur explosive du sujet a engendré de nombreuses requêtes (interpellations, postulats et motions) de tout bord afin de réclamer soit une libéralisation pour la droite soit un maintien du service public pour la gauche (motions: 00.3239, 00.3260, 00.3307, 00.3607. postulats: 00.3045, 00.3046, 00.3259. interpellations: 00.3244, 00.3389, 00.3394, 00.3511). Le Conseil fédéral a calmé le jeu en répondant que tous les scénarios seraient étudiés pour la mouture finale.³⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Au mois d'avril, le Conseil fédéral a mis en consultation le "paquet ficelé" de la **banque postale** et de **l'assouplissement de la majorité de la Confédération dans Swisscom**, par une vente d'actions. Quand bien même les deux projets devaient faire l'objet d'un unique article constitutionnel, et donc d'une seule votation, ils demeuraient sans lien direct entre eux. Afin de doter en capital la nouvelle banque postale, la Confédération prévoyait un investissement situé entre CHF 1,5 et 2 milliards. Les contours de cette dernière étaient encore flous et tendaient à se fondre au niveau financier dans une problématique plus large d'une nouvelle baisse de la limite du monopole et d'une recapitalisation de La Poste. Banque postale incluse, les besoins atteignaient CHF huit milliards au total, dont CHF 5,5 milliards pour la création de sa propre caisse de pension et CHF 500 millions pour développer des nouveaux secteurs d'activités comme le e-business. Concernant Swisscom, le projet mis en consultation dégageait la Confédération de l'obligation de rester actionnaire majoritaire. Il assortissait toutefois cette proposition de cautèles, comme l'institution d'un droit de veto temporaire pour pouvoir faire obstacle à l'arrivée d'un actionnaire indésirable.

La consultation s'est bouclée sur une **opposition unanime** de la droite et de la gauche **à l'encontre de l'article constitutionnel commun** aux deux idées du projet. Le lien constitutionnel, qui devait offrir une assise plus solide à ces deux projets, a été jugé artificiel et inadéquat. De manière générale, l'économie et les partis bourgeois

saluaient la suppression de la participation majoritaire de la Confédération dans Swisscom. Mais pour eux, la vente des actions devait servir à autre chose qu'à une banque postale, comme par exemple réduire la dette financière de la Confédération. La jugeant inutile, l'idée d'une banque postale financée par les fonds publics était à écarter au profit de collaborations. De plus, selon eux, la création de cette nouvelle institution protégée par un monopole et alimentée par des subventions pouvait créer des risques de distorsion dans l'environnement bancaire. La gauche et les syndicats ont développé un discours diamétralement opposé. Ils soutenaient le projet de banque postale, car ils y voyaient le seul moyen d'assurer la survie de La Poste et de sauvegarder à la fois emplois, bureaux et service public. Bien que la vente d'actions Swisscom permettrait de financer la banque postale, la gauche et les syndicats se sont opposés à la privatisation, car ils craignaient que les postes de travail et la couverture du territoire national ne soient plus assurés, en particulier dans les régions périphériques.

Devant les désastreux résultats de la consultation et la conviction d'un échec programmé en votation, le Conseil fédéral a renoncé à son paquet La Poste – Swisscom. Il a décidé de **dénouer les deux projets** et de les **poursuivre séparément** et à des rythmes différents. Le projet de banque postale a pris la direction des oubliettes. La Poste devra se contenter de collaborer avec des établissements bancaires. Le gouvernement a annoncé qu'il proposera au parlement une recapitalisation de La Poste pour lui permettre de financer de tels développements. En outre, il a promis pour le début de 2002 une "vue d'ensemble" de l'évolution du marché postal. Ce rapport abordera le problème de la réorganisation du réseau de bureaux, la poursuite de la libéralisation du marché, la définition du service postal universel, ainsi que son financement. Sur ce dernier point, deux idées circulaient : l'introduction de taxes de concessions pour les autres opérateurs du marché et le versement de compensations pour les prestations d'intérêt général effectuées par La Poste. Ce système de compensations ou de redevances avait notamment été avancé au Conseil des Etats par une motion d'Epiney (pdc, VS) (01.3206). Celle-ci exigeait une indemnisation pour les prestations peu rentables de La Poste, mais aussi des télécoms. La Chambre Haute donnait son aval par 20 voix contre 8. En ce qui concerne Swisscom, le Conseil fédéral a fait marche arrière sur la question d'abandonner la disposition légale qui oblige la Confédération à détenir la majorité de ses actions. Le repli des marchés financiers et les difficultés du secteur des télécommunications ont rendu caduque la nécessité d'agir.³⁸

ANDERES
DATUM: 16.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dès mai 2003, La Poste, en alliance avec UBS, lancera une gamme de prêts nommée **Crédits jaunes**. (UBS gère déjà les fonds de placement (Fonds jaunes) de La Poste.) Ceux-ci comprendront, d'une part, des hypothèques à taux fixes et variables pour les particuliers, et d'autre part, des crédits en compte courant et des avances à terme fixe pour les collectivités publiques et pour les clients commerciaux (surtout les PME). L'accord répartit les compétences de la manière suivante : Postfinance s'occupera du traitement des affaires et de la commercialisation des crédits, alors que UBS achètera les créances de crédit, en assumant les risques et le refinancement. La décision sur le crédit sera prise conjointement entre La Poste et UBS. Durant les cinq premières années, les deux partenaires espèrent conquérir 1 à 2% du marché des hypothèques, soit quelques 20'000 transactions représentant un volume de prêt de CHF 6 milliards. Pour les PME, ils escomptent englober 5% du marché, soit 9'000 crédits pour un volume de CHF 500 millions. S'agissant des collectivités publiques, l'objectif est d'atteindre 30% des communes et des cantons, soit 1'200 crédits pour un total de CHF 500 millions. Par cette alliance, La Poste a donc contourné l'abandon du projet de banque postale comme le lui avait recommandé le Conseil fédéral.³⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUS
DATUM: 22.10.2008
NICOLAS FREYMOND

À la surprise générale, et contre l'avis de Moritz Leuenberger, le Conseil fédéral est revenu sur sa décision de l'année précédente en optant pour une **accélération du rythme de la libéralisation**. Selon le projet mis en consultation en février, le monopole sera abaissé à 50 grammes dès le 1er avril 2009, puis supprimé en 2012 (au lieu de 2011 et 2014 respectivement). Estimant que la loi sur la poste (LPO) lui en donnait la compétence, le collège gouvernemental a en outre décidé de procéder **par voie d'ordonnance**, c'est-à-dire sans passer par le parlement. Pour l'ouverture complète, par contre, une révision de la LPO, soumise au référendum facultatif, sera nécessaire. Le service universel y sera maintenu et confié à la Poste pour la période 2012-2017. En 2017, il sera mis au concours. Sous la pression des milieux bancaires, le Conseil fédéral

a finalement renoncé à proposer d'octroyer une licence bancaire à PostFinance. La Poste a réagi négativement, jugeant une réforme des conditions cadres nécessaire avant l'abaissement du monopole, afin de garantir l'égalité de traitement avec ses concurrents. Elle a en outre réitéré sa demande de licence bancaire en échange de la suppression de la garantie d'Etat. Le Syndicat de la communication a, lui, fustigé la «soumission» du Conseil fédéral à Economiesuisse et prédit à court terme la suppression de nombreux bureaux de poste et emplois.

Lors de la consultation, le PS, les Verts et les syndicats ont rejeté le projet du Conseil fédéral car il ne garantit pas le service universel pour tous, c'est-à-dire pour les habitants de toutes les régions, et laisse présager la suppression de nombreux emplois et la dégradation des conditions de travail dans la branche. Le PS a par ailleurs plaidé en faveur d'une véritable banque postale. À l'inverse, le PDC, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et la Fédération des entreprises suisses se sont montrés très favorables, jugeant que la libéralisation procurera une plus grande liberté de choix, une meilleure qualité des prestations et une baisse des prix. Le projet a divisé les associations de consommateurs : alors que la FRC romande s'est déclarée hostile à la libéralisation, la Konsumentenforum a plaidé en sa faveur. Enfin, l'association des communes suisses y est opposée, car le projet du Conseil fédéral ne garantit pas le service universel généralisé.

Au parlement, la manière de faire du Conseil fédéral a été vivement critiquée. Dans un premier temps, l'Assemblée fédérale a biffé l'abaissement dès 2009 du monopole de la Poste sur les lettres de 100 à 50 grammes du programme de législature. En dépit de cet avertissement, le Conseil fédéral a décidé, le 22 octobre, d'abaisser, par voie d'ordonnance, la limite du monopole pour les lettres de 100 à 50 grammes dès le 1er juillet 2009. S'il a rappelé sa volonté de libéraliser totalement le marché postal, il a toutefois renoncé à fixer une échéance précise. De plus, la version définitive du projet dissocie clairement la révision prochaine de la législation postale et la libéralisation. Cette dernière fera en effet l'objet d'un arrêté fédéral distinct, soumis au référendum facultatif. Enfin, le gouvernement a renoncé à soumettre à terme le service universel à un appel d'offres, ralliant l'opinion fréquemment émise lors de la consultation qu'aucun concurrent de la Poste ne pourrait offrir ce service.⁴⁰

ANDERES
DATUM: 02.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La Poste a conclu un **partenariat avec la Banque Valiant** afin de développer les activités de crédits de PostFinance. Il en résulte notamment la création d'un centre d'analyse et de traitement, localisé à Berne, dont les deux partenaires se partageront le contrôle. Concrètement, les crédits aux entreprises de PostFinance seront repris par Valiant, qui en supportera les risques et sera indemnisée pour cela. Outre les prêts hypothécaires, fonds de commerce de la banque, le partenariat doit permettre à la Poste d'étendre ses activités auprès de la clientèle commerciale, notamment grâce à un produit commun destiné aux petites et moyennes entreprises.⁴¹

KANTONALE POLITIK
DATUM: 23.07.2010
NICOLAS FREYMOND

Le ministère public soleurois a déposé **plainte contre PostFinance pour blanchiment d'argent**. Le parquet lui reproche l'absence de contrôle de l'origine et de l'utilisation des fonds déposés par les clients. Dans le cas d'espèce, un retrait suspect de CHF 4,6 millions n'aurait fait l'objet que d'un contrôle minimal de conformité aux règles internes. La direction de l'entreprise publique a répliqué immédiatement, jugeant ces reproches infondés et assurant le strict respect des prescriptions légales et réglementaires en matière de lutte contre le blanchiment.⁴²

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 23.04.2011
SUZANNE SCHÄR

Im April musste sich die Post vor dem Amtsgericht Solothurn-Lebern wegen **Zu widerhandlung gegen das Geldwäschereigesetz** verantworten. Dabei ging es um eine Barauszahlung von CHF 4,6 Mio. in Tausendernoten an einem Postschalter in Solothurn an eine Anlagefirma, die des gewerbsmässigen Betrugs und der Veruntreuung angeklagt ist. Als erstes Schweizer Finanzunternehmen wurde die Postfinance der Geldwäscherei schuldig gesprochen und mit einer Viertelmillion Franken gebüsst. Entscheidend für den Schuldspruch war nicht ein schuldhaftes Verhalten der Angestellten, sondern vielmehr die fehlende materielle Prüfung des Sachverhalts aufgrund eines mangelhaften internen Reglements im Fall von Barauszahlungen hoher Summen. Am Tag nach der Urteilsverkündung kündigte die Post Berufung an.⁴³

Ende Jahr erhielt die **Postfinance** von der Finanzmarktaufsicht Finma eine Bankbewilligung. Diese ist notwendig für die Umwandlung der Postfinance in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft. Der Bundesrat wird 2013 über die Umwandlung entscheiden. Die Bewilligung der Finma ist eine unvollständige: Die Postfinance wird keine Kredite vergeben dürfen.⁴⁴

-
- 1) DETEC, communiqué de presse, 7.6.04.
 - 2) FF, 2007, p. 4673 ss.; BO CN, 2007, p. 2011.
 - 3) BO CE, 2008, p. 48.
 - 4) Presse du 3.11.99.; Presse du 6.11.99.
 - 5) FF, 2000, p. 5437 ss. et 5463 ss.; presse du 19.4 et 14.9.00; 24h, 8.2 et 19.7.00.
 - 6) BO CN, 2001, p. 257 ss.; NZZ, 20.3.01; 24h, 18.10.01.
 - 7) Presse du 10.1.03; DETEC, communiqué de presse, 9.1.03.
 - 8) OFT, communiqué de presse, 27.10.03.
 - 9) FF, 2004, p. 4783 ss. et 4793; DETEC, communiqué de presse, 8.9.04.
 - 10) FF, 2005, p. 4885 ss.; presse du 26.8.05; DETEC, communiqué de presse, 25.8.05.
 - 11) BBI, 2006, S. 3089 ff.; AB NR, 2006, S. 1497; AB SR, 2006, S. 1129 f.
 - 12) FF, 2007, p. 3259 ss.; BO CN, 2007, p. 658 ss.; BO CE, 2007, p. 386 ss. Concernant la polémique suscitée par les propos du patron de Trenitalia, cf. presse des 29.5 et 6.6.07.
 - 13) BO CE, 2008, p. 189 s.; BO CN, 2008, p. 848 ss.; FF, 2008, p. 5283. NZZ, 23.9.08 (permis de construire).
 - 14) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.
 - 15) FF, 2008, p. 1041 ss.; BO CN, 2008, p. 57 ss. et 1028; BO CE, 2008, p. 284 s. et 535; FF, 2008, p. 4805 ss.
 - 16) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.
 - 17) BO CN, 2010, p. 995.
 - 18) Presse du 24.4.01; 24h, 25.4.01.
 - 19) 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.
 - 20) BO CN, 2001, p. 1410 et 1451; presse de septembre et d'octobre 2001.
 - 21) BO CE, 2001, p. 590 ss.; LT, 6.9 et 6.10.01; AZ, 20.9.01; presse du 27.9 et 19.10.01.
 - 22) Presse d'octobre 2001.
 - 23) Presse d'octobre et de novembre 2001.
 - 24) BO CE, 2002, p. 948 ss. et 1283 ss.; LT, 21.8 (CTT-report), 8.10 (action judiciaire), 1.11 (CTT-report), 6.11 (Bundestag) et 10.12.02 (renégociation); QJ, 7.10.02 (action judiciaire); 24h, 15.10.02 (action judiciaire); presse du 10.9 (CTT-report), 7.12 (CTT-décision) et 13.12.02 (CE); DETEC, communiqué de presse, 8.3 (CF- transmission), 28.10 (Volet aérien) et 9.12.02 (Leuenberger); BO CN, 2002, p. 1022 ss.; TG, 5.3 (partis), 26.3 (autorités zurichoises) et 20.6.02 (menaces unilatérales); LT, 9.3 (Economiesuisse), 19.4 (Unique), 26.4 (Aerosuisse), 5.6 (partis) et 19.7.02 (Skyguide); 24h, 28.6.02 (Bundesrat); presse du 27.4 (autorités zurichoises), 1.5 (CTT), 7.5 (Autorités zurichoises), 18.5 (Acceptation Bundestag) et 22.6.02 (Bundesrat).
 - 25) BO CE, 2003, p. 261 ss.; presse du 25.1 (tribunal), 18.2 (entretiens), 21.2 (CEATE) et 19.3.03 (CE); Lib., 21.2.03 (considérents Tribunal de Mannheim); DETEC, communiqué de presse, 12.2 et 18.2.03.
 - 26) 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.
 - 27) FF, 2007, p. 829 ss. (Allemagne) et 6209 ss. (Autriche); BO CE, 2007, p. 590 s.; BO CN, 2007, p. 1455 s.
 - 28) BO CN, 2007, p. 2047; BO CE, 2008, p. 166 s.
 - 29) NZZ et TA, 19.6.08.
 - 30) FF, 2009, p. 4405 ss.; presse du 16.4.09 (Skyguide); NZZ, 22.5.09.
 - 31) AB NR, 2011, S. 1267; SoZ, 13.3.11.
 - 32) AZ, 3.2.12, SGT, 5.3.12, NZZ, 6.3., 14.5. und 17.7.12, TA, 2.7.12, Presse vom 3.7., SGT, 20.10.12, NZZ, 29.10., 8.11. und 27.11.12.
 - 33) BBI, 2013, S. 533; AB SR, 2013, S. 61 ff., 650; AB NR, 2013, S. 808ff., 1214; NZZ, 23.2., 8.3. und 22.5.13; TA, 15.8.13
 - 34) AB SR, 2013, S. 901; AB NR, 2013, S. 1747.
 - 35) BBI, 2013, S. 8543 ff.
 - 36) BO CN, 2000, p. 769.; TG, 19.2.00; presse du 14.6.00.
 - 37) Projet du CF; presse du 7.9.00. Interventions parlementaires: BO CN, 2000, p. 1195, 1199, 1205, 1599 et 1607; BO CE, 2000, p. 799.
 - 38) BO CE, 2001, p. 364 ss.; 24h, 15.6.01; presse du 18.10.01.; Presse du 25.1.01.; Presse du 30.4.01; LT, 4.5.01.
 - 39) Presse du 16.2.02.
 - 40) Presse du 17.9.08; LT, 19.9.08 (AF); presse du 23.10.08 (CF); Presse du 28.2.08.; TA, 5.3.08 (PS); LT, 16.6.08; LT et NZZ, 17.6.08; LT, 4.7.08 (communes).
 - 41) Bund et Lib., 2.9.09.
 - 42) Presse du 23.7.10.
 - 43) Presse vom 20.4., 21.4. und 23.4.11.
 - 44) NZZ, 8.12.12.