

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Österreich
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
Bieri, Niklaus
Füzesséry, Alexandre
Hulliger, Caroline
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Füzesséry, Alexandre; Hulliger, Caroline; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Österreich, 1991 - 2015*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2

Abkürzungsverzeichnis

EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.02.2015
CAROLINE HULLIGER

Alois Stöger, le **ministre autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie**, a été accueilli à **Berne** par Doris Leuthard pour une visite de travail. Il a notamment été question du raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse afin que l'efficacité du trafic international soit améliorée. ¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a approuvé l'**accord trilatéral Suisse-Allemagne-Italie** qui constitue un fondement important de la mise en application du traité sur le transit, et des mesures provisoires décidées en 1989 par le gouvernement dans l'attente des transversales alpines. Ce texte a pour but d'améliorer l'offre de transport combiné rail-route et prévoit, à cet effet, d'en élever la capacité d'ici 1994 grâce à des mesures techniques, ainsi qu'au développement de tronçons et de terminaux. Il règle l'adaptation des infrastructures sur les axes du Lötschberg-Simplon et du Gothard, pour que les capacités de ferroutage de la Suisse ne débouchent pas sur des goulets d'étranglement aux frontières. Outre les adaptations techniques, les extensions de réseaux et la construction de terminaux, l'accent est mis sur la suppression d'entraves administratives et sur une harmonisation des tarifs et des horaires. ²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.05.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les pourparlers sur les transports ont débuté quelques jours après l'adoption du mandat de négociations par les ministres de Quinze. Sans surprise, ces tractations ont figuré parmi celles les plus difficiles et n'ont pu être conclues pendant l'année sous revue, à l'instar des autres objets en discussion. En effet, dès le début des négociations, les représentants européens - en réponse aux déclarations helvétiques selon lesquelles il n'était pas question de déroger à l'Accord de transit en ce qui concerne la limite des 28 tonnes - ont fait savoir que la suppression de cette limite constituait l'objectif principal de l'UE. Outre l'argument selon lequel l'entrée en vigueur de l'initiative des Alpes rendait caduque cette mesure, Bruxelles a justifié son intransigeance en affirmant que les incertitudes qui pesaient en Suisse sur la construction des NLFA pouvaient faire craindre le pire, ou du moins ne garantissaient pas l'existence d'infrastructures permettant un volume de transport de marchandises satisfaisant. Elle a également fait référence à la situation de plus en plus intenable de l'Autriche, qui du fait de l'interdiction des 40 tonnes sur le territoire helvétique, avait vu, depuis son entrée dans l'UE, le volume du trafic sur le Brenner augmenter de 20 pour cent. Un autre point qui a empêché toute possibilité d'accord a été la question du cabotage terrestre, l'Union refusant de satisfaire les exigences de la Confédération. Aussi, mis à part des questions de détails, les principaux points de convergence ont concerné les principes du trafic combiné et de la vérité des coûts, Bruxelles, tout en divergeant sur les moyens permettant de mettre en oeuvre ces principes, se rapprochant de la position helvétique. En outre, les deux parties se seraient mises d'accord au sujet du libre accès aux infrastructures ferroviaires. Concernant le volet aérien, la partie suisse n'a pu obtenir un assouplissement de la position de l'UE sur la question du droit de cabotage. L'aspect institutionnel des exigences de l'Union a également posé problème, la Suisse n'acceptant pas que ce soit la Cour européenne de justice de Luxembourg qui soit compétente en cas de litige. Il semble néanmoins que sur cette dernière question, la Confédération ait assoupli sa position.

A ce sujet, il est à noter que la Commission a publié en fin d'année un livre vert sur le trafic routier. Adhérant au principe de la vérité des coûts, la Commission est favorable à une taxation très différenciée selon le kilométrage parcouru, le lieu (régions périphériques ou ville), l'heure de la journée, le bruit et le degré de pollution du véhicule. Mais cette taxation doit, selon la Commission, couvrir les coûts externes du trafic routier, et non pas, contrairement à ce que prône la politique helvétique, avoir comme objectif principal le transfert de la route au rail. Aussi, elle doit respecter le principe du libre choix du moyen de transport.

Devant cette impasse, **les autorités helvétiques ont tenté de débloquent la situation en proposant de mettre entre parenthèses les questions problématiques**, espérant ainsi pouvoir aboutir à un accord minimal, notamment sur le trafic aérien. **La Commission a rejeté cette demande**, estimant qu'en vertu du principe du parallélisme, le domaine des transports ne pouvait être traité indépendamment des autres objets en discussion. A la fin de l'année, il semblait que seule une redéfinition des mandats de négociations respectifs – c'est-à-dire seule une décision politique comprenant du côté helvétique la levée de la limite des 28 tonnes notamment – pouvait relancer les tractations.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La Suisse et l'Autriche ont conclu en juillet un accord sur le trafic routier. Désormais, à l'instar de ce qui est prévu pour les camionneurs européens, le transit de camions suisses sera contingenté à 36'000 véhicules par année. Le surplus de véhicules devra être transféré de la route sur le rail. Cette adaptation de l'accord signé en 1958 avait été rendue nécessaire suite à l'entrée de l'Autriche dans l'UE, les routiers suisses jouissant d'un régime de faveur par rapport à ceux européens.⁴

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Les compagnies de **chemins de fer des Etats alpins** (CH, F, I, RFA, A) **ont fondé un comité** afin de favoriser la **collaboration** entre les pays, de coordonner le trafic et de rationaliser les investissements.⁵

ANDERES

DATUM: 08.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF, les chemins de fer allemands (DB) et autrichiens (ÖBB) ont signé un accord d'alliance: la **TEE Rail Alliance** (TransEuropeanExcellence). Les trois compagnies restent indépendantes l'une de l'autre. Leur premier objectif était de proposer un horaire adapté à tous et d'abandonner les changements de personnel et de trains à la douane. Le second visait à obtenir des tarifs unifiés et transparents. Les CFF, les DB et les ÖBB ont aussi émis la volonté de commander ensemble dans le futur 130 trains à caissons inclinables. Grâce à cette acquisition d'environ CHF 2,5 milliards, les coûts baisseraient de 10%.⁶

ANDERES

DATUM: 14.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que les trois partenaires de la **TEE Rail Alliance** avaient pris commande ensemble de 116 trains en début d'année, la Deutsche Bahn a renoncé à y participer, en raison de problèmes techniques. Les CFF et les ÖBB ont maintenu leur **achat commun** de 34 et 32 pendulaires à caisses inclinables. Au plan national, les CFF ont commandé une quatrième série de 70 wagons Intercity à deux étages pour un montant de CHF 217 millions. Dans la foulée, les CFF retireront du service plus d'une centaine d'anciens véhicules.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 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

ANDERES

DATUM: 09.12.2012
NIKLAUS BIERI

Mit dem **Fahrplanwechsel** am 9. Dezember hat die SBB ihr Angebot ausgebaut: RegioExpress-Züge zwischen Genf und Lausanne fahren fortan im Halbstundentakt und alternierend nach Vevey oder nach Palézieux-Romont. Das Sitzplatzangebot hat auf dieser Strecke damit um 33 Prozent zugenommen, 13 neue Doppelstockzüge sind im Einsatz. Eine weitere bedeutende Neuerung ist der Halbstundentakt zwischen Zürich und Schaffhausen. Dieser wird mit einem neuen RegioExpress erreicht, welcher die bestehenden InterCity- und InterRegio-Verbindungen ergänzt. Im internationalen Personenverkehr baute die SBB ihr Angebot ebenfalls aus: Auf Verbindungen zwischen Zürich und Österreich ist seit Fahrplanwechsel ein sechstes Paar Railjets unterwegs.

Die Reisezeit von Zürich nach Wien verkürzt sich um 20 Minuten. Die TGV Lyria, Tochtergesellschaft der französischen Staatsbahn (SNCF) und der SBB, baute ihre Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz ebenfalls aus: Die TGV-Verbindung Paris-Bern wird bis Interlaken Ost weitergeführt. Auch das Angebot im Regionalverkehr wurde vergrössert, mit einzelnen zusätzlichen Zügen, neuem Rollmaterial und neuen Haltestellen. Zudem hat die SBB die Benutzerfreundlichkeit der Billettautomaten erhöht und die SBB Applikation für Mobiltelefone verbessert. 70 Prozent der verkauften Billetts werden von den Kunden am Automaten oder via App in Selbstbedienung gekauft.⁹

1) Communiqué du DETEC du 20.02.2015

2) Presse du 7.11.91.

3) Presse des 20.5 et 14.11.95; BaZ et JdG, 24.6.95; SGT, 9.11.95; LZ et 24 Heures, 8.11.95.; 24 Heures et BaZ, 21.12.95; JdG, 29.12.95.

4) JdG, 1.7.95.

5) TA, 13.3.92.

6) Presse du 8.6.00.

7) TG, 24.2.01; NZZ, 28.3.01; 24h, 14.11.01.

8) OFT, communiqué de presse, 27.10.03.

9) Medienmitteilung SBB vom 8.11.12.