

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	SBB
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
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
Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, SBB, Bericht, 1990 - 2019. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	3
Eisenbahn	4

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
CEO	Generaldirektor

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
P.D.G	président-directeur général

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2019
NIKLAUS BIERI

Ein zentraler Punkt der Verkehrspolitik war 2019 der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**: Das Parlament hatte über die nächsten Ausbauschritte der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) «Nationalstrassen» und «Eisenbahninfrastruktur» sowie über die Verpflichtungskredite des Programms Agglomerationsverkehr zu befinden. Dabei ging es bei jedem Geschäft über die Vorlagen des Bundesrates hinaus, nahm zusätzliche Projekte in die Ausbauschritte auf und erhöhte die Verpflichtungskredite. Dem **Ausbauschritt 2019 STEP Nationalstrassen** fügte das Parlament zwei Projekte hinzu – die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds – und erhöhte den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt um eine Milliarde auf CHF 5.651 Mrd. Zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte, mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Den Ausbau des Schienennetzes wollte der Bundesrat mit Investitionen von CHF 11.9 Mrd. vorantreiben. Doch auch beim **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** nahmen beide Kammern weitere Projekte auf: Die kleine Kammer ergänzte den Ausbauschritt im März auf Antrag ihrer Verkehrskommission um die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern und der trinationalen S-Bahn Basel sowie um den Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Der Ständerat erhöhte den Investitionsbetrag einstimmig um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia. Im Juni ging der Nationalrat sogar noch weiter und nahm mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf. Einstimmig erhöhte die grosse Kammer den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Obschon Bundesrätin Sommaruga erklärte, die vom Nationalrat zuletzt hinzugefügten Bahnhofsprojekte seien verfrüht, stimmte der Ständerat der grossen Kammer einstimmig zu. Schliesslich zeigte sich das Parlament auch bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** spendabel: Der Bundesrat hatte CHF 1.35 Mrd. für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation im Programm Agglomerationsverkehr beantragt. Der Nationalrat, der im März über die Vorlage beriet, nahm wie von seiner Verkehrskommission gefordert vier zusätzliche Projekte auf: Die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese sowie die Umfahrung Oberburg (BE). Weil die grosse Kammer auch für die Programme in Grand Genève und Bulle den Beitragssatz des Bundes erhöhte, wuchs der Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Im Juni kippte der Ständerat die Umfahrung Oberburg (BE) wieder aus der Vorlage; danach ging das Geschäft wegen dieser Differenz zwischen den Räten hin und her, bis im September in der Einigungskonferenz ein Kompromiss gefunden wurde, dem beide Kammern einstimmig zustimmten: Die Umfahrung Oberburg wird folglich als integraler Bestandteil dem Projekt Burgdorf zugeschrieben und mit nicht ausgeschöpften Mitteln aus den Programmen 2019, 2014 und 2010 finanziert.

Die Zeitungsanalyse von Année Politique Suisse zeigt, dass die Berichterstattung der Tagespresse zur Verkehrspolitik im August besonders umfassend war. Dies lag zu einem guten Teil an der sogenannten **SBB-Krise**: Anfang August kam es zu einem tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters der SBB. In der Folge kam aus, dass die Türschliess-, Einklemmschutz- und Kontrollmechanismen an den Einheitswagen IV oft nicht korrekt funktionierten. Das Bundesamt für Verkehr verpflichtete die SBB, diese Mechanismen zu überholen. Zu den Sicherheitsrisiken bei den Türschliesssystemen kam eine Häufung der Betriebsstörungen: Verspätungen, Stellwerkstörungen, Zugausfälle wegen Baustellen. In den Kommentarspalten der Tageszeitungen war zu lesen, die SBB habe sich vom einstigen Aushängeschild der Schweiz in Sachen Zuverlässigkeit zu einem Lotterbetrieb gewandelt, das Vertrauen der Bevölkerung in die Bundesbahnen habe Schaden genommen. Der öffentliche Druck wurde so gross, dass die Führung der SBB von der Verkehrskommission zu einem Hearing eingeladen wurde. SBB-CEO Andreas Meyer stand der KVF-SR Rede und Antwort und verteidigte dabei die SBB und die Arbeit der SBB-Führung. Rund zwei Wochen nach dem Hearing verkündete Meyer seinen Rücktritt im Jahr 2020. Dieser Schritt sei schon länger geplant gewesen und habe mit den Schwierigkeiten im Betrieb nichts zu tun. Ende September gaben die SBB bekannt, dass die Einsteigeroutine des Personals geändert worden sei und die Schliesssysteme

sämtlicher Einheitswagen IV bis 2024 überholt würden.

Beim **Strassenverkehr** sorgten vor allem Anliegen zur Verkehrssicherheit und zur Elektromobilität für Gesprächsstoff im Parlament. Ein politischer Dauerbrenner bei der **Verkehrssicherheit** blieben die **Strafbestimmungen der Via sicura**: Auch 2019 wurden einige Änderungen der Strafbestimmungen beraten, so die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD; Pa.lv. 18.431) für verhältnismässige Sanktionen, die Motion Graf-Litscher (sp, TG; Mo. 17.3520) gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen sowie die Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) für einen differenzierten Führerausweisenzug. Zwar hatte die KVF-SR im April der parlamentarischen Initiative Grin keine Folge gegeben, doch der Nationalrat stimmte allen Geschäften zu und sprach sich damit für mildere Regelungen beim Führerausweisenzug aus.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Strassenverkehr wurde die **Elektromobilität** vermehrt ein Thema im Parlament. Dabei ging es etwa um grüne Zonen für Elektrofahrzeuge (Mo. 17.4040), um Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit (Po. 17.4041), um die Möglichkeiten der «Mobilität 4.0» (Po. 17.4043) oder um die Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Ausfälle bei der Mineralölsteuer infolge der Zunahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Mo. 19.3741). Vorwärts ging es mit der digitalen Vignette: Im März nahm der Nationalrat die Motion Candinas (cvp, GR; Mo. 18.3701) knapp an, der Ständerat folgte im September – obschon der Bundesrat in der Zwischenzeit eine Vorlage betreffend einer freiwilligen digitalen Vignette ans Parlament verabschiedet hatte.

Im Nachgang des **Postauto-Skandals** stand das Controlling des Bundesamtes für Verkehr mehrfach in der Kritik. Im März kam aus, dass das Bahnunternehmen BLS über Jahre insgesamt rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. Zwar lagen im Gegensatz zum Postauto-Skandal keine betrügerischen Machenschaften vor, sondern nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell, allerdings zeigte sich eine Parallele zum Postauto-Skandal: Im Bundesamt für Verkehr blieben Hinweise auf die Differenzen zu lange folgenlos. Nach einem Audit beim BAV durch das UVEK wurden im Mai fünf Massnahmen zur Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen vorgelegt. Im Rahmen der verstärkten Aufsicht wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion «Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen» verlangte Nadja Pieren (svp, BE; Mo. 19.3502), dass der Bund die Mehrkosten dieser Stellen auf die Verursacher abwälze. Im September lehnte der Nationalrat die Motion Pieren jedoch diskussionslos ab.

Nachdem die **Postgesetzgebung** in den Räten schon in den Vorjahren ein grosses Thema gewesen war, führten insbesondere der Service public der Post und die Schliessung von Poststellen auch 2019 zu einigen Debatten. In den Vorjahren waren viele Vorstösse angenommen worden, 2019 zeigten sich die Räte aber zurückhaltender: Den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314), Solothurn (Kt.lv. 18.315) sowie Tessin (Kt.lv. 16.320) und Wallis (Kt.lv. 17.302) wurde keine Folge gegeben, weil 2018 die Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) Zustimmung gefunden hatte und die Kommissionen bei der Umsetzung dieser Initiative alle Anliegen zur Postgesetzgebung überprüfen und einbeziehen wollten. Die KVF-SR kündigte an, die Umsetzung der Standesinitiative Jura nach einer Gesamtschau zur Post im Frühjahr 2020 an die Hand zu nehmen.

Der Ständerat lehnte weitere Vorstösse zur Post ab (Motion Berberat, sp, NE, Mo. 19.3749; Postulat Béglé, cvp, VD, Po. 17.3615; Motion Feller, fdp, VD, Mo. 17.3053), der Nationalrat nahm jedoch weitere Anliegen entgegen: Ein Postulat der KVF-NR zur «längerfristigen Weiterentwicklung des Zugangs zu Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung» (Po. 19.3532) wurde im Nationalrat angenommen, weil die damit vom Bundesrat und der Post verlangte Planung auch über die Umsetzung der Standesinitiative Jura Auskunft geben könnte. Auch die Motionen Müller-Altarmatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) für eine «mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen» und Grin (svp, VD; Mo. 17.3888) zur «Schliessung von Poststellen an zentralen Orten» fanden in der grossen Kammer Zustimmung.

Im März schloss das Parlament die 2018 begonnene **Revision des Fernmeldegesetzes** ab. In vier Sitzungen wurden die verbliebenen Differenzen zur Netzneutralität, zur Meldepflicht der Provider bei verbotenen pornographischen Inhalten, zur Befreiung der Blaulichtorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen, zur Finanzierung von Anschlüssen in Gebäuden und zu weiteren, technischen Detailfragen beigelegt. Ende März nahmen beide Kammern die Revision an.

Der Ausbau des **Mobilfunk**-Netzes auf 5G wurde von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch aufgenommen. Ausdruck fand diese kritische Haltung in zwei Volksinitiativen, die im Oktober von Privatpersonen lanciert wurden. Während die eine Initiative die Strahlungsbelastung reduzieren will, verlangt die andere, dass Mobilfunkbetreiber für Strahlungsschäden haften. Die Sammelfrist läuft bis zum 22. April 2021.¹

Verkehrspolitik

BERICHT
DATUM: 06.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les augmentations de **saire des six directeurs des CFF** – ils devaient se partager un salaire de CHF 3,6 millions – ne sont pas passées inaperçues et l'affaire s'est politisée. La commission des transports et des télécommunications du Conseil national, ainsi que la Délégation des finances, ont demandé au Conseil fédéral de faire la lumière sur les rémunérations des cadres et sur la stratégie qu'il avait adoptée à l'égard des entreprises, qui lui sont encore liées. Elles voulaient aussi en savoir plus sur les indemnités et les parties liées à la prestation (bonus) versées aux membres des conseils d'administration. Néanmoins, les CFF étant une société anonyme, la Délégation des finances reconnaissait que les salaires versés respectaient les dispositions légales. Malgré ce battage, le conseil d'administration des CFF a approuvé la hausse des salaires accordée aux six directeurs de l'entreprise. Le total de leur traitement a toutefois été fixé à CHF 2,1 millions. En plus, un maximum de CHF 1,07 millions pourra être versé pour l'ensemble du bonus. A sa demande, Benedikt Weibel (directeur général) touchera CHF 120'000 de moins que prévu. Lors de sa session de printemps, le Conseil national a tiré à boulets rouges contre les augmentations massives de salaire que les dirigeants des CFF et de La Poste s'étaient octroyées. Le Conseil fédéral a été pris à partie par de nombreux parlementaires de tous bords, qui lui reprochaient sa passivité en tant qu'actionnaire majoritaire. Le seul parti n'hurlant pas avec les loups a été le PRD. Dans une réponse écrite, Moritz Leuenberger a promis un **rapport complet sur la question des salaires dans les entreprises publiques**, tout en précisant que le rapprochement avec le privé avait été voulu par ces mêmes partis. Approuvant le rapport commandé suite à l'émoi des hauts salaires publics, le Conseil fédéral a jugé que les salaires des cadres des ex-régies et des entreprises proches de la Confédération n'étaient pas exagérément rétribués. Le document passait au crible les pratiques de La Poste, de Swisscom, des CFF, de la RUAG, de la BNS, de la SUVA, de la SSR et de l'Institut fédéral de la propriété intellectuelle. En comparaison avec le secteur privé ou les entreprises semblables à l'étranger, l'étude montrait que les **rémunérations restaient dans une "frange inférieure"**. Pour l'Etat, il était hors de question qu'il intervienne dans un domaine du ressort de l'autonomie de gestion des sociétés. Bien qu'il ait renoncé à fixer des limites, le Conseil fédéral a souhaité une publication régulière des salaires des directeurs. Cette mesure de transparence devait à ses yeux avoir un effet "préventif" contre les rémunérations excessives. En outre, un groupe de travail planchera sur la définition de certains "principes", dont notamment la différence essentielle qu'a établi le Conseil fédéral entre les salaires des membres des conseils d'administration et ceux des dirigeants, soit entre la responsabilité politique et la gestion opérationnelle, plus directement soumise aux lois du marché. Ces lignes directrices devront également orienter l'évaluation des bonus et des avantages dans la prévoyance professionnelle. Swisscom sera toutefois dispensé de respecter ces recommandations. Le Conseil fédéral craignait de donner un "mauvais signal" et de nuire au cours de l'action en Bourse. Si le gouvernement jugeait les salaires acceptables, les cadres des entreprises concernées ne sortaient pas blanchis de l'examen qu'ils avaient subi. Le Conseil fédéral concédait que certaines entreprises avaient manqué de sensibilité politique, soit en forçant un peu la note en matière de salaire, de bonus ou de prévoyance professionnelle, soit en procédant à des augmentations avec une certaine précipitation.²

BERICHT
DATUM: 25.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a accepté le **rapport d'activité des trois anciennes régies fédérales**. La Poste, Swisscom et les CFF avaient pour l'essentiel atteint les objectifs fixés par le gouvernement. Leurs activités en 2000 rentraient dans le cadre fixé pour la période 1997-2001 (1998-2002 pour les CFF). Seules ombres au tableau: premièrement, le personnel des chemins de fer s'avérait insatisfait dans les enquêtes périodiques conduites par les CFF; deuxièmement, les bases financières de La Poste étaient trop étroites en vue de la libéralisation du marché européen. Le gouvernement aurait dû renouveler les objectifs pour les ex-régies, mais il n'a pas pu le faire, car son projet de

lier La Poste et Swisscom a été chahuté. Les Chambres ont eux aussi approuvé le rapport du gouvernement sur la réalisation des objectifs stratégiques assignés aux CFF, à La Poste et à Swisscom en 2000.³

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 03.07.1990
SERGE TERRIBILINI

Les comptes des CFF pour l'année 1990 révèlent que les objectifs du budget 1990 ont été atteints puisque l'équilibre des comptes est réalisé. Le total des produits de 5,367 milliards de francs et le total des charges de 5,364 milliards font apparaître un léger excédent de 2,7 millions de francs. L'importante augmentation des charges est due au renchérissement, à la hausse des taux d'intérêts, mais surtout à celle des frais de personnel qui atteignent 3005,7 millions (+8,2%). La participation de la Confédération s'est, elle aussi, accrue en se portant à 1702 millions de francs (+238 millions par rapport à 1989). Les contributions d'infrastructure de la régie sont, elles, en baisse: 37 millions au lieu de 102 en 1989. En 1990, les CFF ont réalisé de bons résultats dans le secteur des voyageurs en transportant 266 millions de personnes (+2,4% par rapport à 1989), ce qui représente un revenu de 1,422 milliards de francs (+3,8%), et dans le secteur des marchandises, en transportant 52 millions de tonnes (+2,1%), ce qui a rapporté 1,286 milliards de francs (+3,5%). Ce dernier résultat est notamment dû à une progression du ferroutage de 17,8%. Les investissements bruts de la régie ont également fortement crû pour se porter à 1774,8 millions de francs.⁴

BERICHT
DATUM: 15.05.1991
SERGE TERRIBILINI

Les comptes des CFF pour l'année 1991 montrent que le projet du budget 1991 d'équilibrer les comptes ne s'est pas réalisé. La régie a enregistré en effet un déficit de 28.6 millions de francs, le total des produits étant de 5.882 milliards de francs (+9.6% par rapport à 1990) et celui des dépenses de 5.911 milliards (+ 10.2%). Le renchérissement et la hausse des taux d'intérêt, mais surtout les frais de personnel (3.277 milliards) ont rendu impossible un bilan sain. La participation de la Confédération s'est notablement accrue puisqu'elle s'est montée à 1.872 milliards de francs (+10%). Les contributions d'infrastructure des CFF sont, par contre, en légère augmentation (45 millions contre 37 en 1990). Tandis que de bons résultats étaient enregistrés dans le domaine du transport de personnes (plus de 275 millions de personnes transportées), celui du trafic de marchandises était en léger recul.⁵

BERICHT
DATUM: 02.11.1991
SERGE TERRIBILINI

La direction de la régie a présenté un «**Livre blanc sur l'avenir des CFF**», qui consiste en un appel aux autorités politiques pour qu'une politique cohérente soit élaborée en matière de chemins de fer. Les CFF désirent en effet sortir de la contradiction dans laquelle ils se trouvent: d'une part, il leur est demandé sans cesse de meilleures prestations et les projets ferroviaires fusent de partout et, d'autre part, des mesures d'économies sont exigées.⁶

BERICHT
DATUM: 18.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans son **message accompagnant les comptes 1991** de la régie, le Conseil fédéral a demandé aux CFF de prendre **d'importantes mesures d'économie** par une gestion plus rationnelle et une diminution des prestations. Par exemple, il a proposé que les lignes dont le taux d'utilisation est inférieur à dix pour cent soient remplacées par des services d'autobus. Il a suggéré également une privatisation du trafic régional. Au parlement, des voix bourgeoises se sont également élevées pour aller dans le sens de privatisations, de suppressions de lignes ou d'une nouvelle politique du personnel. Pour la gauche, au contraire, il s'agit de ne surtout pas réduire les prestations, mais plutôt d'assainir la dette de l'entreprise. Chacun a toutefois reconnu l'échec du mandat de prestations de 1987.

Pour la première fois, les CFF ont publié le compte des résultats par ligne. Ce bilan fait apparaître que seules huit des 61 lignes régionales des CFF sont rentables et que pour une vingtaine d'entre elles, la couverture des coins est de moins de 50 pour cent. Au contraire, 25 lignes intercity et directes sur 35 sont rentables, la première d'entre elles étant le tronçon Berne-Zurich.⁷

BERICHT
DATUM: 31.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Les **comptes 1992 des CFF** montrent une dégradation de la situation par rapport à 1991, ce qui, outre des problèmes structurels (frais de personnel, charge des intérêts), fut principalement dû à la conjoncture économique difficile. Le déficit enregistré fut de CHF 136 millions, le total des produits étant de 6.2 milliards (+5.4%) et celui des charges de 6.33 milliards (+7.2%). La participation de la Confédération a encore augmenté pour se fixer à CHF 1.99 milliard (+ 6.3%). Si le trafic voyageur a légèrement diminué, la récession économique s'est surtout fait sentir dans le trafic marchandise (-6.6% de tonnage transporté).⁸

BERICHT
DATUM: 19.04.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **Groupe de réflexion** sur l'avenir des CFF institué par Adolf Ogi et présidé par F. Mühlemann, secrétaire général du DFTCE, a rendu son **rapport final**. Selon lui, une réforme de la régie serait devenue indispensable, les coûts qu'elle occasionne à la Confédération et le niveau de son endettement (CHF 13 milliards; 30 milliards en l'an 2000) n'étant plus guère supportables. Les experts ont estimé que les CFF devraient se recentrer sur les activités pour lesquelles ils sont le mieux adaptés. Cela signifierait notamment l'abandon d'une vingtaine de lignes régionales non rentables et le transfert partiel des charges du trafic régional en direction des cantons, le réexamen des secteurs du trafic de marchandises qui ne couvrent pas leurs coûts et l'élagage du programme Rail 2000 (Au parlement, les projets de suppression de lignes ont également soulevé quelques craintes: voir en particulier les interpellations Aubry (prd, BE) (lp. 93.3049) et Seiler (udc, BE) (lp. 93.3185)). En outre, certaines activités pourraient être privatisées. L'entreprise même pourrait changer de statut et devenir un holding jouissant d'une liberté d'action accrue. Les propositions du groupe de réflexion devraient occasionner quelques **substantielles économies** (au moins CHF 500 millions par année), mais toucher d'une manière ou d'une autre entre 3'000 et 7'500 emplois.

Les **réactions** des partis ou organisations furent dans l'ensemble favorables aux conclusions du rapport. En particulier, la direction des CFF a déclaré en soutenir l'essentiel. Notons cependant l'inquiétude des régions concernées par la fermeture de lignes, notamment l'arc jurassien. En outre, la Fédération suisse des cheminots s'est inquiétée des conclusions du rapport et a vivement critiqué ses auteurs. Selon elle, si on appliquait les propositions faites, la régie serait démantelée et 3'000 emplois disparaîtraient (devant le syndicat, Benedikt Weibel, p.d.g. de la régie, a prétendu que la sécurité des postes de travail serait garantie). Elle a relevé le manque d'idée du groupe de réflexion, notamment en matière de trafic régional, et s'est opposée à toute tentative de privatisation.⁹

BERICHT
DATUM: 02.06.1993
SERGE TERRIBILINI

Dans sa **prise de position** sur le rapport, le **Conseil fédéral** a voulu calmer ces inquiétudes en déclarant qu'il n'entendait **pas démanteler les CFF** ni l'offre de transport régional, mais les rendre plus efficaces. C'est sur la base du travail des experts qu'il entend proposer aux Chambres une nouvelle conception directrice pour les CFF qui trouve un consensus dans les milieux politiques. Pour ce faire, le gouvernement désire prolonger de deux ans le mandat de prestations en vigueur.¹⁰

BERICHT
DATUM: 08.09.1993
SERGE TERRIBILINI

La **commission des transports** du Conseil national a également **pris position** sur les travaux du groupe de réflexion. Selon elle, la régie ne doit **pas être mue par le seul objectif de la rentabilité**. Si son désendettement est une priorité, il ne s'agit pas de rechercher la couverture des coûts à tout prix pour tous les types de prestation. Les CFF doivent rester un service public oeuvrant en faveur de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique régionale. Si la commission est favorable à la formule d'une régie allégée, elle est en revanche opposée à sa transformation en société anonyme ou en holding de droit privé.¹¹

BERICHT
DATUM: 25.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour répondre aux exigences du chef du DFTCE et de la délégation des finances, les CFF ont présenté en juin leur projet nommé «Rail 2000-1re étape», où le projet initial est revu à la baisse pour ne plus coûter qu'environ CHF 7.4 milliards. Ainsi, la proposition de relier les principaux noeuds ferroviaires helvétiques en moins d'une heure et à une cadence de trains de 30 minutes n'est maintenue que pour les lignes où la demande est suffisante. De la sorte, les **CFF abandonnent ou renvoient une bonne partie de la construction des tronçons prévus tels que les lignes Kloten-Winterthour ou Muttenz-Olten**. En conséquence, il subsistera essentiellement la ligne Mattstetten-

Rothrist, utile pour la liaison Berne-Olten et pour absorber le trafic du nouveau Lötschberg, le tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg et le triplement de la ligne Genève-Lausanne jusqu'à Coppet. Pour compenser l'abandon de la construction de certaines infrastructures lourdes, les CFF ont annoncé vouloir améliorer leur matériel roulant, notamment en acquérant des rames de type Pendolino et des wagons à deux étages, ce qui devrait permettre de réduire les temps de trajet et accroître les capacités. En outre, la ligne du pied du Jura serait mise à égalité avec celle passant par Fribourg et Berne en termes de temps de parcours. Selon les CFF, ce nouveau programme respecterait les objectifs de Rail 2000; l'offre ferroviaire serait substantiellement améliorée avec une diminution du temps de parcours de huit pour cent entre les 23 villes principales de Suisse et avec une augmentation de la capacité de 13 pour cent. Des critiques sont notamment venues de Bâle, de Thurgovie, de Lucerne et de la Suisse orientale en général. Le gouvernement Saint-Gallois s'est clairement opposé au projet des CFF.¹²

BERICHT
DATUM: 23.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Aux fins de consultation, les CFF et le BLS ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) les avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard relatifs à la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Ceux-ci ont été présentés selon deux variantes en fonction de leur importance financière. L'une répond aux désirs des cantons et régions concernés et l'autre se conforme à l'enveloppe acceptée par le parlement (CHF 14 milliards).¹³

BERICHT
DATUM: 23.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le 22 juin à 17h47, les CFF ont subi une **panne générale due à un effondrement intégral de leur réseau électrique**. Il a fallu attendre 21h30 pour que tous les trains circulent à nouveau. 1'500 trains et environ 200'000 voyageurs se sont retrouvés immobilisés. Commandé par le directeur des CFF et souhaité par Moritz Leuenberger, le rapport sur le black-out a dénombré trois causes internes à l'origine de la coupure de courant: 1) Le responsable de la ligne Amsteg (UR)-Rotkreuz (ZG) a donné de fausses informations quant à la capacité électrique du réseau. En raison de travaux, deux des trois lignes Amsteg-Rotkreuz avaient été déclenchées et une seule ligne était disponible. Officiellement, cette dernière avait une capacité de 240 mégawatts. Or, sa capacité effective était de 211,1 MW. Avec une charge prévue de 170 MW (40 à 50 trains à pleine capacité), la réserve n'a plus suffi pour absorber la marge de sécurité et les restitutions d'énergie générées par les trains à la descente sur le versant sud du Gothard. Une surcharge a déclenché automatiquement la ligne à 17h08 et a scindé le réseau en deux. 2) Le personnel de surveillance a mal évalué la capacité de la ligne restante. La capacité déficiente de 200 MW a été remplacée automatiquement par l'augmentation de production des usines valaisannes et l'adjonction de courant provenant de la Deutsche Bahn. Le personnel de surveillance n'a pas vu l'anomalie: il y avait trop de courant sur le réseau nord, puisque l'échange avec le sud ne se faisait pas. 3) Les CFF ont sous-estimé les risques d'une panne totale du réseau. La centrale d'alarme de Zollikofen (BE) a reçu 18'000 alarmes en quelques minutes. Non hiérarchisées, elles n'ont pas permis une identification des problèmes majeurs, comme la surcharge des couplages avec le réseau de la Deutsche Bahn. À 17h35, les installations électriques se sont déclenchées, entraînant l'effondrement du réseau dans le reste de la Suisse. Il a été reconstruit, dès 18h40, pas à pas, jusqu'à 21h15. Le rapport note que l'absence de scénario de panne totale a empêché les employés des CFF de prendre les décisions adéquates qui auraient permis d'atténuer les effets de la panne initiale, au lieu de les renforcer. La durée exceptionnelle de la panne a contraint les CFF à prendre des mesures d'urgence. Des trains diesel, ainsi que des bus ont été mis en service dans les grandes villes du pays pour ramener les voyageurs bloqués. Suite à ce black-out, une vingtaine de mesures ont été décidées pour qu'un tel événement ne se reproduise plus.¹⁴

BERICHT
DATUM: 20.02.2010
NICOLAS FREYMOND

Après la décision de principe du Conseil fédéral, en toute fin d'année 2009, de ne pas proposer au parlement d'augmenter les ressources destinées à **l'entretien des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés**, l'ancienne régie a mandaté un audit externe concernant les investissements nécessaires pour rattraper le retard accumulé en matière d'entretien et de renouvellement de son réseau. L'expertise a conclu au bon état d'ensemble du réseau CFF, mais elle a souligné un retard d'investissements de l'ordre de CHF 1,35 milliard accumulé au cours des quinze dernières années, résultant principalement des coupes budgétaires décidées par la Confédération. Globalement, les experts ont évalué les moyens financiers supplémentaires nécessaires pour la période 2011-2016 à CHF 850 millions par an de

sorte à couvrir le rattrapage du retard d'investissements (CHF 130 millions), l'entretien ordinaire du réseau (CHF 410 millions), la mise aux normes des tunnels et la conformation aux exigences de la loi sur les handicapés (CHF 150 millions), l'élimination des défauts structurels (quais, passages sous voies, approvisionnement électrique ; CHF 140 millions) et les coûts imputables à la croissance du trafic (CHF 20 millions). Au total, la facture approcherait ainsi les CHF 6 milliards. Des mesures d'économies peuvent y contribuer à hauteur de CHF 100 millions par an, grâce à la suppression de 300 à 350 emplois au sein de la division Infrastructure et à la simplification des procédures internes. Pour le solde, la direction des CFF a jugé inévitable une augmentation de la contribution de la Confédération dans le cadre de la convention de prestation, une hausse des tarifs du trafic voyageurs ne suffisant pas.¹⁵

1) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation

2) Presse du 6.6.01.; Presse du mois de février et du 20.3.01.

3) BO CN, 2001, p. 974 ss.; BO CE, 2001, p. 548 ss.; presse du 25.5.01; LT, 26.9.01.

4) BO CE, 1990, p.286ss.; BO CN, 1990, p.980ss.; CFF, Rapport de gestion 1990, Berne 1991; presse du 27.2.91. Presse du 2.3., 7.6. et 13.6.90.; FF, 1990, II, p.1215; FF, 1990, II, p.654ss.

5) BO CE, 1991, p. 498 ss.; BO CN, 1991, p. 662 ss.; BO CN, 1991, p. 878 ss.; FF, 1991, II, p. 857 ss.; FF, 1991, II, p.1528 ss.; Presse du 25.4. et 5.6.91, 28.2.92.; NZZ, 15.5.91.; Rapport de gestion CFF de 1991

6) Presse du 2.11.91.

7) BO CE, 1992, p. 393 ss.; BO CN, 1992, p. 1116 ss.; FF, 1992, III, p. 670 ss.; FF, 1992, III, p. 980; presse du 28.2, 23.4, 30.4 et 19.6.92.

8) CFF, Rapport de gestion 1992, Berne 1993.; Presse du 26.2.93

9) BO CN, 1993, p. 2000; BO CN, 1993, p. 2003 s.; Presse des 26.1, 3.2, 10.2, 24.4, 4.6 et 5.6.93; VO, 5, 4.2.93; Express, 4.2 et 20.2.93; Dém., 13.2.93; 24 Heures, 15.3.93; JdG, 19.4.93.

10) Presse du 2.6.93.

11) Presse du 8.9.93.

12) Presse du 20.4.93, 30.6.93; TA, 7.7.93; BaZ, 15.6.93, 14.9 et 16.9.93; NZZ, 2.7.93, 10.7.93, 13.8.93, 20.8.93, 30.9.93,

25.11.93, 18.12.93; Ww, 8.7.93; SGT, 4.9.93; LNN, 4.9.93; BZ, 12.7.93; SGT, 14.7.93;

13) Presse des 19.1 et 23.3.94; Bund et BaZ, 2.3.94; NZZ, 3.3.94.

14) Presse du 23-25.6 et 23.8.05 (rapport); 24h, 22.8.05.

15) Presse du 20.2.10.