

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	SBB
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Anderes
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

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

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Anderes, 1992 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	1
Schifffahrt	19

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
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
ETCS	European Train Control System
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
SUST	Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
CEO	Generaldirektor
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

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
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
AFF	Administration fédérale des finances
ETCS	European Train Control System
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
SESE	Service suisse d'enquête de sécurité
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
P.D.G	président-directeur général
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 05.08.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'Union des transports publics (UTP) a annoncé une hausse de 6,4% en moyenne des **tarifs des transports publics** à partir du 12 décembre de l'année sous revue. Cette hausse est particulièrement forte pour l'abonnement demi-tarif et les cartes journalières. L'UTP et les CFF l'ont justifiée par l'augmentation de l'offre et des coûts y relatifs en personnel et en énergie, ainsi que par l'ampleur des investissements à venir en matière de matériel roulant (CHF 20 milliards d'ici à 2030). Afin de décharger les trains transportant les pendulaires vers leur lieu de travail, l'UTP et les CFF ont en outre décidé de restreindre la validité des cartes journalières proposées par les communes. À compter de l'entrée en vigueur de l'horaire 2011, les titulaires de ces cartes ne pourront plus voyager en bus et en train avant 9 heures du matin du lundi au vendredi. L'annonce de cette décision a suscité un véritable tollé auprès des communes. La hausse des prix a quant à elle essuyé les critiques des organisations de défense des consommateurs (FRC, Fédération Romande des Consommateurs), qui l'ont jugée très préjudiciable pour le pouvoir d'achat. Au terme de six mois de négociations entre l'UTP et le surveillant des prix, la hausse des prix a été ramenée à 5,9%. La hausse des billets et abonnements de parcours a ainsi été abaissée de 3,4 à 2,4%. L'augmentation des tarifs des abonnements général (+6,7% en moyenne) et demi-tarif (+10-20% selon la durée de validité) a par contre été maintenue. Si le renchérissement des cartes journalières demeure tel que souhaité par les CFF, ces derniers ont toutefois renoncé à restreindre la validité des cartes proposées par les communes. Le surveillant des prix a par ailleurs obtenu de l'UTP et des CFF la publication de données concernant le système de prix afin d'en améliorer la transparence. (Pour les tarifs en 2009, voir ici.)¹

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 10.09.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **président de la direction générale des CFF**, H. Eisenring, 60 ans, a démissionné en fin d'année de son poste. Il a fait valoir des raisons de santé et a déclaré vouloir transmettre dans des mains plus jeunes le lourd dossier des restructurations à venir de la régie. Il a été **remplacé par Benedikt Weibel**, anciennement chef du département des transports de la régie. Le poste de ce dernier est désormais occupé par H.-P. Fagagnini, jusque-là sous-directeur de l'Office fédéral des transports.²

ANDERES
DATUM: 31.03.1998
LAURE DUPRAZ

Pour faire face à la concurrence sur le marché européen et augmenter leur rentabilité, les conseils d'administration des **CFF** et des **chemins de fer italiens (FS)** ont signé en mars un **accord** de coopération sur le trafic des marchandises et créé une société commune. Cet accord est un premier pas vers une fusion complète, d'ici à 2001, des activités cargo des deux entreprises. Concrètement, l'accord a donné naissance à la société Cargo Suisse Italie s.à.r.l. Son siège se trouvera à Milan et elle disposera d'une succursale à Chiasso, qui aura comme objectif de surveiller le bon déroulement des transports et d'assurer leur qualité.³

ANDERES
DATUM: 13.04.1999
LAURE DUPRAZ

Les CFF ont annoncé la **transformation de la division du trafic marchandises en société anonyme**, «**CFF Cargo SA**», dès le début 2000. Cette mutation prépare la voie vers la fusion des domaines marchandises des chemins de fer suisses et italiens (FS). Le personnel du trafic marchandises des CFF sera transféré début 2000 dans la nouvelle société; il conservera son statut de fonctionnaire jusqu'à la fin 2000. Dès 2001, il aura un contrat collectif de travail de droit privé.⁴

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%.⁵

ANDERES
DATUM: 05.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Anticipant la loi sur le personnel qui soumet les employés de la Confédération, de l'administration générale, de La Poste et des CFF à une **convention collective de travail (CCT)** et n'attendant pas les résultats du référendum de cette loi, les CFF ont négocié et conclu en mars avec la direction des syndicats une CCT. A leur tour, les collaborateurs syndiqués des CFF ont accepté la première CCT de fonctionnaires devenus employés soumis au droit public. Seule une partie (30%) des membres du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive l'ont refusé. Les quatre syndicats (Syndicat du personnel des transports/SEV, Syndicat chrétien des services publics/Transfair, ACTP et VSLF) réunissaient plus de 85% des 28'500 employés CFF. L'entrée en vigueur a été agendée au 1er janvier 2001 pour trois ans. La CCT consacrait le temps de travail hebdomadaire de 39 heures. Cet horaire ne sera pas uniforme pour tous les employés, il devra tenir compte des besoins spécifiques de chaque secteur. La CCT introduisait comme le permettait la nouvelle loi un salaire comprenant une composante liée au mérite selon la fonction, l'expérience et les prestations. En contrepartie, les syndicats avaient obtenu qu'aucun licenciement économique ne soit effectué avant 2003. Les suppressions de poste prévues (environ 2'300) se feront d'après les CFF essentiellement par les fluctuations naturelles. Pour les 20% restant, l'ex-régie mettra sur pied des programmes de formation continue avec des possibilités de retrouver un emploi à l'intérieur ou à l'extérieur de l'entreprise. La CCT réglait aussi la question de la participation du personnel: quatre commissions seront nommées pour s'occuper du temps de travail, de l'égalité, de la santé-sécurité et de l'image des professions exercées dans l'entreprise.⁶

ANDERES
DATUM: 02.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Libérés du cadre unique du service public national, les CFF ont tourné leur regard sur l'étranger et plus particulièrement sur l'Angleterre. Pour être concurrentiels dans la **libéralisation du marché anglais**, les CFF ont signé un contrat de collaboration avec la société John Laing Investissement et sa filiale M40 Trains Ltd. La stratégie de la direction répondait à un besoin d'expansion, car selon elle le marché suisse était saturé et donc l'ouverture sur l'étranger était l'unique possibilité importante de croissance. En collaboration avec son partenaire, les CFF avaient l'intention de briguer deux des 25 concessions accordées dans le cadre des privatisation des chemins de fer anglais. Le dévolu était jeté sur les lignes Wessex et Thames dont la concession pour le réseau (couverture de 300 gares et de 1'400 kilomètres) arrivait à échéance en 2003-2004. Au niveau des réactions, la Confédération, actionnaire principal, soutenait la décision de l'ex-régie de se lancer dans la course à ces **deux concessions anglaises**, car elle augmenterait sa capacité concurrentielle au plan international. Pareillement, le DETEC estimait qu'il s'agissait d'une conséquence logique des accords bilatéraux: si les compagnies étrangères ont le droit d'entrer sur le marché suisse, il est normal que les CFF puissent mettre le pied à l'étranger. Les syndicats et les employés ont par contre réagi de manière courroucée à cette annonce.⁷

ANDERES
DATUM: 04.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Comme conséquence de l'ouverture du marché des chemins de fer en Suisse, les CFF et les MThB (Mittelthurgaubahn) se sont associés pour fonder une joint-venture. La filiale commune, baptisée **Regionalbahn Ostschweiz (RBO)** sera fondée pour l'été 2001 et entrera en service dès la fin 2002. L'exploitation vise à aménager l'offre régional pour les transports dans la région du Bodensee, mais le trafic voyageurs de longue distance et celui des marchandises ne seront pas concernés par le projet. Les CFF y seront les actionnaires principaux et les MThB disposeront d'une minorité de blocage.⁸

Les conseils d'administration des CFF et des Chemins de fer italiens (FS) ont décidé au début de l'année la **création d'une société commune – Cargo SI** – de transport de marchandises. Il était prévu que la nouvelle entreprise soit indépendante dans ses activités et responsable de promouvoir et gérer le fret. Sa mise en activité était prévue pour le 1er janvier 2001. Le lancement de Cargo SI était toutefois suspendu à la décision de la Commission de la concurrence de l'Union Européenne. Les événements logistiques et politiques firent qu'il n'y eut même pas besoin d'aller jusque-là. En effet, à cause de la complexité de l'intégration et de l'assimilation du personnel des deux compagnies et des deux réseaux de distribution en un, les CFF et les FS ont décidé en commun de geler la mise en service de l'entreprise. Bien que la fusion ait été abandonnée, la collaboration entre les deux entreprises ferroviaires s'est poursuivie, mais cette fois de façon plus lente afin de pouvoir incorporer des cultures d'entreprises différentes (apport matériel, tarification...) et gérer des problèmes complexes comme sur le fond de la fronde sociale.⁹

Du fait de l'ouverture des marchés dans le monde des lignes privées qu'a engendré la nouvelle loi sur les chemins de fer et de l'attractivité que créera la libéralisation de l'accès au réseau ferroviaire et la construction de deux nouveaux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg, **les CFF ont fait une offre de reprise à la compagnie Berne-Lötschberg-Simplon (BLS)** et à son actionnaire principal, le canton de Berne, propriétaire de 65,1% des actions. Leur but était d'étendre leur marché et d'éviter que l'accord de coopération qu'avait la Deutsche Bahn avec les BLS n'ouvre la porte du réseau suisse à la compagnie allemande. Le conseil d'administration de la BLS a rejeté l'idée de fusion, mais il a entamé des discussions avec les CFF en vue déboucher sur des modèles de collaboration. En juin, le Conseil d'Etat bernois et le canton de Berne ont approuvé un accord, qui a été soumis à la Confédération. Le Conseil fédéral l'a aussi plébiscité. Résultat de la réforme des chemins de fer, l'accord postulait un désenchevêtrement des tâches, l'idée consistant à ne conserver qu'un acteur là où c'était possible. Il revêtait la forme d'une lettre d'intention qui fixait les grands principes de la collaboration, mais ne réglait pas les détails de la restructuration, comme par exemple les modalités du transfert et les répercussions pour les divers acteurs touchés. De ce fait un groupe de travail commun composé de l'OFT, l'AFF, le canton de Berne, les CFF et les BLS, a été constitué.

La lettre d'intention **excluait pour des raisons plus politiques qu'économiques la fusion des deux entreprises**: ayant accordé un crédit de près d'un milliard de francs pour le développement des doubles voies du Lötschberg au début des années 80 et participant au financement du nouveau tunnel de base dont le propriétaire serait au final les BLS, la Confédération, unique actionnaire des CFF, payerait en cas de fusion deux fois l'infrastructure du BLS. En termes concrets, pour permettre aux CFF d'acquérir 34% d'actions, le canton de Berne était prêt à en céder au maximum 15%; pas d'avantage, car il voulait rester l'actionnaire majoritaire. De son côté, la Confédération, détentrice de 17,56% du capital, proposait de se dessaisir d'une partie de ses actions. Le Conseil fédéral soutenait la création d'une filiale spécifique pour l'infrastructure du réseau BLS et souhaitait se concentrer sur celle-ci, car cela permettrait de résoudre la question du prêt de CHF 1 milliard qu'elle avait accordé pour l'axe du Lötschberg. Si l'achat des actions sub-mentionnées additionnées à celle des petits actionnaires était une des solutions, l'autre consistait à augmenter le capital. Au niveau de la desserte des passagers, l'accord prévoyait que les BLS reprennent la totalité du réseau express régional bernois. Cela impliquait que les CFF leur cèdent les lignes de Thoune-Berne-Fribourg et de Bienne-Berne-Belp-Thoune. Quant aux CFF, le trafic national et international sera leur affaire exclusive. Tous les trains Intercity et Eurocity circulant sur l'axe Bâle-Berne-Brigue-Milan par le Lötschberg ainsi que ceux qui desservent Interlaken seront gérés par l'ex-régie. Dans le domaine des marchandises, le secteur demeurera en régime de concurrence. Les BLS créeront une filiale BLS Cargo dont la DB sera leur partenaire. La concurrence ne concernera que le transport des marchandises par trains complets. En effet, le transport de voitures restera l'apanage des BLS et le ferroutage prévu pour le 8.1.2001 sur l'axe Fribourg-en-Brigau-Novare par le Lötschberg continuera d'être exploité en partenariat par les BLS, les CFF et la société de transport HUPAC. Au final, chaque compagnie restera concessionnaire de son réseau.¹⁰

ANDERES
DATUM: 31.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

A la fin de l'année, les CFF se sont scindés en trois divisions, à savoir voyageurs, marchandises, infrastructures. Chaque secteur a reçu la responsabilité de rentabiliser ses activités. **Pour l'année 2000, les CFF ont réalisé un bénéfice net de CHF 146,2 millions**, en hausse de 21,5% et un résultat opérationnel en baisse de 14% à CHF 336,6 millions. Son chiffre d'affaires a augmenté de 3,5%, à CHF 5,95 milliards. Le trafic des voyageurs a bouclé l'année avec un bénéfice de CHF 63 millions, alors que celui des marchandises a enregistré une perte de CHF 58,8 millions. La division de l'infrastructure s'est révélée le secteur le plus rentable avec un excédent dépassant les CHF 12 millions. L'ex-régie fédérale y a réalisé ses plus importantes recettes en louant ses rails aux divers opérateurs: CHF728 millions. (Pour les comptes 1998 des CFF, voir ici.)¹¹

ANDERES
DATUM: 16.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et le Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) ont ratifié une convention scellant leur future coopération. Le canton de Berne a accepté que les CFF détiennent une participation dans la compagnie bernoise, qui a été plafonnée à 34%. Toutefois, Berne a promis à l'ex-régie un droit de préemption s'il se défait un jour d'un paquet d'actions. Prétextant la restructuration de l'entreprise et donc l'impossibilité de chiffrer la valeur des actions, les CFF n'ont pas pu acquérir immédiatement les 34%. Par ailleurs, l'ex-régie devait obtenir le feu vert de la Commission de concurrence avant d'officialiser l'achat. La **collaboration** a cherché à supprimer les doublons et à répartir les secteurs d'activités. Le **BLS** reprendra complètement d'ici à 2004 le RER bernois, lequel inclura l'ensemble du transport régional des voyageurs dans un périmètre incluant Fribourg, Payerne, Morat, Neuchâtel, Biemme, Langnau et Thoune. Il exploitera aussi les trains RegioExpress Berne-Langnau-Lucerne et Berne-Kandersteg-Brig. Le BLS conserve le transport de voitures au Lötschberg, de Kandersteg à Goppenstein. En retour, les **CFF** s'occuperont du trafic voyageur longue distance sur l'axe Lötschberg. Il s'agit essentiellement des lignes Thoune-Brig et Thoune-Interlaken. Les CFF auront aussi l'exclusivité du trafic par wagons isolés sur le Lötschberg. En revanche, le secteur des marchandises restera soumis à la concurrence, notamment pour le trafic de transit et pour trains complets.¹²

ANDERES
DATUM: 29.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF n'auront pas besoin de rembourser à la Confédération **deux prêts d'un montant total de CHF 1,9 milliards**. Le Conseil fédéral a renoncé à leur **remboursement** pour leur permettre de constituer des provisions dans le domaine de l'énergie et pour la compensation du renchérissement versée aux anciens rentiers.¹³

ANDERES
DATUM: 06.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF ont fait face à un **manque de personnel**. A mi-juin, 700 postes n'étaient pas repourvus, ce qui représentait un **sous-effectif de 2%**. Pour essayer de combler ce "trou", l'ex-régie a approché des entreprises ferroviaires européennes (DB, SNCF, RENFE, Vorarlberg). Le succès n'a pas été au rendez-vous. Le programme "Chance" – qui assure une nouvelle formation ou un perfectionnement aux employés menacés de licenciements afin qu'ils puissent trouver une nouvelle activité dans l'entreprise –, n'a pas permis non plus de pallier à la crise des effectifs. Devant cette pénurie, l'entreprise de transport a lancé une nouvelle conception de formation, baptisée **"Log-in"**, qui se présente sous la forme d'un organe indépendant, dont le BLS est partie prenante.¹⁴

ANDERES
DATUM: 26.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le projet de fusion **Cargo SI** s'est transformé en une **coopération pragmatique** entre les CFF et les chemins de fer italiens FS. Les deux partenaires se sont répartis le marché unifié Suisse-Italie. Les CFF se chargent de la gestion du trafic Nord-Sud en provenance d'Allemagne jusqu'au nord de Milan, alors que les FS en font de même au sud de Milan. Chaque compagnie a mis à disposition du partenaire le personnel et le matériel nécessaire sur sa part de territoire. Faute de mariage italien, CFF Cargo, filiale marchandises des CFF, a conclu un accord de coopération avec la société allemande Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Cette alliance a été conçue afin de permettre à l'ex-régie de faire face à la Deutsche Bahn (DB) lors de la libéralisation du rail.¹⁵

ANDERES
DATUM: 09.08.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF ont décidé de **remodeler et de moderniser 620 gares ferroviaires et points d'arrêt**. Estimée à CHF 340 millions, soit un demi-million par station, cette opération, qui durera 5 ans, a comme ambition de remplacer les bâtiments hétérogènes par des lieux fonctionnels, dotés d'un mobilier standardisé, ainsi que d'équipements de vente et d'information. La halte la plus simple comprendra le "Railbeam", deux parois de verre et en métal surmontées d'une toiture. Elle sera équipée d'un panneau d'information comprenant les horaires, les transports locaux et un plan de la localité, d'un automate à billets et d'un écran donnant des informations en temps réel sur la circulation des trains et les retards. Durant l'année en cours, 220 stations ont été mises en chantier, en particulier sur la ligne Berne-Lausanne. Les 370 points d'arrêt restants seront mis réaménagés d'ici à 2006. Les bâtiments, dont l'occupation n'est plus nécessaire, seront désaffectés. Si une nouvelle utilisation n'est pas trouvée, les CFF prévoient même leur destruction en faveur d'abris à vélos ou de places de stationnement.¹⁶

ANDERES
DATUM: 18.08.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le conseil d'administration des MThB (Mittelthurgaubahn) a donné le feu vert à la **joint venture Regionalbahn (RBO)** avec les CFF.¹⁷

ANDERES
DATUM: 05.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Bien qu'ayant franchi en mars avec succès la préqualification, le conseil d'administration des CFF a décidé en octobre de **retirer ses demandes de concession** pour l'exploitation de deux réseaux de la **banlieue ouest de Londres**. Les CFF ont motivé leur décision par les nouveaux paramètres que le nouveau ministre britannique des transports avait instaurés depuis son arrivée. En juillet, il a rendu public les principes de sa politique ferroviaire. Celle-ci modifiait le processus d'appel d'offres et, surtout, réduit à cinq ou six ans la durée des concessions qu'il était prévu d'attribuer. Afin de se donner le temps de mettre cette politique en place, il a prolongé les concessions en vigueur de deux ans. Initialement les concessions devaient être adjudgées pour 12 à 20 ans et c'était ce sur quoi l'ex-régie voulait miser. Un autre motif a refroidi les CFF : une clause en discussion prévoyait que le repreneur d'une concession serait tenu d'investir, non seulement dans le matériel roulant, mais aussi dans les infrastructures.¹⁸

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.¹⁹

ANDERES
DATUM: 15.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

En fin d'année, les **négociations salariales** ont abouti à un accord entre les syndicats et la direction générale des CFF. Dans un premier temps, les syndicats réclamaient une augmentation de 5% du salaire : 2% pour la compensation du renchérissement et 3% de hausse réelle. La contre-proposition des CFF a été une augmentation de la masse salariale de 3,3% pour un coût de CHF 72,5 millions, réparti en une augmentation générale de 1%, une compensation unique pour les efforts consentis de 1% et un solde consistant en bonus individuel et en compensations de mesures antérieures. L'accord final entre les deux parties portait sur une augmentation de 1% et une prime de CHF 1'000 pour tous les employés. Au total, la masse salariale a été augmentée de 3,6%.²⁰

ANDERES
DATUM: 31.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF ont enregistré un **bénéfice de CHF 314,1 millions** (+124,5%). Cette forte croissance est due notamment à la vente d'une partie de leur participation dans Sunrise (CHF 118 millions). Elle provient également de la liquidation de CHF 101 millions de réserves constituées dans la perspective de créer une société commune pour les transports des marchandises avec l'italienne FS Cargo. Les produits d'exploitation ont atteint CHF 6,031 milliards (+1,5%) et les charges CHF 5,785 milliards (+2,9%). Le résultat d'exploitation du groupe a enregistré, avec CHF 245,7 milliards, un recul de 23,6%. Une hausse des amortissements et une augmentation des charges liées au matériel expliquent l'augmentation de 2,9% des charges. Avec CHF 80,1 millions de recettes,

2001 a été une année record pour le trafic voyageurs. Pour la première fois, la barre des **300 millions de voyageurs** (+6,1%) a été franchie. La situation du trafic des marchandises a été nettement moins réjouissante; les CFF y ont essuyé une perte de CHF 68 millions (+17,9%). L'ex-régie s'est fixée l'objectif de parvenir à un résultat bénéficiaire pour le trafic des marchandises d'ici à 2005 au plus tard, et de doubler le trafic marchandises à travers les Alpes dans les dix prochaines années. Autre ombre au tableau : l'indice de satisfaction a été jugé insatisfaisant par le personnel. ²¹

ANDERES
DATUM: 13.05.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Moyennant un investissement de CHF 420 millions, les CFF voulaient **encourager le transfert des poids lourds de la route sur le rail**. Le but est d'amener, d'ici à 2005, 355'000 camions supplémentaires sur la voie ferrée. L'une des priorités sera d'accroître les capacités des deux systèmes de transport Cargo Domino et Cargo Express. Pour le réaliser, les CFF demandaient à la Confédération une aide financière de CHF 250 millions. Environ CHF 200 des 250 millions réclamés serviront au développement de l'infrastructure des deux systèmes de transport. ²²

ANDERES
DATUM: 05.06.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF vont investir près de CHF 2,9 milliards au cours des quinze prochaines années dans des **nouvelles installations augmentant la sécurité du réseau ferré**. Trois projets de modernisation ont été approuvés par le conseil d'administration. Quelque CHF 1,7 milliard sera alloué au renouvellement des installations électroniques d'enclenchement de la sécurité, entièrement unifiées d'ici à 2008. Les CFF investiront encore CHF 830 millions pour équiper les trains suisses du système européen de sécurité ETCS (European Train Control System) d'ici à 2017. Enfin, la création d'un réseau mobile de télécommunications a été budgétisé à CHF 375 millions. Sur l'ensemble des investissements, une somme de CHF 1,4 milliard est déjà attribuée dans le cadre de la convention de prestations des CFF. ²³

ANDERES
DATUM: 02.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La **rénovation des 620 gares régionales** des CFF souffrira d'un retard d'au moins trois ans. A cause du frein aux dépenses, les CFF devraient recevoir CHF 109,5 millions de moins que prévu de la Confédération en 2003. Seule la moitié des transformations prévues pour 2003 seront entreprises. ²⁴

ANDERES
DATUM: 08.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La compagnie thurgovienne de la Mittelthurgaubahn (MThB) a fait part en juin de ses graves difficultés financières en présentant un découvert de plus de CHF 30 millions. La stratégie offensive (volonté d'augmenter d'au moins 40% du volume des passagers) et l'assainissement de la ligne du lac, qui a dépassé le budget prévu, étaient à l'origine des problèmes. De plus, la quasi-totalité du capital-actions allait être englouti par les CHF 10 millions de pertes de l'exercice 2001 et les CHF 23 millions de dettes envers les CFF. La compagnie espérait boucher le trou avec l'aide de la Confédération. Les sommes promises pour la rénovation (CHF 30 millions) n'avaient pas encore été versés par l'OFT. Au vu de la situation, la MThB a obtenu de ses créanciers et, notamment des CFF, un moratoire jusqu'en septembre afin de présenter une analyse de ses difficultés, ainsi qu'un plan de redressement. L'OFT a répondu à la **MThB** en indiquant que les CHF 30 millions n'étaient à disposition que pour des projets concrets et non des opérations de renflouement. Devant l'impossibilité d'obtenir CHF 40 millions pour s'en sortir, la compagnie thurgovienne **a conclu un contrat cadre avec les CFF**. Ceux-ci avaient auparavant refusé la proposition, jugée trop risquée, de reprendre la majorité du capital-actions de la compagnie à titre de compensation pour leurs prétentions. Les CFF ont repris le matériel roulant pour CHF 130 millions, l'infrastructure et les 240 employés de la MThB, dont 140 par la **Thurbo SA**. Le projet Thurbo initial, détenu à 60% par les CFF et 40% par la MThB, devait démarrer en décembre et il visait à améliorer la desserte de la région et à s'étendre au trafic régional. Dans le nouveau projet Thurbo, la part des CFF s'est accrue à 90% et les 10% restants sont passés au canton de Thurgovie. La réalisation de ce plan d'assainissement était subordonnée à une série de conditions, notamment à l'injection de fonds fédéraux pour CHF 13,6 millions destinés à couvrir des dépenses clairement définies. Cet argent sera alloué sur la base de la loi sur les chemins de fer et accordé par l'OFT de sa propre autorité. Avec ce rachat, les CFF reprenaient l'exploitation de deux lignes en Allemagne, Constance-Singen-Engen et Radolfzell-Stockach. L'assemblée générale de la MThB a accepté la liquidation de la compagnie et le contrat-cadre conclu avec les CFF. Elle a en revanche refusé de décharger le conseil d'administration. ²⁵

ANDERES
DATUM: 10.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

En décembre, les CFF ont décidé de mettre fin à leur collaboration avec les Ferrovie dello Stato (FS) (Société nationale des chemins de fer Italiens) pour le trafic des marchandises. Ils l'avaient pourtant étendue en début d'année. Dans la foulée, CFF Cargo va **fonder en 2003 une filiale en Italie** afin d'acheminer le trafic ferroviaire entre la frontière suisse et la région du nord de Milan. Les convois à destination du reste de la péninsule continueront à être pris en charge dès la frontière par les FS. Les CFF ont justifié leur décision par le fait que les objectifs fixés, en termes de qualité et de ponctualité, n'avaient pas été atteints. A ces difficultés se sont ajoutés l'engorgement chronique du transit par Luino (IT) et la vulnérabilité de la région aux intempéries. Tirant les leçons de cet échec, les CFF ont donc décidé de profiter du libre accès aux réseaux garanti par l'UE. ²⁶

ANDERES
DATUM: 14.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Les 28'000 employés des CFF verront leurs **salaires augmenter de 0,7%**. Les syndicats réclamaient 3% à la base. Certains bénéficieront en plus de hausses individuelles qui représentent 1,6% de la masse salariale. ²⁷

ANDERES
DATUM: 20.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

En guise de remerciement à ses employés, qui ont fait des heures supplémentaires ou qui ont reporté leurs vacances pour Expo02, les CFF ont **versé à la commission du personnel CHF cinq millions** provenant d'une part du bénéfice réalisé durant la manifestation. Ils s'y étaient engagés si le résultat financier était bon. Chaque employé a reçu CHF 150 en chèques Reka et CHF 500'000 ont été versés à des oeuvres d'entraide. ²⁸

ANDERES
DATUM: 31.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF ont plongé dans les chiffres rouges avec une **perte de CHF 12 millions**. Ils ont accru leur produit d'exploitation de 4,8% à CHF 6,23 milliards en 2002, pour des charges en hausse de 5,9% à CHF 6,13 milliards. Le résultat d'exploitation avant intérêts et impôts (EBIT) s'est effondré de 73% à CHF 122 millions. Dans les détails, l'entreprise affichait des résultats contrastés. Dopés par Expo.02, le trafic voyageurs a généré un excédent de produits de CHF 113,7 millions. Les voyageurs-kilomètres ont progressé de 6,6% à 14,24 milliards de kilomètres. Le trafic marchandises a en revanche souffert de la morosité conjoncturelle, mais également de nombreuses interruptions internationales. La perte découlant des activités marchandises s'est accrue à CHF 96,1 millions. Le bénéfice de l'infrastructure a quant à lui reculé à CHF 106,5 millions. Les chiffres rouges s'expliquent par une provision de CHF 183 millions pour la caisse de pension des employés. A la fin 2002, l'institution de prévoyance n'accusait plus qu'un taux de couverture de 80,5%, faute de dotation suffisante en réserves pour fluctuations de change lors de sa création. En plus de la déprime boursière, les CFF présentent le désavantage d'une structure d'âge « défavorable » de ses membres. La moitié des quelque 59'000 assurés sont en effet des rentiers. En 2002, les CFF employaient 27'676 collaborateurs, en moyenne annuelle à plein temps. ²⁹

ANDERES
DATUM: 21.05.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et les Transports de Martigny et Région (TMR) ont créé une société commune pour **l'exploitation du trafic ferroviaire régional en Valais**. Elle couvre le trafic voyageur entre Saint-Gingolph et Brigue, et entre Martigny et Orsières. Baptisée **RegionAlps**, la nouvelle société est détenue à 70% par les CFF et à 30% par les TMR. Les CFF ont apporté neuf rames qui assurent le trafic régional entre Saint-Gingolph et Brigue et les TMR trois rames qui circulent entre Martigny et Orsières. ³⁰

ANDERES
DATUM: 28.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de se sortir des chiffres rouges et de retrouver l'équilibre en 2005, les CFF ont été contraints d'élaborer un **programme de restructuration**. Le trafic des wagons complets grève les CFF d'un déficit annuel de CHF 36 millions. Deux variantes d'assainissement ont été évoquées. Les CFF ont opté pour la variante « optimisation ». Celle-ci préservera le réseau actuel de desserte marchandises. Sur 1'950 personnes qu'emploie **CFF Cargo** pour le trafic des wagons complets, 353 emplois seront supprimés dans les trois ans et demi. La direction a indiqué que les suppressions se feront sans licenciements. Le nouveau concept de production élimine les pointes extrêmes du matin et du soir. Les 690 points de dessertes ont été maintenus. Comme ces mesures entraîneront des économies de CHF 29,5 millions au lieu des 36 fixés, CFF Cargo a introduit d'autres mesures dans les domaines "chiffre d'affaires", "services généraux" et "productivité" d'un montant de 6,5 millions. Le nouveau concept a été introduit au

changement d'horaire de mi-décembre. Sa réalisation, qui doit s'achever en 2006, implique des investissements oscillant entre CHF 135 et 155 millions. Parallèlement, CFF Cargo simplifiera l'administration dans les huit gares frontières. Les formalités administratives seront regroupées au Centre de service à la clientèle à Fribourg.³¹

ANDERES
DATUM: 15.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Sous le label « **Rail City** », les CFF vont **transformer les gares** de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, Winterthour et Zurich **en centres de service modernes**. L'investissement sera de CHF 200 millions. La suppression des guichets dans les gares se poursuivra. Dès 2004, 38 des 316 gares qui emploient encore du personnel seront restructurées. Aucun licenciement n'est prévu. Les CFF s'en tiennent à leur stratégie de remplacement des gares gérées par du personnel par des gares pourvues d'automates. Par ailleurs, 23 nouveaux arrêts munis d'automates seront créés, notamment sur la nouvelle ligne RER Zoug.³²

ANDERES
DATUM: 31.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF ont renoué avec les **chiffres noirs** en réalisant un **bénéfice de CHF 24,9 millions**. Les charges d'exploitation ont crû de 3% pour s'établir à CHF 6,312 milliards, tandis que les produits se sont appréciés de 2,6% à CHF 6,49 milliards. Le bénéfice est notamment dû à des provisions pour la caisse de pension inférieures à celles de 2002. Les chiffres noirs ont aussi été gonflés par la vente unique d'une participation de CHF 90 millions. Le trafic des marchandises est parvenu à renverser la tendance. Son déficit est passé de CHF 96,1 millions à CHF 33,1 millions en l'espace d'une année. Les recettes étant faibles (+2,1%), ce résultat est principalement dû aux mesures de restructuration dans le domaine du personnel et à la gestion des coûts. Globalement, l'effectif des CFF est resté stable avec 28'707 collaborateurs à plein temps (-0,3% ou 79 postes). Le trafic voyageurs n'a pas pu renouveler le record de l'année Expo.02. Ce dernier a dégagé un excédent de CHF 93,4 millions, soit CHF 20,3 millions de moins qu'une année auparavant. Outre l'absence des voyageurs d'Expo.02, les CFF ont dû faire face à une augmentation des dépenses relatives au matériel roulant. Le trafic régional et celui des loisirs ont progressé grâce à l'élargissement de l'offre et au trafic d'excursions en Suisse. Le nombre de passagers est passé de 245,2 à 250,2 millions. Le trafic international a pour sa part souffert du recul du tourisme. Séparé depuis début 2003, le domaine de l'immobilier a enregistré une perte de CHF 4,6 millions. Ce secteur a été astreint par la Confédération au versement de CHF 141 millions à titre de paiement compensatoire en faveur de l'infrastructure. Ce dernier domaine a clôturé l'année sur un excédent de CHF 300'000. Le montant total des investissements en infrastructures s'est monté à CHF 1,675 milliards.³³

ANDERES
DATUM: 28.02.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et Trenitalia ont fondé **TILO** dans le but d'exploiter la ligne Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso-Côme-Milan. Chaque entreprise possède 50% du capital actions de la nouvelle société. Les deux sociétés ferroviaires ont également décidé d'augmenter leur participation dans leur filiale commune Cisalpino. Ils vont investir plus de CHF 450 millions dans l'achat de 14 trains pendulaires d'ici à 2007. (Pour la dissolution de Cisalpino en 2009, voir ici.)³⁴

ANDERES
DATUM: 24.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les présidents des CFF et de la SNCF ont signé un **protocole d'accord** visant à améliorer les dessertes transfrontalières et à élargir leur coopération dans le domaine des grandes lignes. Au sujet de ces dernières, les deux compagnies ferroviaires ont décidé de confier, à partir du 1er janvier 2005, l'ensemble des relations commerciales TGV entre la France et la Suisse à leur **filiale commune Lyria**. La collaboration en matière de transport régional transfrontalier concerne principalement la région genevoise, la zone de Bâle et l'arc jurassien. Le capital de cette société de droit français est détenu pour 89% par la SNCF et pour 11% par les CFF.³⁵

ANDERES
DATUM: 27.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et les syndicats sont parvenus à un **accord sur une nouvelle convention collective de travail** (CCT). Elle prévoit le maintien de la protection contre le licenciement et une semaine de vacances supplémentaire. Celle-ci est donnée en compensation à la durée annuelle de travail qui passe de 1'950 à 2'000 heures. En contrepartie, les partenaires sociaux souscrivent à une paix du travail. La nouvelle CCT entrera en vigueur le 1er janvier 2005 et sera valable deux ans. Si elle n'est pas dénoncée, elle sera prolongée tacitement.³⁶

ANDERES
DATUM: 31.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF ont réalisé un **bénéfice de CHF 42,6 millions en 2004**. Le résultat d'exploitation du trafic voyageurs a progressé de CHF 26,4 millions, pour atteindre CHF 191,9 millions. Le nombre de voyageurs-kilomètres a augmenté de 2,2% à 12,565 milliards. Les CFF ont transporté 253,4 millions de clients, soit 2,5 millions de plus qu'en 2003. La tendance à amélioration du trafic marchandises s'est confirmée. Malgré des dépenses importantes pour s'implanter en Allemagne et en Italie, CFF Cargo a réduit ses pertes à CHF 2,8 millions. Les prestations en tonnes-kilomètres ont augmenté de 1,8%. L'ex-régie estime que ce résultat financier positif a été obtenu grâce à l'augmentation de la productivité ainsi qu'à la gestion des coûts. Les produits s'élevèrent à CHF 7,008 milliards (+ 8%) et les charges à CHF 6,757 milliards (+ 7%). Le résultat d'exploitation après déductions pour la caisse de pension est passé à CHF 101,1 millions.³⁷

ANDERES
DATUM: 29.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Suite aux mauvais résultats du 1er semestre 2005 de **CFF Cargo**, les CFF ont annoncé leur volonté de réduire les coûts de ce dernier de 8% et ont mis en place un **plan de restructuration**. Sur 650 sites de transbordements existants, le réseau n'en conservera plus que 323 à partir de mai 2006. Le nouveau concept de transport des marchandises permettra aux CFF d'acheminer 95% de l'ancien volume de marchandises. Les installations de transbordement peu utilisées ou celles desservies de manière plus rentable par route ne feront plus partie intégrante du nouveau réseau. Des discussions ont été engagées avec les clients afin de trouver des solutions flexibles. Sur les 4'800 emplois de CFF Cargo, 360 postes disparaîtront d'ici à juin 2006, ainsi que 230 emplois dans les secteurs non opérationnels (finances, personnel, information et gestion de la production) et 60 autres places dans la filiale CFF Infrastructure. Aucun licenciement n'est prévu et CHF 78 millions seront provisionnés pour les départs en retraite anticipée et les aides à la reconversion. Les CFF attendent de cette restructuration une amélioration du résultat de CHF 85 millions par an, ainsi qu'un équilibre des comptes à partir de 2007. L'entreprise ferroviaire s'est refusée à demander au parlement de suspendre l'abandon des subventions de CHF 47 millions dès 2008, de même que de nouveaux subsides.

Prenant position sur cette restructuration de CFF Cargo, le Conseil fédéral a indiqué que **les mesures engagées par les CFF se justifiaient financièrement**. De plus, le nouveau concept garantissait la desserte dans l'ensemble du pays et il satisfaisait aux exigences de la convention de prestation. De ce fait, le Conseil fédéral s'est refusé à demander au parlement des allocations de fonds supplémentaires. Pour maintenir une offre de prestation dans son intégralité, il aurait fallu des moyens supplémentaires à hauteur de CHF 90 millions. Ces subventions se feraient au détriment d'autres secteurs tel que le trafic régional. Allant dans le sens du gouvernement, le Conseil des Etats a rejeté la proposition de maintenir au niveau de 2005 l'enveloppe destinée au trafic marchandises en 2006 (05.047). (Concernant le budget 2006, voir ici.)³⁸

ANDERES
DATUM: 31.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que les CFF n'ont jamais autant transporté de voyageurs et de marchandises, l'entreprise a essuyé **une perte de CHF 166,3 millions pour l'année 2005**. Plusieurs éléments peuvent expliquer ce résultat. Les CFF ont dû constituer une provision pour le 2ème pilier de CHF 94 millions. Les CFF avaient déjà dû consentir à une provision de CHF 150 millions en 2004. Ils ont dû faire face aux pertes de CFF Cargo. Celles-ci ont atteint CHF 55,7 millions, sur un chiffre d'affaire de CHF 957,2 millions. Pour répondre à cette mauvaise situation, les CFF ont restructuré leur société de transport de marchandises. La réorganisation a coûté près de CHF 110 millions. L'entreprise ferroviaire a subi des événements exceptionnels tels que la panne de courant du 22 juin et les violentes intempéries d'août. Ces dernières ont provoqué des dégâts chiffrés à CHF 50 millions. Les redevances perçues par la Confédération pour l'utilisation du réseau après l'introduction de Rail 2000 ont également connu une hausse de CHF 60 millions. Les CFF ont transporté en 2005 11,48 milliards de tonnes-kilomètres, soit une hausse de 13,4% par rapport à 2004. 276 millions de passagers ont emprunté le train, soit une augmentation de 8,8%. Cette fréquentation, qui constitue un record, a engendré un revenu de CHF 2,07 milliards (+11%). Le secteur de l'infrastructure a dégagé un bénéfice de CHF 17,4 millions. Le bilan 2005 laisse apparaître un produit d'exploitation de CHF 7,087 milliards (+1,1% par rapport à 2004) et des charges de CHF 7,107 milliards (+5,2%).³⁹

ANDERES
DATUM: 21.01.2006
MAGDALENA BERNATH

Um ihren Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr zu erhöhen, gründeten die SBB und die Deutsche Bahn eine gemeinsame Marketing-Firma namens „**Rheinalp**“. Ähnliche Kooperationen pflegen die SBB bereits mit den Bahnen Italiens (unter der Marke Cisalpino) und Frankreichs (Lyria). Schwerpunkt der Zusammenarbeit mit Deutschland bilden Frankfurt, Stuttgart und München.⁴⁰

ANDERES
DATUM: 20.04.2006
MAGDALENA BERNATH

Die SBB boten **Studierenden** an, sie zu **Lokomotivführern** auszubilden. Nach einer 35 Wochen dauernden Schulung sollen sie zu Spitzenzeiten und an Wochenenden zur Entlastung der Vollzeit-Lokomotivführer auf S-Bahnlinien zum Einsatz kommen. Die Bahnangestellten kritisierten dieses Ansinnen; sie befürchteten Lohndumping und einen Verlust an Sicherheit.⁴¹

ANDERES
DATUM: 22.04.2006
MAGDALENA BERNATH

Die SBB nahmen das neue Zugsicherungssystem **European Train Control System (ETCS)** in Betrieb. ETCS ist europaweit kompatibel und liefert dem Lokomotivpersonal alle Fahrinformationen direkt in den Führerstand. Es ermöglicht die Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit und damit eine raschere Zugfolge, was die Kapazität der Strecke erheblich verstärkt. Ab Juli verkehrten die Personenzüge auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist vorerst in den Randstunden am Abend mit ETCS, ab Dezember alle täglich über 240 Züge, wobei die Höchstgeschwindigkeit vorerst auf 160 km/h beschränkt blieb. Ab Dezember 2007 soll die Maximalgeschwindigkeit auf 200 km/h erhöht werden. (Zu ETCS siehe auch hier.)⁴²

ANDERES
DATUM: 24.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Februar gab **Benedikt Weibel** nach 14 Jahren im Amt seinen **Rücktritt als SBB-Chef** auf Ende Jahr bekannt. Zu seinem Nachfolger wählte der SBB-Verwaltungsrat den Baselbieter Andreas Meyer, welcher bei der Deutschen Bahn (DB) für die S-Bahnen von Berlin und Hamburg zuständig ist.⁴³

ANDERES
DATUM: 21.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Im April kündigten die SBB ihre Gesamtarbeitsverträge per Ende Jahr; um wettbewerbsfähig zu bleiben, brauche es branchenübliche Arbeitsbedingungen. Um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen, absolvierten Mitte Dezember rund 2'000 Lokomotivführer ihren Dienst nach Vorschrift. Kurz vor dem Auslaufen des GAV einigten sich Eisenbahngewerkschaften und SBB auf einen **neuen Gesamtarbeitsvertrag**: Die SBB-Angestellten erhalten 3,5% mehr Lohn und einen Tag mehr Ferien, müssen dafür aber 41 statt 40 Stunden pro Woche arbeiten.⁴⁴

ANDERES
DATUM: 31.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Die SBB schrieben **2006** mit einem **Ergebnis von CHF 259,4 Mio.** wieder schwarze Zahlen. Verbesserungen in allen operativen Bereichen und die Auflösung von Rückstellungen ermöglichten das Resultat. Der Personenverkehr erzielte ein Betriebsergebnis von CHF 246,2 Mio. (2005: CHF 132,7 Mio.) Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg um 3,2% auf 14,27 Mrd.; die SBB beförderten 285,1 Mio. Reisende (+3,3%). Der Güterverkehr musste auch 2006 Verluste hinnehmen, das Betriebsergebnis fiel mit CHF -37,3 Mio. aber deutlich besser aus als im Vorjahr (CHF -166,4 Mio.). Die gesamte Verkehrsleistung von SBB Cargo übertraf mit 12,34 Mrd. Nettotonnenkilometern erstmals die 12-Mrd.-Grenze (2005: 11,48 Mrd.). Die SBB Infrastruktur erzielte ein Jahresergebnis von CHF 91,8 Mio. (+CHF 74,4 Mio.) Die Erfolgsrechnung 2006 schloss mit einem Betriebsertrag von CHF 7,217 Mrd. (+1,0%) und einem -aufwand von CHF 6,922 Mrd. (-2,6%).⁴⁵

ANDERES
DATUM: 26.04.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, CFF Cargo a annoncé la **suppression de 70 postes de travail sur trois ans sur le site industriel de Bellinzona**. Cette mesure, qui participe du plan de restructuration du secteur maintenance décidé en mars 2006, n'entraînera toutefois aucun licenciement. L'entreprise investira en outre CHF 30 millions sur cinq ans pour améliorer la compétitivité du site, appelé à devenir l'unique centre de compétences pour l'entretien de 565 locomotives et 17'000 wagons.⁴⁶

ANDERES
DATUM: 21.09.2007
NICOLAS FREYMOND

En septembre, et après neuf ans de travaux préparatoires, la construction de la **nouvelle traversée de Zurich de Altstetten vers Oerlikon** a débuté. Cette boucle de 4,8 km doit permettre de désengorger la gare de Zurich, par laquelle transitent quotidiennement plus de 300'000 voyageurs, grâce à quatre nouvelles voies qui passeront sous la Limmat. À l'actuelle gare de surface, dont les lignes s'achèvent en cul de sac, s'ajoutera ainsi une deuxième gare souterraine et traversante. Les trains en transit ne devant plus rebrousser chemin, un gain de trente minutes sera en outre réalisé sur les itinéraires à destination de Saint-Gall. Cofinancée par le canton de Zurich, la Confédération et les CFF, la nouvelle infrastructure entrera en service d'ici 2015. La gare souterraine existante ne sert que le trafic régional (S-Bahn), tandis que la nouvelle gare sera essentiellement dévolue au trafic national à destination du nord-est du pays.⁴⁷

ANDERES
DATUM: 13.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Au mois d'août, de **nombreux changements** sont survenus **au sommet de CFF Cargo SA** avec les retraits du directeur Daniel Nordmann et du chef des finances Peter Meier. Ces démissions ont fait suite aux mauvais résultats financiers de l'entreprise au premier semestre de l'année sous revue (déficit de CHF 35 millions). Pour les remplacer, le patron des CFF, Andreas Meyer, a nommé Nicolas Perrin au poste directeur ad interim et Thomas Remund chef des finances. En fin d'année, le conseil d'administration a définitivement entériné la nomination de Nicolas Perrin au poste de directeur.⁴⁸

ANDERES
DATUM: 31.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Pour la deuxième année consécutive, les CFF ont réalisé un **exercice bénéficiaire en 2007** avec un excédent de recettes de CHF 80,4 millions (2006: CHF 259,4 millions). Ce bénéfice est largement imputable aux segments du trafic voyageurs et de l'immobilier. Le nombre de voyageurs a crû de 7,1% pour s'établir à 306,7 millions (2006: 281,5 millions) et le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a bondi de 6,1% à 15,134 milliards (2006: 14,27 milliards). Ce segment a enregistré un revenu total de CHF 2,47 milliards (+7,1%) pour un résultat d'exploitation de CHF 249,5 millions (2006: CHF 250 millions). Le segment immobilier a, pour sa part, affiché un résultat d'exploitation de CHF 270,9 millions (2006: CHF 229,8 millions), en dépit des indemnités compensatoires versées au segment infrastructure ainsi que des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé par le groupe CFF pour l'assainissement de la caisse de pension (CHF 1'493 millions). Le résultat global se ressent cependant fortement des lourdes pertes réalisées dans le trafic des marchandises, malgré les mesures de restructuration prises en 2005 et 2006. Le résultat d'exploitation de ce segment s'est nettement détérioré pour s'établir à CHF -180 millions (2006: CHF -29,2 millions), engendrant une perte annuelle de CHF 190,4 millions (2006: CHF 37,3 millions). CFF Cargo a cependant enregistré une croissance de ses prestations avec 13,37 milliards de tonnes-kilomètres nettes (+8,3%) et de ses revenus, qui se sont élevés à CHF 1,06 milliard (+5,6%). Enfin, le segment infrastructure a connu une régression, son résultat annuel s'établissant à CHF 32,2 millions (2006: CHF 91,8 millions).⁴⁹

ANDERES
DATUM: 29.01.2008
NICOLAS FREYMOND

En accord avec les commerces partenaires, les CFF ont décidé d'**interdire la vente d'alcool dans les gares à partir de 22 heures**, dès le 1er avril 2008. Cette mesure vise principalement une amélioration de la propreté et de l'ordre, comme de la sécurité des voyageurs et du personnel. Les CFF entendent ainsi mettre un terme aux rassemblements de personnes en état d'ébriété.⁵⁰

ANDERES
DATUM: 26.06.2008
NICOLAS FREYMOND

L'année 2008 a été marquée par un certain nombre de **changements à la direction et au conseil d'administration** des CFF. Le plus important fut l'élection de Ulrich Gygi, jusque-là directeur de la Poste, à la présidence du conseil d'administration en remplacement de Thierry Lalive d'Épinay.⁵¹

ANDERES
DATUM: 30.08.2008
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, les CFF ont annoncé l'**achat de matériel roulant** pour les réseaux régionaux vaudois, bâlois et tessinois. Le conseil d'administration a octroyé un crédit de CHF 418,6 millions pour acquérir 32 trains automoteurs articulés de type « FLIRT », dont 19 sont destinés au RER vaudois, 11 au TILO tessinois et 2 au Regio-S-Bahn bâlois.⁵²

ANDERES
DATUM: 26.09.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de la conférence de presse semestrielle, début septembre, le patron des CFF, Andreas Meyer, a annoncé être à la **recherche de partenaires pour CFF Cargo**, pour le marché tant international que suisse. La vente du segment marchandises n'est toutefois pas à l'ordre du jour. Cette annonce a été accueillie favorablement par les milieux politiques. Jean-René Germanier (prd, VS), membre de la CTT-CN, a ainsi jugé que cette réorientation stratégique permettrait de corriger la principale faiblesse de CFF Cargo, à savoir son manque de partenariats. Une vingtaine d'entreprises ont répondu à l'appel des CFF, dont une dizaine jugées sérieuses par la direction de l'ancienne régie.⁵³

ANDERES
DATUM: 28.10.2008
NICOLAS FREYMOND

À partir du 1er janvier 2009, le secteur **CFF Immobilier deviendra une division à part entière** au sein de l'entreprise publique, et non plus seulement au plan comptable. Elle s'ajoutera ainsi aux trois entités existantes (Voyageurs, Marchandises et Infrastructure).⁵⁴

ANDERES
DATUM: 31.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Pour la troisième année consécutive, les CFF ont réalisé un **exercice bénéficiaire en 2008** avec un excédent de recettes de CHF 345 millions (2007: CHF 80,4 millions). Ce bénéfice est largement imputable aux segments du trafic voyageurs et de l'immobilier, ainsi qu'à l'assainissement en cours du trafic marchandises. Le nombre de voyageurs a crû de 5,2% pour s'établir à 322,6 millions (2007: 306,7 millions) et le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a bondi de 6,7%, à 16,14 milliards (2007: 15,134 milliards). Le résultat net du segment voyageurs a progressé pour s'établir CHF 276,8 millions contre CHF 249,5 millions en 2007. Toujours en plein essor, le segment immobilier a affiché un résultat d'exploitation en hausse de 7,9% à CHF 291,6 millions (2007: CHF 270,9 millions). Ceci étant, après versement des indemnités compensatoires au segment infrastructure (CHF 69 millions) et paiement des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé par le groupe CFF pour l'assainissement de la caisse de pension (CHF 132,1 millions), le résultat du segment immobilier a fondu de CHF 29,3 à 3,3 millions. Malgré une sensible amélioration, le trafic des marchandises a enregistré un résultat négatif de CHF -29,9 millions (2007 : CHF -190,4 millions). CFF Cargo a réduit ses prestations de 6,3% pour atteindre 12,53 milliards de tonnes-kilomètres nettes (2007: 13,37 milliards), par l'abandon de transports peu rentables et en raison de la dégradation de la situation économique. Surtout, le groupe a dû emprunter pour financer ses investissements à hauteur CHF 505,6 millions (+ CHF 75,8 millions par rapport à 2007), creusant un peu plus la dette du groupe. Enfin, le segment infrastructure a très légèrement régressé, son bénéfice baissant de CHF 32,2 à 30,4 millions.⁵⁵

ANDERES
DATUM: 31.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Dans le cadre du **deuxième programme de relance conjoncturelle** de la Confédération, les CFF ont reçu un montant de CHF 150 millions afin de réaliser des projets d'entretien et de développement de leur infrastructure et de leur matériel roulant.⁵⁶

ANDERES
DATUM: 18.06.2009
NICOLAS FREYMOND

À partir du mois d'août de l'année sous revue, le **supplément perçu pour l'achat de billets dans les trains a doublé**, passant de CHF 5 à CHF 10. Les CFF ont justifié cette mesure par l'augmentation constante du nombre de voyageurs qui recourent à ce service, générant un important surcroît de travail aux agents de train au détriment de la qualité des autres prestations fournies à la clientèle. Outre l'incitation à se procurer un billet avant la montée dans le train, il s'agit également de dissuader plus fortement les resquilleurs qui misent sur la possibilité de ne pas être contrôlés.⁵⁷

ANDERES
DATUM: 26.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Les CFF et Trenitalia ont décidé la **dissolution de la société Cisalpino SA** à compter de l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF, en décembre de l'année sous revue. Cette décision a été motivée par la nécessité de résoudre le problème lancinant du partage des responsabilités entre les sociétés. Désormais, les trains rouleront sous la responsabilité des CFF sur le territoire suisse et sous celle de Trenitalia sur le réseau italien. La dissolution intervient alors que les deux compagnies nationales enregistrent de fréquentes pannes avec les trains Cisalpino depuis plusieurs années et que la firme chargée de remplacer le matériel roulant, Alstom, a accumulé un retard considérable dans les livraisons. L'OFT, qui avait expressément soumis le maintien de la concession à la condition que des mesures significatives soient prises, s'est déclarée satisfaite. (Pour

l'achat des trains en 2004, voir ici.)⁵⁸

ANDERES

DATUM: 13.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont mis en œuvre l'offre de billets à prix réduits en fonction du taux d'occupation des trains, à l'étude depuis un certain temps déjà. Valable durant une période d'essai de trois mois et accessible uniquement via Internet, cette offre vise à améliorer la gestion des flux de voyageurs en déchargeant les heures de pointe vers les heures creuses. Il s'est toutefois révélé que ce dispositif profitait principalement aux personnes jouissant d'une grande liberté dans leur gestion du temps, au détriment donc des pendulaires, soumis à un horaire strict de travail. Au terme de deux périodes d'essai, les CFF ont parlé de succès, alors que la presse a jugé le bilan décevant, les rames demeurant surchargées aux heures de pointe. En effet, seuls 500 billets à tarif préférentiel ont été écoulés en moyenne quotidiennement, soit 0,7 pour mille de la totalité des usagers quotidiens des prestations des CFF. Les CFF ont par ailleurs **renoncé à augmenter les tarifs au cours de l'année sous revue** en raison de la crise économique. Présentée comme nécessaire au financement des projets d'extension du réseau ferroviaire (ZEB et Rail 2030), cette hausse est reportée d'une année, soit à l'entrée en vigueur de l'horaire 2011 en décembre 2010. Le DETEC et les CFF ont évalué à CHF 300 millions par an la contribution des voyageurs nécessaire à la réalisation du ZEB et de Rail 2030, soit une hausse globale de 10% du prix des billets.⁵⁹

ANDERES

DATUM: 21.11.2009
NICOLAS FREYMOND

La direction de l'ancienne régie a annoncé un **programme d'économie pour sa division Infrastructure**. Celui-ci prévoit la suppression à terme de 300 à 350 places de travail dans le secteur administratif pour une économie estimée à CHF 60 millions par an. L'annonce a suscité une forte inquiétude chez le personnel.⁶⁰

ANDERES

DATUM: 12.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Confirmant les craintes exprimées par les autorités neuchâteloises ces dernières années, la société Lyria, fruit du partenariat entre les CFF et la SNCF, a annoncé la **réduction de moitié de l'offre de TGV reliant Berne à Paris via Neuchâtel** à compter de l'entrée en vigueur du nouvel horaire, en décembre de l'année sous revue. La décision de supprimer l'une des deux liaisons quotidiennes est motivée par la perte de rentabilité résultant de la baisse de fréquentation de la ligne, notamment au départ de Berne, de plus en plus de bernois privilégiant la liaison Bâle-Paris ouverte en 2007. Cette seconde ligne a connu le sort inverse, le nombre de liaisons quotidiennes passant de quatre à cinq avec l'horaire 2010. Une rencontre a été organisée entre Lyria, le gouvernement neuchâtelois et d'autres représentants de collectivités publiques françaises et suisses concernées par la ligne, mais s'est avérée vaine. La mobilisation des autorités locales et régionales a toutefois permis la mise en place d'une liaison en train régional entre Berne et Frasné (F) afin de permettre à la clientèle de bénéficier de la desserte de la ligne Lausanne-Paris selon les mêmes horaires que la liaison TGV supprimée.⁶¹

ANDERES

DATUM: 18.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Lancée l'année précédente, la **recherche de partenaires pour CFF Cargo sur le marché international** n'a pas abouti au résultat escompté. En effet, l'ancienne régie souhaitait conclure un partenariat fort et durable sous la forme de la vente de 49% des actions de CFF Cargo à une compagnie partenaire. Parmi les quatorze propositions reçues, celles de la SNCF française et de la DB allemande ont obtenu les faveurs tant des CFF que des observateurs. En fin d'année, cependant, les négociations avec ces deux partenaires potentiels ont échoué en raison des difficultés conjoncturelles rencontrées par le secteur du trafic marchandises. La direction des CFF a fait état de sa volonté de mettre en œuvre son scénario alternatif, à savoir le développement autonome de CFF Cargo associé à la conclusion de partenariats ciblés.⁶²

ANDERES

DATUM: 31.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Pour la quatrième année consécutive, les CFF ont réalisé un **exercice bénéficiaire en 2009** avec un excédent de recettes de CHF 369,8 millions (2008: CHF 345 millions). Ce bénéfice est essentiellement imputable aux produits exceptionnels tirés de la vente d'immeubles. Le nombre de voyageurs a crû de 1,5% pour s'établir à 327,5 millions (2008: 322,6 millions) et le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a augmenté de 3,5%, à 16,677 milliards (2008: 16,115 milliards). Le résultat net du segment voyageurs a progressé pour s'établir CHF 280,6 millions contre CHF 276,8 millions en 2008. En dépit de la conjoncture et des baisses corrélatives de chiffres d'affaires des

commerces des gares, le segment immobilier a profité de la grande stabilité des prix des objets situés en centre ville pour réaliser des produits exceptionnels liés à des ventes immobilières (CHF 239,3 millions) et ainsi améliorer sensiblement son résultat d'exploitation qui s'est établi à CHF 287,4 millions (2008: CHF 204,4 millions). Après versement des indemnités compensatoires au segment infrastructure (CHF 85 millions) et paiement des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé par le groupe CFF pour l'assainissement de la caisse de pension (CHF 196,3 millions), le résultat du segment immobilier a progressé de 87,9% pour atteindre CHF 6,2 millions (2008: CHF 3,3 millions). Malgré les mesures d'assainissement et de restructuration mises en œuvre, le trafic des marchandises a creusé son déficit avec un résultat de CHF -62,5 millions (2008: CHF -29,9 millions). CFF Cargo a accusé une baisse de ses prestations de 7% pour atteindre 11,67 milliards de tonnes-kilomètres nettes (2008: 12,53 milliards), principalement imputable à la récession. La dette du groupe s'est par ailleurs péjorée de 2,6% en raison des investissements consentis pour l'élimination des goulets d'étranglement, le développement du réseau et le renouvellement du matériel roulant (+388,3 millions par rapport à 2008). Enfin, après avoir réalisé un bénéfice de CHF 30,4 millions l'année précédente, le segment infrastructure a fortement régressé (-121,4%), enregistrant une perte de CHF 6,5 millions due essentiellement aux mauvais résultats du secteur réseau qui a pâti de la conjoncture (CHF -23,7 millions). (Pour les résultats d'exploitation en 2010, voir ici.)⁶³

ANDERES
DATUM: 06.07.2010
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont annoncé la **création** par CFF Cargo et Hupac **d'une société commune pour le trafic alpin de marchandises** entre l'Allemagne et l'Italie, baptisée SBB Cargo International. Les deux entreprises suisses entendent par là unir leurs forces face à la concurrence croissante des compagnies étrangères actives sur l'axe nord-sud, notamment dans la perspective de l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Selon les deux parties, la nouvelle entreprise, forte de 480 emplois, aura l'avantage de bénéficier à la fois du savoir-faire ferroviaire de CFF Cargo et de l'expérience d'Hupac en matière de transport combiné. La filiale de l'ancienne régie espère ainsi réduire ses frais structurels de moitié et accroître sa productivité en se concentrant sur le trafic national. Ce transfert des activités internationales de CFF Cargo entraînera la suppression de 157 emplois au sein de celle-ci d'ici à 2013, mais sans licenciement, a assuré le directeur de CFF Cargo, Nicolas Perrin.⁶⁴

ANDERES
DATUM: 27.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Au terme d'âpres négociations, les CFF et les organisations du personnel ont conclu une **nouvelle convention collective de travail** réformant totalement le système salarial de l'ancienne régie. En lieu et place d'un régime à 29 classes de salaires récompensant l'ancienneté à travers une progression automatique, le nouveau système se fonde principalement sur les exigences des postes de travail, les prestations individuelles des collaborateurs et les conditions du marché pour fixer la rémunération. Cette réforme, en particulier la généralisation du salaire au mérite, vise à accroître la productivité et la compétitivité de l'entreprise.⁶⁵

ANDERES
DATUM: 31.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Pour la cinquième année consécutive, les CFF ont réalisé un **exercice bénéficiaire en 2010** avec un excédent de recettes de CHF 298,3 millions (2009: CHF 369,8 millions). Ce bénéfice est principalement imputable aux bons résultats des segments voyageurs et immobilier. Le nombre de voyageurs a crû de 6% pour s'établir à 347,1 millions (2009: 327,5 millions) et le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a augmenté de 5% à 17,5 milliards (2009: 16,677 milliards). Le résultat net du segment voyageurs a une nouvelle fois progressé pour s'établir à CHF 292,6 millions contre CHF 280,6 millions en 2009. Bien que, contrairement à l'année précédente, les CFF n'aient pas réalisé de ventes immobilières majeures en 2010, le segment immobilier a dégagé un résultat d'exploitation de CHF 246,7 millions (2009 : CHF 361,9 millions). Après versement des indemnités compensatoires au segment infrastructure (CHF 150 millions) et paiement des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé par le groupe CFF pour l'assainissement de la caisse de pension (CHF 79,2 millions), le résultat du segment immobilier a régressé de 46,4% pour atteindre CHF 3,3 millions (2009: CHF 6,2 millions). En dépit de la hausse de sa prestation de transport, le trafic des marchandises est demeuré nettement déficitaire avec un résultat de CHF -64 millions (2009: CHF -62,5 millions), notamment en raison de la faiblesse de l'euro. CFF Cargo a pourtant enregistré une hausse de ses prestations de 12,3% pour atteindre 13 milliards de tonnes-kilomètres nettes (2009: 11,67 milliards). La direction du groupe a rappelé son objectif d'un résultat équilibré à moyen terme grâce à la réorientation stratégique

en cours depuis 2009. La dette du groupe s'est par ailleurs une nouvelle fois péjorée de CHF 763,2 millions pour s'inscrire à CHF 8,068 milliards (2009 : CHF 7,304 milliards). Cela résulte particulièrement d'investissements à hauteur de CHF 965,8 millions pour le renouvellement du matériel roulant et de la contribution du groupe à l'assainissement de la CP CFF pour un montant de CHF 938 millions. Enfin, après la perte de CHF 6,5 millions enregistrée l'année précédente, le segment infrastructure a retrouvé les chiffres noirs, affichant un bénéfice de CHF 4,8 millions. (Pour les résultats d'exploitation en 2009, voir ici.)⁶⁶

ANDERES

DATUM: 21.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Oktober blockierte die Gewerkschaft Unia die Baustelle der Durchmesserlinie im Zürcher Hauptbahnhof. Die Gewerkschaft warf den SBB vor, die Arbeitenden der Arbeitsgemeinschaft Bahnhof Löwenstrasse nicht genügend vor den Fäkalienabwässern zu schützen, die aus den Zügen mit offenen Toiletten in den Baustellenbereich unter den Gleisen des Hauptbahnhofs sickerten. Nachdem die Gewerkschaft, die Arbeitsgemeinschaft Löwenstrasse und die SBB sich in einer schriftlichen Vereinbarung auf Abhilfemassnahmen geeinigt hatten, wurden die Arbeiten nach einem Unterbruch von drei Tagen wieder aufgenommen.⁶⁷

ANDERES

DATUM: 22.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang 2011 nahm die aus den SBB Cargo ausgelagerte SBB Cargo International den **Betrieb im internationalen Kombi-Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse** auf. Mitte des Berichtsjahres wies sie bereits einen Mehrverkehr von 17% aus. Da SBB Cargo noch immer stark defizitär war, kündigten die SBB im Oktober an, bis 2013 mit Umstrukturierungen in der Administration und der IT gegen 200 Stellen (statt der 157 bisher angekündigten) abbauen zu wollen. Damit soll SBB Cargo mittelfristig die Eigenwirtschaftlichkeit erreichen.⁶⁸

ANDERES

DATUM: 22.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Seit Anfang Dezember 2011 operiert eine vertrauliche **Meldestelle für Lokführer**, an die sie sich im Anschluss an Beinaheunfälle oder bei anderen Unsicherheiten wenden können, ohne den Vorgesetzten informieren zu müssen.⁶⁹

ANDERES

DATUM: 29.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Der Bundesrat wählte neu den Finanzexperten **Hans-Jürg Spillmann** und den Gewerkschaftssekretär **Daniel Trolliet in den Verwaltungsrat** der SBB. Im April übernahm Jeannine Pilloud die operative Leitung der Division Personenverkehr. Diese war nach dem Rücktritt von Jürg Schmid im Mai 2010 interimistisch geleitet worden. Mit Pilloud wurde erstmals eine Frau in die Konzernleitung der SBB gewählt.⁷⁰

ANDERES

DATUM: 11.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Im März des Berichtsjahrs wurden die Pläne der SBB bekannt, im Fernverkehr den Billetverkauf durch Zugbegleiter einstellen zu wollen. Man könne so dem potenziellen Schwarz- bzw. dem Graufahren (mit Fahrkarten zweiter in der ersten Klasse), durch das den Bundesbahnen Einkünfte in zweistelliger Millionenhöhe entgingen, besser entgegentreten. Die **Billettpflicht im Fernverkehr** wurde zusammen mit dem neuen Tarifsysteem 2012 mit dem Fahrplanwechsel per 11.12.2011 umgesetzt.⁷¹

ANDERES

DATUM: 31.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Ende März 2012 legten die SBB die **Betriebszahlen für 2011** vor. Insgesamt beförderten sie im Berichtsjahr 356,6 Mio. Passagiere (2010: 347,1 Mio.), durchschnittlich 977'000 pro Tag. Die Anzahl Personenkilometer konnte ebenfalls leicht gesteigert werden (2010: 17,513 Mrd. km, 2011: 17,749 Mrd.), die zurückgelegten Nettotonnenkilometer sanken um beinahe 6% von 13,111 Mrd. auf 12,346 Mrd. Ihren Gewinn vermochten die Bundesbahnen erneut zu steigern. Der Konzernreingewinn betrug CHF 338,7 Mio., das sind 13,5% mehr als im Vorjahr (CHF 298,3 Mio.). Beim Personenverkehr ging der Gewinn wegen der ansteigenden Trassenpreise und einer Abflachung der Nachfrage nach Transportleistungen trotz steigender Billettpreise um mehr als ein Viertel zurück. Er betrug noch CHF 213,9 Mio. (2010: CHF 292,6 Mio.). Im Immobiliensegment wurde das Ergebnis vor Abzug der Ausgleichszahlungen gesteigert (CHF 182,5 Mio., 2010: CHF 173,5 Mio.). Von diesem Betrag flossen CHF 150 Mio. in die Infrastruktur und rund CHF 30 Mio. als Zins- und Amortisationsleistungen an die Sanierung der SBB-Pensionskasse. Daraus resultierte ein Segmentgewinn von CHF 2,4 Mio. Das Defizit im Güterverkehr konnte trotz des starken Frankens und rückläufiger Nachfrage im Binnengütermarkt um

ein gutes Viertel (2010: CHF -64,0 Mio.) gedrückt werden, blieb mit CHF 45,9 Mio. allerdings beträchtlich. Der markante Gewinnsprung im Infrastruktursegment von CHF 4,8 Mio. 2010 auf CHF 72,4 Mio. 2011 ist auf den 2010 gesprochenen ausserordentlichen Infrastrukturkredit für dringende Unterhaltsarbeiten zurückzuführen. Während die Schuldenlast inklusive die zinslosen Darlehen der öffentlichen Hand um 2,7% auf CHF 18,682 Mrd. zunahm (bei einem Eigenkapital von CHF 10,344 Mrd.), bewegte sich die verzinsliche Verschuldung mit CHF 7,965 Mrd. im Rahmen des Vorjahrs (CHF 8,052 Mrd.). In Anbetracht der hohen Investitionskosten, die mit den nötigen Kapazitätserweiterungen und dem Infrastrukturausbau auf die SBB zukommen, sowie der wachsenden Zinslast für den Schuldendienst und der steigenden Trassenpreise wird der Produktivitäts- und Effizienzdruck auf die Bundesbahnen in den nächsten Jahren beträchtlich sein.⁷²

ANDERES
DATUM: 26.03.2012
NIKLAUS BIERI

Im März 2013 teilten die SBB ihre **Betriebszahlen für 2012** mit. Die Anzahl beförderter Passagiere nahm von 977'000 pro Tag (2011) auf 967'000 pro Tag ab. Die Anzahl Personenkilometer sank von 17,75 Mrd. (2011) auf 17,54 Mrd. (2012). Die SBB begründeten den Rückgang mit dem schwierigen Umfeld: Schwächere Konjunktur, hoher Frankenkurs, rückläufige Nachfrage im Tourismussektor. Vor allem der Freizeit- und Tourismusverkehr nahm ab, während der Pendlerverkehr weiter wuchs. Der Rückgang der Personenkilometer im nationalen Fernverkehr konnte von den gesteigerten Personenkilometern im Nahverkehr nicht aufgefangen werden. Im Güterverkehr resultierte erneut ein Betriebsverlust. Dieser ist auf die europaweite Schwäche der Konjunktur zurückzuführen sowie auf den Abbau industrieller Kapazitäten in der Schweizer Papier- und Metallindustrie. Die dreimalige Sperrung der Gotthardachse wegen Felsstürzen bei Gurtellen verschlechterte das Ergebnis zusätzlich. SBB Cargo blieb mit 12,13 Mrd. Nettotonnenkilometern 1,7% unter den Vorjahreszahlen. Das Konzernergebnis 2012 betrug CHF 422,5 Mio. und lag damit deutlich über dem letztjährigen (2011: CHF 338,7 Mio.). Bereinigt um Einmaleffekte und Rückstellungsaufösungen fiel das Ergebnis nur leicht besser aus als im Vorjahr. Dank höherer Billettpreise stieg das Ergebnis im Personenverkehr von CHF 213,9 Mio. (2011) auf CHF 268,9 Mio. (2012). Im Güterverkehr wuchs das Defizit von CHF 45,9 Mio. (2011) auf CHF 51,2 Mio. (2012). Im Immobiliensegment konnte das Ergebnis erneut gesteigert werden (auf CHF 192,4 Mio., 2011: CHF 182,5 Mio.). Da Trassen- und Energiepreise weiter steigen werden und noch Nachholbedarf im Unterhalt der Infrastruktur besteht, wird der Produktivitäts- und Effizienzdruck auf die SBB in den nächsten Jahren wohl weiter zunehmen.

Die SBB Cargo bediente ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 nur noch drei Viertel der bisher benutzten Bahnhöfe. An 128 Bahnhöfen werden keine Güterwagen mehr abgeholt oder zugestellt, betroffen sind aber nur Bahnhöfe mit einer Frequenz von weniger als einem Wagen pro Tag. Die SBB Cargo versucht seit Jahren, schwarze Zahlen zu schreiben.⁷³

ANDERES
DATUM: 15.06.2012
NIKLAUS BIERI

Mitte Juni des Berichtjahres kündigten die SBB einen **Wechsel im Verwaltungsrat** an: Christiane Brunner und Bernd Malmström traten aus dem Verwaltungsrat aus, als Nachfolger von Brunner wurde der langjährige Nationalrat und Verkehrspolitiker Andrea Hämmerle gewählt. Für Malmström wurde keine Nachfolge bestellt, der Verwaltungsrat der SBB kehrte damit zu seinem Regelbestand von neun Personen zurück.⁷⁴

ANDERES
DATUM: 10.11.2012
NIKLAUS BIERI

Nachdem bekannt worden war, dass sich die Firma Apple unrechtmässig der **Bahnhofsuhr** bediente, indem sie diese ohne Absprache mit der SBB auf ihren Geräten iPad und iPhone verwendet hatte, wurde im Oktober eine Lizenzvereinbarung unterzeichnet. Über die Höhe der Lizenzgebühr und die weiteren Einzelheiten der Regelung wurden keine Auskünfte erteilt, Medien schrieben aber von rund CHF 20 Mio.⁷⁵

ANDERES
DATUM: 05.12.2012
NIKLAUS BIERI

Per 1. Mai 2013 soll das Personal der SBB individuelle **Lohnerhöhungen** im Umfang von insgesamt 0.75 Prozent der Lohnsumme erhalten. Zwei Drittel der Lohnerhöhungen fliessen in die individuelle Lohnentwicklung, ein Drittel dient als Bonus, um gute Leistungen der Mitarbeitenden zu honorieren. Die Gewerkschaften verzichteten darauf, gegen dieses Lohnangebot vorzugehen.⁷⁶

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.⁷⁷

ANDERES
DATUM: 03.04.2013
NIKLAUS BIERI

Im März 2014 wiesen die SBB ihre **Betriebszahlen für 2013** aus. Die Bundesbahnen beförderten im Berichtsjahr erstmals durchschnittlich eine Million Passagiere pro Tag (Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 3,7%). Die Anzahl Personenkilometer stieg auf 17,77 Mrd. und lag damit nach dem Einbruch im Vorjahr leicht über dem Ergebnis von 2011 (17,75 Mrd.). Die SBB begründen die gestiegene Anzahl Personenkilometer mit Angebotsverbesserungen in der Romandie. Trotz der Zunahme von Passagieren und Personenkilometern wies die SBB einen um 44% geschrumpften Konzerngewinn aus. Grund für den Gewinnrückgang seien die gestiegenen Trassenpreise, welche mit der Preiserhöhung vom Dezember 2012 nicht vollständig kompensiert werden konnten. Auch zusätzliche Unterhaltsarbeiten an der Infrastruktur belasteten die Rechnung. SBB Cargo schrieb erstmals seit über vierzig Jahren schwarze Zahlen: Die Kosteneinsparungen durch die Reduktion von Bedienpunkten führten in Kombination mit dem Zuwachs an Kunden zu einem Gewinn von CHF 14,7 Mio. Im April wurde bekannt, dass DB Schenker, eine Gütertransport-Tochterfirma der Deutschen Bahn, ihre Aufträge per 2014 nicht mehr mit der BLS Cargo abwickeln wird, sondern mit der SBB Cargo. Die BLS Cargo verliert damit ihren wichtigsten Kunden: Rund 5'000 Züge über die Gotthardstrecke fallen weg (von total 6'000 Zügen). Die BLS Cargo muss deshalb rund 80 Stellen streichen. Die SBB Cargo teilte mit, dass sie mit dem neuen Auftraggeber bestehende Kapazitäten besser nutzen könne und dass auch die Einstellung von zusätzlichem Personal (auch von der BLS Cargo) möglich sei.⁷⁸

ANDERES
DATUM: 14.12.2018
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2018 legte der Bundesrat die **strategischen Ziele der SBB für die Jahre 2019 bis 2022** vor. Er behielt dabei die wichtigsten Ziele und die Stossrichtung bei; im Bereich des Güterverkehrs, also bei SBB Cargo, gab er jedoch Neuerungen bekannt. Hier bestehe das Ziel darin, dass das Aktionariat von SBB Cargo für eine Minderheitsbeteiligung geöffnet werde. Zudem soll der Güterverkehrsbereich generell stärker aus dem SBB-Konzern herausgelöst werden und schliesslich soll der Verwaltungsrat der SBB Cargo um Drittpersonen erweitert werden. Des Weiteren nahm der Bundesrat punktuelle Anpassungen vor: So solle etwa in Anbetracht der Tatsache, dass die gewinnorientierten Investitionen der SBB in den kommenden Jahren einen Peak erreichen dürften, eine Reduktion der Verschuldungsobergrenze der SBB erfolgen.⁷⁹

ANDERES
DATUM: 20.08.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem ein Zugbegleiter der SBB Anfang August 2019 bei einem Arbeitsunfall tödlich verletzt worden war, berichteten andere Angestellte der SBB ebenfalls von erlebten Zwischenfällen mit dem Einklemmschutz bei den Türen von Passagierwagen. Der Unfall und die Berichte, sowie die öffentliche Kritik am Betrieb der letzten Wochen – sich häufende Verspätungen und Zugausfälle waren ein wiederkehrendes Thema in den Medien – hätten beim Personal zu einem Vertrauensverlust gegenüber der SBB-Führung geführt, war der Tagespresse zu entnehmen. Dass auch Berichte über frühere Zwischenfälle mit Türen an die Öffentlichkeit gelangten und diesbezüglich keine Sofortmassnahmen ergriffen worden waren, vermochte das Vertrauen auch nicht zu stärken.

Der Unfall und die daraus erwachsene Verunsicherung beim Personal wurde von den Medien zusammen mit den – von den Medien im Juli 2019 gehäuft gezeigten – Verspätungen, Stellwerkstörungen, Baustellen und Zugausfällen als «**SBB-Krise**» dargestellt. Verschiedene Medien stellten aufgrund der «Krise» auch Andreas Meyer als SBB-CEO in Frage. Dieser betonte zwar die Aussergewöhnlichkeit des Todesfalls und zeigte Verständnis für die Trauer des Personals, er wies aber auch darauf hin, dass es immer wieder herausfordernde Situationen gegeben habe und ein «gewisses Risiko» ständig mitfahre. Der öffentliche Druck wurde Mitte August so gross, dass die Führung der SBB von den Verkehrskommissionen beider Kammern zu Hearings eingeladen wurden. Am 19. August stand SBB-Chef Meyer der KVF-SR Rede und Antwort. Er legte dar, dass überstürzte Sofortmassnahmen den Bahnverkehr gefährlicher machen würden, dass aber der Einsteigeablauf des Zugpersonals überprüft werde.⁸⁰

ANDERES
DATUM: 23.08.2019
NIKLAUS BIERI

Am 21. August publizierte die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST einen Zwischenbericht zum **tödlichen Unfall eines SBB-Zugbegleiters**, der Anfang August in der Türe eines abfahrenden Zuges eingeklemmt und mitgeschleift worden war. Die SUST fand gleich mehrere Fehler, sowohl bei der Schliessvorrichtung, beim Einklemmschutz als auch beim Kontrollsystem. So wurde etwa der Einklemmschutz bei einigen untersuchten Türen zu früh deaktiviert, was ein Einklemmen von Körperteilen ermöglicht. Das Kontrolllämpchen für das Schliesssystem leuchtete im Führerstand in einigen Fällen auch auf, wenn noch nicht alle Türen korrekt geschlossen waren. Aufgrund dieser Befunde empfahl die SUST dem Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde, sowie der SBB, Massnahmen zu ergreifen.

Das BAV verlangte schon am 23. August, dass die SBB mit einem Plan aufzeigen, wie die Sicherheitssysteme überholt würden.

Die SBB gab bekannt, sie hätten seit dem Unfall gut 384 Züge kontrolliert und dabei bei insgesamt 1536 Türen 512 Mängel festgestellt. Zwar seien nicht alle Mängel sicherheitsrelevant, doch in immerhin 66 Fällen war der Einklemmschutz fehlerhaft. Ende August wurde bekannt, dass es offenbar schon seit längerer Zeit häufige Reparaturen an den Türsystemen gegeben hat und das auch in internen Berichten von den Problemen mit dem Einklemmschutz die Rede war.⁸¹

ANDERES
DATUM: 04.09.2019
NIKLAUS BIERI

Am 4. September 2019 gab Andreas Meyer seinen **Rücktritt als SBB-CEO** bekannt. Er wolle spätestens per Ende 2020 seinen Posten abgeben. Sein Rücktritt sei schon seit längerem geplant und stünde nicht in Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall eines Zugbegleiters Anfang August. Der SBB-CEO habe seine Rücktrittspläne bereits im Frühling mit der Verkehrsministerin Sommaruga besprochen.⁸²

ANDERES
DATUM: 23.09.2019
NIKLAUS BIERI

Als **Reaktion auf den tödlichen Unfall** eines SBB-Zugbegleiters Anfang August 2019 gab die SBB im September bekannt, das Einsteigeprozedere für das Zugpersonal zu ändern. So würden Zugbegleiter von Zugkompositionen mit dem Einheitswagen IV – dem Unfallwagen – neu erst einsteigen und dann mit einer SMS an den Lokführer die Abfahrtsbereitschaft mitteilen. Da aber bei rund einem Fünftel der Bahnhöfe die Abfahrtsbereitschaft an festinstallierten Kästen auf dem Bahnsteig mitgeteilt wird, kann das neue Prozedere nicht überall eingesetzt werden. Die SBB wollen bis 2024 sämtliche Schliesssysteme der Einheitswagen IV überholen und rechnen dabei mit Kosten von CHF 20 bis 30 Mio.⁸³

ANDERES
DATUM: 01.04.2020
NIKLAUS BIERI

Am 1. April 2020 trat **der neue CEO der SBB Vincent Ducrot** seine Stelle an. Im September 2019 hatte SBB-CEO Andreas Meyer seinen Rücktritt angekündigt, Anfang Dezember 2019 war Vincent Ducrot als sein designierter Nachfolger vorgestellt worden war. Ducrot hatte seine Karriere 1993 als Ingenieur bei der SBB begonnen und sich unter SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel bis zum Leiter des Fernverkehrs hochgearbeitet. Er hatte danach die Führung der Freiburgischen Verkehrsbetriebe übernommen, von wo er nun an die Spitze des grössten Schweizer Bahnunternehmens zurückkehrte.

Der neue CEO übernahm die Leitung der Bundesbahnen in ihrer grössten Krise: Aufgrund der Covid-19-Pandemie hatte die SBB den Fahrplan ausgedünnt, rund ein Viertel der Züge fielen aus. Die Passagierzahlen brachen um 80 bis 90 Prozent ein, rund 150'000 Generalabonnemente wurden vorübergehend hinterlegt – Ducrot mochte die finanziellen Einbussen der Krise für die SBB bei seinem Amtsantritt nicht quantifizieren. Angesichts der Folgen der Pandemie schienen die anderen Sorgen der SBB – Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit – aber geradezu zu verblassen.⁸⁴

ANDERES
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2020 vereinbarten die Verkehrsministerien der Schweiz, Deutschlands, Frankreichs und Österreichs, **den grenzüberschreitenden Bahnverkehr, und insbesondere das Nachtzugangebot, weiter zu fördern**. Konkret gehe es um die gemeinsame Beschaffung von Rollmaterial, die Optimierung der Fahrpläne und die Entwicklung von Buchungsplattformen. BAV-Direktor Füglistaler zeigte sich erfreut über den politischen Support für diese verstärkte Zusammenarbeit und wies darauf hin, dass mit den Fern- und Nachtzügen auch der Klimaschutz gestärkt werde. Vincent Ducrot, CEO der SBB, liess verlauten, dass die Nachfrage nach klimafreundlichen Fern- und Nachtzügen weiter steigen werde. Er sei froh, dass nun auch die Deutsche Bahn und die SNCF für die Kooperation hätten gewonnen werden können, nachdem die SBB und die ÖBB bereits früher im Jahr eine Vereinbarung getroffen hätten. Ducrot war überzeugt, dass die Nachtzugverbindungen aus der Schweiz bis 2024 von sechs auf zehn Linien mit insgesamt 25 Destinationen ausgebaut werden können.⁸⁵

Schifffahrt

ANDERES
DATUM: 26.01.2011
SUZANNE SCHÄR

Die Schweizer Rheinhäfen und SBB Cargo gaben eine gemeinsame Projektstudie in Auftrag, die sich mit den **Umbauplänen für das SBB-Gleisfeld beim Basler Rheinhafen in ein Containerterminal** auseinandersetzt. Ein solches könnte nötig werden, um die erhöhten Kapazitäten zu bewältigen, wie sie aufgrund der Hafenausbauten in Antwerpen und Rotterdam erwartet werden.⁸⁶

ANDERES
DATUM: 17.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die **Planungsarbeiten für das Containerterminal Basel Nord**, welches die Schweizer Rheinhäfen zusammen mit SBB Cargo planen, wurden im Berichtsjahr vorangetrieben und konkretisiert: Bis 2015/2016 soll die Bahninfrastruktur für den Umschlag Bahn-Strasse realisiert sein, das neue Hafenbecken soll 2018/2019 eröffnet werden. Die Bedeutung des Logistik-Clusters der Region Basel für die Landesversorgung und die Aussenwirtschaft betonte die Metropolitankonferenz Basel im Abschlusspapier ihrer dritten Konferenz. 10 bis 12% der Importe erreichten die Schweiz per Binnenschiff und rund 70% dieser Güter würden aus der Region Basel in andere Landesteile weiterspediert. Die Metropolitankonferenz Basel möchte deshalb die Rheinschifffahrt als Infrastruktur von nationaler Bedeutung verstanden wissen und forderte vom Bund eine angemessene Beteiligung an der Finanzierung des trimodalen Containerterminals Basel Nord samt neuem Hafenbecken.⁸⁷

1) Presse des 15 et 16.1, du 5.3, du 23.4 (communes) et du 5.8.10.

2) Presse du 18.6 et 10.9.92.

3) Presse du 31.3.98.

4) NZZ, 6.3 et 13.4.99.

5) Presse du 8.6.00.

6) 24h, 17.6.00; presse du 3.3 et 5.7.00.

7) Presse du 2.9.00.

8) TA, 2.11.00; NZZ, 3.11.00; LT, 4.11.00.

9) LT, 25.1 et 26.11.00; TG, 5.2 et 25.11.00; NZZ, 5.10.00.

10) Presse du 17.8 et 18.8.00; NZZ, 19.12.00.; Presse du 19.1 et 5.2.00.

11) 24h, 20.12.00; Bund, 10.5.2001.

12) Presse du 16.5.01.

13) LT, 29.6.01.

14) Presse du 6.7.01.

- 15) LT, 6.1 et 5.4.01; Lib., 26.7.01.
- 16) BZ, 4.5.01; 24h, 9.8.01.
- 17) NZZ, 18.8.01.
- 18) Presse du 26.7 et 5.10.01.
- 19) TG, 24.2.01; NZZ, 28.3.01; 24h, 14.11.01.
- 20) LT, 19.10, 10.11 et 8.12.01; 24h, 22.11 et 15.12.01.
- 21) Presse du 26.4.02.
- 22) Presse du 13.5.02.
- 23) Presse 5.6.02.
- 24) LT, 2.11.02.
- 25) 24h, 10.6 (découvert), 9.9 (reprise CFF) et 8.11.02 (lignes en Allemagne); LT, 15.6.02 (découvert); NZZ, 17.7 (réponse OFT) et 12.10.02 (Assemblée générale).
- 26) LT, 8.2.02 (renforcement); 24h, 10.12.02 (divorce).
- 27) NZZ, 27.9.03 (revendications); Lib., 14.12.02 (accord).
- 28) LT, 18.10 et 20.12.02.
- 29) Presse du 1.4.03.
- 30) Presse 21.5.03.
- 31) Presse du 2.4 et 28.6.03.
- 32) Lib., 15.10.03.; Presse du 15.1.03.
- 33) Presse du 16.4.04.
- 34) LT, 27.2.04 (TILO); TG, 28.2.04 (Cisalpino).
- 35) Presse du 24.4.05.
- 36) Presse du 27.5.04
- 37) Presse du 12.3.05.
- 38) BO CE, 2005, p. 903 ss.; presse du 25.11.05; 24h, 2.12.05; DETEC, communiqué de presse, 28.10 et 2.11.05.; Presse du 31.8 (résultats) et 29.10.05 (restructuration); DETEC, communiqué de presse, 22.8.05.
- 39) Presse du 21.3 et 12.4.06.
- 40) Presse vom 21.1.06.
- 41) Presse vom 20.4.06.
- 42) Presse vom 22.4.06
- 43) Presse vom 25.2. und 24.6.06.
- 44) Presse vom 1.4., 9.10., 16. und 21.12.06; TA, 11.12.06.
- 45) Geschäftsbericht der SBB 2006; Medienmitteilung der SBB vom 4.4.07.
- 46) LT, 26.4.07.
- 47) Presse du 21.9.07. La gare souterraine existante ne sert que le trafic régional (S-Bahn), tandis que la nouvelle gare sera essentiellement dévolue au trafic national à destination du nord-est du pays.
- 48) Presse des 17 et 22.8.07; NZZ, 13.12.07 (nomination définitive).
- 49) Presse du 3.4.08.
- 50) 24h, 29.1.08.
- 51) Presse du 26.6.08.
- 52) LT, 30.8.08.
- 53) Presse du 4.9.08 (appel); LT, 26.9.08 (offres).
- 54) LT, 28.10.08.
- 55) Presse du 3.4.09; CFF, communiqué de presse, 2.4.09.
- 56) NZZ, 31.3.09.
- 57) Lib., 18.6.09.
- 58) NZZ, 30 et 31.1.09; BaZ, 4.2.09; Bund 7.2.09; presse du 17.7.09; NZZ, 8.9.09; presse du 26.9.09 (dissolution).
- 59) Bund, NZZ et SGT, 18.2.09; presse du 6.3.09 (report); Lib., 18.5.09; LT, 23.5.09; SN, 13.10.09 (bilan).
- 60) SZ et BzZ, 20.11.09; NLZ, 21.11.09.
- 61) Bund, Exp. et NZZ, 2.5.09; Exp., 5, 6, 7 et 22.5.09; LT, 19.5.09; Lib., 29.5.09; Bund, Exp., Lib. et LT, 1.7.09; LT, 9.7.09; Lib., 1.9.09; Bund, 24.10.09; Exp., 8.12.09; Exp. et Lib., 12.12.09.
- 62) NZZ, 17.2 et 25.9.09 (SNCF); Lib., 14.3.09; presse du 3.4 et du 18.12.09 (échec).
- 63) Presse du 17.4.10; CFF, communiqué de presse, 16.4.10.
- 64) Presse du 5.2 et du 6.7.10.
- 65) AZ, NZZ, QJ et TG, 27.11.10.
- 66) Presse du 31.3.11. CFF, communiqué de presse, 30.3.11.
- 67) Medienmitteilung SBB vom 17.10.11; TA 20.10.11; NZZ, 21.10.11.
- 68) Medienmitteilung SBB vom 12.10.11; TA, 6.7.11; NZZ, 12.10.11.
- 69) BZ, 22.11.11.
- 70) NZZ, 19.5.11; AZ, 22.8.11; BaZ, 29.11.11.
- 71) NF und Lib., 24.3.11; Presse vom 17.6. und 13.9.11.
- 72) Medienmitteilung SBB vom 29.3.12.; Presse vom 30.3.12.
- 73) Medienmitteilung SBB vom 26.3.12.; SGT, 7.6.12.
- 74) Medienmitteilung SBB vom 15.6.12.
- 75) Medienmitteilung SBB vom 12.10.12, TA, 10.11.12.
- 76) Medienmitteilung SBB vom 5.12.12.
- 77) Medienmitteilung SBB vom 8.11.12.
- 78) SBB Jahresbericht 2013; NZZ, 26.3. und 3.4.13.
- 79) Medienmitteilung Bundesrat vom 14.12.18; Strategische Ziele vom 14.12.18
- 80) Blick, SGT, TA, 10.8.19; BaZ, 15.8.19; So-Bli, SoZ, 18.8.19; Blick, SGT, TA, 20.8.19
- 81) SUST-Zwischenbericht vom 21. August 2019; SGT, TA, 22.8.19; NZZ, 24.8.19; TA, 31.8.19; So-Bli, 1.9.19
- 82) CdT, NZZ, SGT, 5.9.19; LT, 6.9.19
- 83) TA, 24.9.19
- 84) AZ, 10.12.19; 24H, Blick, CdT, TA, 11.12.19; AZ, 1.4.20; AZ, Blick, Lib, 2.4.20
- 85) Medienmitteilung BAV vom 8.12.20; Medienmitteilung Deutsche Bahn et al. vom 8.12.20; CdT, NZZ, TA, 9.12.20
- 86) BaZ, 26.1.11.
- 87) Jahresbericht Schweizerische Rheinhäfen, 2012; Mitteilung Metropolitankonferenz Basel, 17.12.12.