

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1991)

Artikel: CE : aux Chemins de fer, la collaboration est une tradition
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676310>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

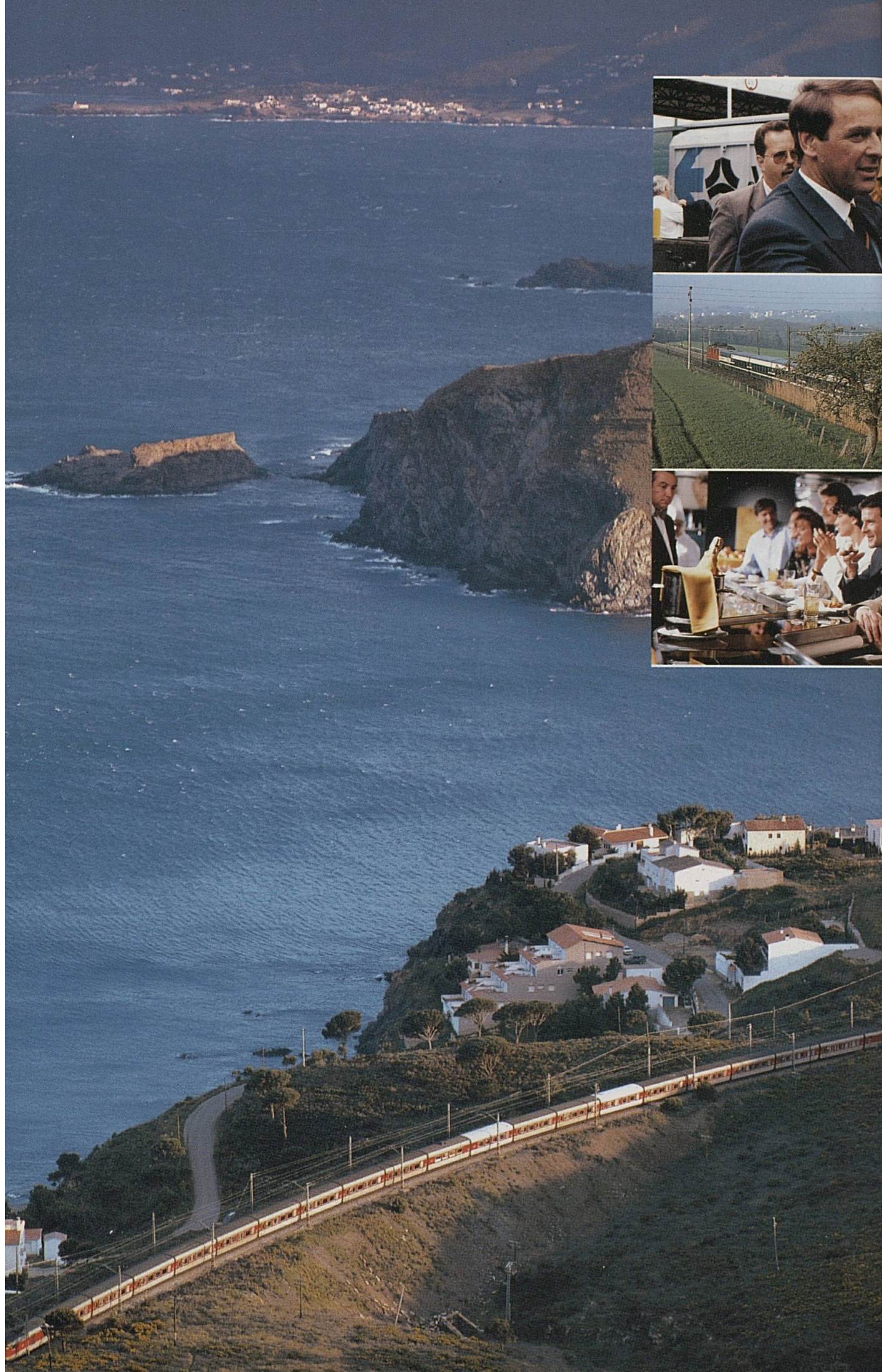
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Le train-hôtel «Pablo Casals», qui circule entre la Suisse et l'Espagne, symbolise la politique des transports et la collaboration des réseaux ferroviaires européens au niveau international.

CE: Aux chemins de fer, la collaboration est une tradition

Les Chemins de fer fédéraux n'ont été ni surpris ni effrayés de la tournure prise par les événements en Europe. Depuis la création de la Communauté européenne, ils sont membre de la Communauté des Chemins de fer européens. De par leur situation au coeur de l'Europe, les CFF ont, de tout temps, assumé une vocation européenne; ils ont pris une part active au développement, sur toutes ses facettes, du système ferroviaire international.

UIC: L'«ONU du rail»

La nouvelle configuration de l'Europe, avec la proximité du marché libéralisé de 1993 et l'ouverture des frontières entre l'Est et l'Ouest, nécessite une réflexion à long terme sur l'avenir des transports et le rôle que les chemins de fer seront appelés à y jouer. Or, un instrument approprié existe depuis 1922 déjà: l'Union internationale des Chemins de fer (UIC); les CFF en sont membre depuis sa création. Cette organisation, dont le siège est à Paris, façonne le transport ferroviaire tant au point de vue technique que commercial. L'une de ses préoccupations premières est de favoriser la coopération entre réseaux.

Aussi n'est-il pas étonnant que les grands dossiers en cours concernent

- le développement et le financement des infrastructures,
- les réseaux transeuropéens tels que celui des trains à grande vitesse, du transport combiné international, ou encore de l'échange de données informatiques, et
- les projets communs de recherche et de développement.

Bien entendu, le volet commercial prend une part considérable dans les réflexions de l'UIC. En trafic voyageurs, il s'agit d'améliorer l'offre des chemins de fer, tout particulièrement dans les marchés porteurs, tels que ceux des voyages d'affaires

et du tourisme. Citons, à titre d'exemple, le développement des trains hôtel et la conception de nouvelles offres, modulées en fonction des divers itinéraires.

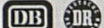
Dans le secteur marchandises, de nouvelles stratégies sont développées de manière à améliorer les prestations où le rail peut faire valoir pleinement ses avantages: le trafic combiné et les trains complets. De nouvelles offres haut de gamme en sont déjà résultées, dont les critères de rapidité et de ponctualité, très sévères, connaissent la faveur du marché.

Avec le perfectionnement des outils informatiques, tel que le remplacement de la lettre de voiture par un support électronique, ou la programmation et le suivi des acheminements, ou encore l'intégration de la logistique dans leur offre, les chemins de fer seront à l'avant-garde dans le domaine du transport.

La Communauté des Chemins de fer européens

La construction de l'Europe, quant à elle, est suivie surtout par la Communauté des Chemins de fer européens, dont les CFF sont membre depuis le début, qui coïncide avec la fondation des Communautés européennes. Depuis des décennies, les CFF peuvent donc observer l'évolution de ces dernières en général, et le développement de leur politique des transports en particulier. Il est important à plusieurs chefs de suivre de près cette évolution. En effet, le domaine des transports, considéré comme primordial pour réaliser le marché unique, est particulièrement sensible.

L'Europe des 12 + 2

	British Rail International	British Railways
	Société Nationale des Chemins de Fer	Luxembourg
	Organisme des Chemins de fer	helléniques
	Coras Iompair	Eireann
	Caminhos de Ferro	Portugueses
	Deutsche Bundesbahn / Deutsche Reichsbahn	
	Danske Statsbaner	
	Ente Ferrovie dello Stato	
	N. V. Nederlandse Spoorwegen	
	Red Nacional de los Ferrocarriles	Españoles
	Société Nationale des Chemins de fer	Belges
	Société Nationale des Chemins de fer	Français
	Österreichische Bundesbahnen	
	Schweizerische Bundesbahnen	

Bruxelles, siège de la Communauté des Chemins de fer européens, et Paris, siège de l'Union internationale des Chemins de fer, jouent un rôle d'une importance grandissante pour la Suisse, pays de transit ferroviaire par excellence.

Un pas très important a été fait en 1991 avec l'adoption, par le Conseil des Ministres de la CE, de la Directive relative au développement des chemins de fer communautaires. Quatre principes essentiels sont traités dans ce document :

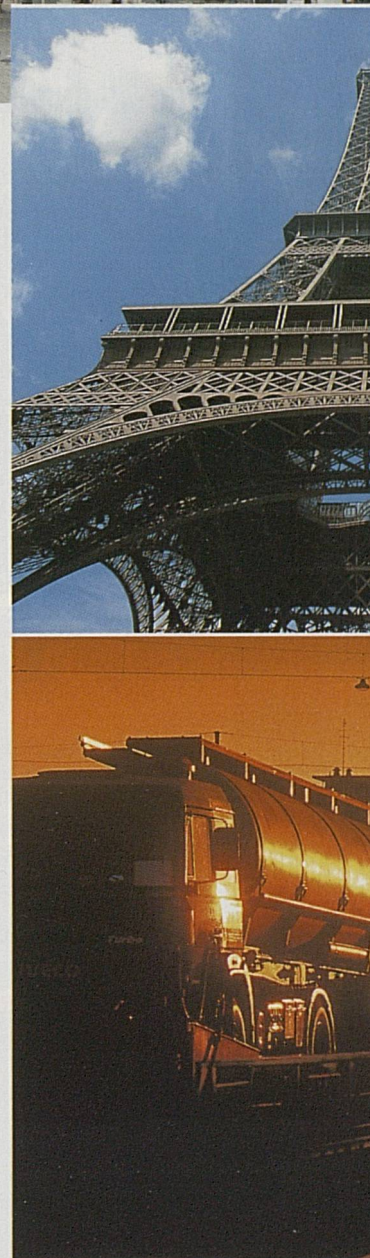
- l'autonomie de gestion et la liberté commerciale des entreprises de chemins de fer,
- la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, comptable ou, facultativement, physique, ce qui consiste à dissocier l'autorité de surveillance et l'entreprise,
- l'assainissement de la situation financière des réseaux,
- les droits d'accès aux infrastructures.

Du fait que la Suisse n'est pas membre de la CE, elle n'a pas à observer ces principes. Mais elle est un pays de transit; aussi, il va de soi que ses chemins de fer sont très intéressés à cette Directive et surtout à la façon dont elle sera mise en pratique. Commercialement et techniquement, ils sont liés aux autres réseaux. En outre, leur situation politique, économique et financière ne diffère guère de celle de leurs voisins. Ils prennent donc une part active aux travaux et entendent en traduire les effets dans leur propre politique, et ceci d'autant plus que ladite Directive est déjà partielle-

ment appliquée en Suisse, par exemple pour ce qui est de la séparation financière entre l'exploitation et l'infrastructure.

Les CFF sont aussi activement associés à la planification du réseau européen à grande vitesse. Leur préoccupation est non seulement d'assurer un lien performant et sûr entre les réseaux qui se développent de part et d'autre de nos frontières, mais aussi d'intégrer notre pays dans cette vaste toile qui se tisse rapidement afin que nos concitoyens puissent, eux aussi, bénéficier de ce développement. Les projets auxquels ils oeuvrent sur le plan national, tels que Rail 2000, AlpTransit et les jonctions avec les systèmes TGV français et ICE allemand s'inscrivent aussi dans ce cadre.

Dans le secteur marchandises, c'est bien sûr le développement du transport combiné, dans lequel notre pays a joué et joue encore un rôle de pionnier, qui est au premier plan. Tant AlpTransit, déjà cité, que le couloir ferroutier répondent aux impératifs fixés par le Gouvernement et le Parlement. Ils ont aussi été approuvés par la Communauté européenne et les pays voisins en tant que solution valable aux problèmes d'environnement et de capacité.





Bien entendu, le développement technique va de pair avec cette évolution. Ici aussi, les CFF mettent leur savoir et leur expérience au service de tous les chemins de fer européens. Il en va de même de l'aide aux pays moins privilégiés, auxquels, grâce à des programmes de coopération, il est possible de fournir conseils et assistance pour leur modernisation et leur adaptation au marché.

Compte tenu du développement rapide et surtout de l'extension de la coopération internationale à tous les domaines, une nouvelle division «Affaires internationales et politique des transports» a été créée au sein de la direction générale. Elle porte son effort principal sur la coordination des affaires internationales et, simultanément, sur la politique suisse des transports, qui leur est intimement liée. Un autre indice de l'importance que gagne ce secteur est le choix, très remarqué et très apprécié, du thème du calendrier des CFF de 1992: «Voie libre à l'Europe».

Rail + Bus 2000: Chi va piano, va sano

Trois événements ont influencé, en 1991, la marche difficile de Rail 2000: l'adoption par les Chambres de l'arrêté fédéral urgent sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer, la mise en place d'un nouveau management de projet et le réexamen de Rail 2000.

La nomination d'un délégué à Rail 2000 a ouvert la voie à une réorganisation en profondeur du management de projet. Les premières analyses du projet et des coûts ont démontré la nécessité d'apporter des modifications d'importance. La flambée des coûts d'infrastructure liée à de longs processus de planification et l'augmentation du trafic plus élevée que l'on avait prévu dans les années quatre-vingt obligent à rechercher des solutions nouvelles, originales.

Les rapides progrès de la technique d'inclinaison du matériel roulant permettent actuellement un choix plus aisé entre les divers systèmes. Les premiers essais de différents types sur des parcours très sinueux ont donné des résultats intéressants. Des études plus étendues devront montrer s'il est possible de renoncer pour le moment à l'aménagement de certains tronçons où il ne s'agit pas d'augmenter la capacité. C'est pourquoi l'on examine également si l'application de nouvelles techniques dans la construction du matériel roulant permettrait d'atteindre

les temps de parcours qu'exige le système des points de jonction de Rail 2000.

La démarche choisie est au contraire en accord avec ce que préconisait par prudence le message du 16 décembre 1985 sur Rail 2000: «L'échelonnement des travaux dans le temps ne dépend pas seulement de critères techniques, mais aussi, et au même degré, des impératifs politiques, financiers et conjoncturels... Il convient donc de procéder par étapes. La réalisation aura lieu selon la méthode de planification permanente, de manière à pouvoir être adaptée aux nouvelles conditions.»