

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1994)

**Rubrik:** Collaboration internationale

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.04.2026

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

***De par sa position géographique, la Suisse est contrainte d'accorder une dimension internationale à sa politique ferroviaire. Le réseau transeuropéen prévu par l'Union Européenne constitue le fondement de la planification internationale des chemins de fer suisses.***

L'UE souhaite disposer d'un réseau de transport de dimension européenne apte à promouvoir le développement économique et à établir un équilibre entre les centres et les régions périphériques. La Suisse est incluse dans la planification de tous les réseaux. Elle le doit non seulement au fait que le réseau transeuropéen prend aussi les pays tiers en considération, mais encore à son appartenance à la Communauté des chemins de fer européens (CCFE). En effet, principalement de par leur situation au cœur de l'Europe, les CFF et les chemins de fer autrichiens appartiennent à cet ensemble des chemins de fer de tous les états membres de l'UE dès sa fondation. Cette participation permet aux CFF de coopérer avec compétence aux travaux proposés par les instances de l'UE en matière de transports.

### ***Raccordement au réseau à grande vitesse***

Le couloir italo-suisse nord-sud Bâle-Milan par les deux axes du St-Gothard et du Lötschberg-Simplon, ainsi que la transversale ouest-est Genève-St-Gall avec les lignes d'accès de France et d'Allemagne, font partie du réseau transeuropéen et, dans une large mesure, du réseau à grande vitesse. L'UE a mis sur pied un programme ambitieux pour réaliser les nouvelles lignes du réseau transeuropéen et pour améliorer les lignes existantes. Le Conseil de l'Europe a approuvé, le 9 décembre 1994 à Essen, une liste de 14 projets à réaliser en priorité (pour la plupart des projets ferroviaires), d'un montant de 91 milliards d'ECU.

A noter que les moyens financiers mis à disposition par l'UE ne suffiront qu'à amorcer la réalisation de ces projets. Les charges principales incomberont aux Etats, étant entendu qu'il y aura lieu d'avoir recours à des bailleurs de fonds privés dans toute la mesure du possible. Avec Rail 2000 et Alp-Transit, la Suisse apportera une précieuse contribution au réseau transeuropéen, dans son propre intérêt et dans celui de toute l'Europe.

### ***Engagement des CFF sur le plan international***

La directive 91/440 de la CE sur le développement des entreprises ferroviaires de l'UE ainsi que les projets de directives complémentaires (attribution des capacités d'infrastructure, mise en compte des taxes d'utilisation de l'infrastructure, attribution d'autorisations d'exploitation à des entreprises ferroviaires) détermineront toujours davantage la politique des transports à long terme des CFF et des autres chemins de fer suisses participant au trafic international. Les CFF dirigent des projets du domaine des horaires internationaux, qui sont d'une grande importance pour l'ouverture à des utilisateurs tiers du réseau ferroviaire européen. Les CFF ont aussi l'initiative de mettre sur pied des solutions internationales en vue de garantir la sécurité des transports de marchandises dangereuses. Par ailleurs, un projet commun de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), de la commission de l'UE et de l'industrie ferroviaire de la signalisation vise à créer un système européen unifié de contrôle de la marche des trains ETCS (European Train Control System). Ce projet, également placé sous la direction des CFF, sera réalisé pas à pas dès 1997/98. Il devra permettre d'aplanir les difficultés techniques qui résultent de la multiplicité des systèmes nationaux.

Le train rapide ...  
Les projets d'envergure Rail et Bus  
2000 et AlpTransit réduisent les  
distances. Le train roule sur la voie  
de dépassement. Les TGV, les ICE  
et les Pendolinos assurent des corres-  
pondances au-delà des frontières.

