

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1996)

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: 25.04.2026

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

Le rôle actif joué par les CFF dans la politique des chemins de fer et dans les choix techniques au niveau européen gagne manifestement en importance. L'UE est résolue à revitaliser les chemins de fer communautaires par des mesures concrètes.

La collaboration dans les organisations internationales

En raison de leur situation géographique, les CFF occupent une position importante dans le trafic international des voyageurs et des marchandises. C'est ce qui explique qu'ils aient un intérêt prépondérant à être présents dans les décisions qui déterminent la politique européenne des chemins de fer – y compris sous ses aspects purement techniques – et qu'ils jouent un rôle actif dans les organisations internationales.

Les deux principales organisations ferroviaires internationales sont l'«Union internationale des chemins de fer» (UIC), dont le siège est à Paris, et la «Communauté des chemins de fer européens» (CCFE), dont le siège est à Bruxelles.

Créée il y a de cela 75 ans, l'**UIC** joue un rôle clé dans la collaboration internationale entre chemins de fer et elle compte aujourd'hui 115 membres de tous les continents. L'UIC s'emploie à renforcer la compétitivité des chemins de fer par un encouragement général du système ferroviaire et de l'interopérabilité qui y est liée. Les CFF sont des acteurs importants dans les plus gros projets de l'UIC, tels le développement du système européen de contrôle-commande de la marche des trains ETCS (European train control-command system), la gestion des itinéraires et la tarification internationale en trafic voyageurs. Ils apportent aussi une contribution substantielle à l'élaboration d'un Plan directeur européen de l'infrastructure, à la prépa-

ration des réseaux transeuropéens (grande vitesse, transport combiné), enfin au développement, en trafic marchandises, de systèmes internationaux assistés par ordinateur pour la planification et la surveillance de la production. Depuis novembre 1996, les CFF sont représentés au plus haut niveau, depuis la nomination à la vice-présidence de l'UIC de leur propre président.

La **CCFE** regroupe les entreprises de chemin de fer de l'Union européenne et de l'Association européenne de libre-échange (AELE). En 1996, elle représentait, auprès des autorités de l'Union européenne, 17 réseaux et trois sociétés gestionnaires d'infrastructure. Elle a pour rôle de veiller à ce que, dans le souci d'instaurer une concurrence loyale des différents modes de transport, la législation européenne des transports et les règles communautaires dans des domaines touchant aux transports (environnement, fiscalité, affaires sociales) non seulement ne causent pas de préjudice au système ferroviaire, mais encore l'encouragent.

Pour améliorer la compétitivité des chemins de fer en trafic marchandises international, les directions générales des réseaux ont imaginé de mettre sur pied des «freeways», sorte d'itinéraires de fret ferroviaire (appelés aussi «corridors de fret»), projet pour lequel un groupe de travail a été formé. Le but est d'instaurer un système facilité de relations et de collaboration, à l'intérieur des réseaux entre les domaines Infrastructure et Transports, d'une part, entre les réseaux et leur clientèle, d'autre part. Délais de livraison rapides et prix concurrentiels seront les principales composantes d'un service de haute qualité. Dans cette optique, l'UE voudrait arriver au «One-Stop-Shopping», c'est-à-dire que le client n'aurait affaire qu'à un seul interlocuteur, compétent pour la totalité du freeway. La mise sur pied de cette organisation des

freeways se heurte, aux dimensions européennes, aux mêmes problèmes qu'est appelée à résoudre, en trafic intérieur, la nouvelle organisation mise en place par la réforme de l'entreprise: prix des sillons horaires, gestion des capacités et attribution des droits d'accès. Or, cinq ans après la publication de la directive 91/440, l'UE n'a toujours pas apporté ne fût-ce qu'une amorce de solution au problème du calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure.

La politique des transports de l'UE

Depuis quelques années, l'UE a la ferme intention d'utiliser et d'encourager plus vivement le système chemin de fer. En 1991, elle publiait sa directive 91/440, par laquelle elle édictait trois principes: l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires, la séparation entre exploitant ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure et l'assainissement financier des établissements; elle imposait aussi, dans des conditions déterminées, le libre accès aux infrastructures des réseaux. Une étude réalisée en 1996 par la CCFE constate que cette directive, qui date de 1991, n'est toujours pas appliquée dans tous les pays membres, tant s'en faut. L'UE est décidée à pousser ses Etats membres à une rapide transposition de sa directive et elle a d'ores et déjà proposé un complément de réglementation pour une plus grande ouverture à la concurrence sur le rail. C'est dans ce contexte qu'il faut replacer la publication par la Commission européenne, en juillet dernier, d'un Livre blanc sur la revitalisation des chemins de fer communautaires, dont il est question plus en détail dans le chapitre «Rapport de la direction générale».

L'exigence fondamentale de l'UE est l'encouragement d'une mobilité respectueuse de l'environnement. Cela implique une augmentation sensible de la part des

chemins de fer sur le marché global des transports de personnes et de fret. A cet égard, la publication d'un Livre vert sur l'internalisation des coûts externes des transports mérite une mention spéciale. Dans ses efforts pour établir des plans directeurs à l'échelle des réseaux transeuropéens, l'UE n'a pas eu beaucoup de succès jusqu'à maintenant, par manque de moyens financiers.

Faisant partie de la CCFE, les CFF participent activement au débat sur toutes ces questions et, apportant à la fois leur expérience et la leçon de leurs propres choix, souvent avancés, ils sont écoutés lorsqu'ils formulent des propositions et des solutions. Leur rôle au sein du Forum Train Europe en est un bon exemple.

Forum Train Europe (FTE)

«Forum Train Europe» est la nouvelle appellation, depuis le 1^{er} janvier 1997, de l'organisation qui remplace, aux termes de la directive européenne 91/440 ss, la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et la Conférence européenne des horaires des trains de marchandises.

En septembre 1996, les statuts du FTE et une «Instruction pour la coordination des processus de planification dans le cadre du FTE» ont été approuvés à La Rochelle (F). Organisation faite de dimension européenne, le FTE permet à tous ses membres de déterminer leur horaire international à partir de leurs propres priorités nationales, tout en respectant la séparation entre Infrastructure et Transport ainsi que le principe du libre accès pour les opérateurs de transport. La possibilité d'un horaire annuel flexible, pouvant être adapté en cours d'année, reste ouverte. La procédure prévue permet même de régler par la voie ordinaire des demandes de sillons à court terme.

Deux négociations ont lieu chaque année, en juin et en octobre, en vue d'harmoniser les propositions nationales en trafics voyageurs et marchandises. La procédure en vigueur pour le trafic intérieur suisse, celle de l'horaire biennal (Ordonnance sur les horaires du 18. décembre 1995), n'est pas remise en cause.

Comme au temps de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs, les CFF se sont vu confier la gérance du Forum Train Europe.

Le chemin de fer a de l'avenir.
En ces temps de mutation et de densité croissante du trafic, le rail a une chance réelle. Les jeunes ne semblent pas être les seuls à l'avoir compris...

