

Collaboration internationale

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1995)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Aux CFF, la collaboration internationale a pour objectif de maintenir, voire d'améliorer, la position du système ferroviaire suisse dans le réseau international. Or, cette démarche est toujours plus ardue étant donné que la Suisse n'adhère pas à l'Union européenne (UE). Consciemment ou non, les Etats membres et leurs chemins de fer adoptent à notre égard un comportement plutôt négatif même au sein des organisations internationales. Nous devons redoubler d'efforts pour être acceptés partout comme partenaire à part entière.

La collaboration des Réseaux dans les domaines commercial, technique et opérationnel s'exerce à l'intérieur de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), dont la portée est mondiale et à laquelle est rattaché l'Institut européen de recherche ferroviaire. Les CFF, encore et toujours un réseau de transit, occupent une position forte dans cette organisation. Résultat de l'éclatement de la Yougoslavie et de l'Union soviétique, ainsi que de la dissociation de certaines entreprises ferroviaires en deux sociétés distinctes (infrastructure et exploitation), le nombre des membres de l'UIC s'est multiplié, ce qui n'allège pas les travaux. L'élaboration de solutions et de points de vue communs s'en trouve plutôt compliquée, raison pour laquelle les CFF accordent une importance toujours croissante aux contacts bilatéraux avec les réseaux voisins.

Mise en pratique de la directive 91/440 de l'UE

La directive 91/440 de l'UE relative au développement des chemins de fer communautaires constitue le principe régissant l'actuelle restructuration des entreprises ferroviaires européennes. En Suisse, cette directive sera mise en pratique par le biais de la «Réforme du chemins de fer» au niveau gou-

vernemental et par la «Réforme de l'entreprise» au sein des CFF.

Outre l'assainissement de la situation financière des entreprises de chemins de fer, le point central de cette directive est le libre accès à l'infrastructure des Réseaux. L'application de cette disposition se heurte, toutefois, à de grosses difficultés dans tous les pays, de sorte que l'UE a estimé nécessaire de publier deux directives supplémentaires en juin.

Pour leur part, les CFF travaillent à un manuel dans le cadre de la «Communauté des chemins de fer européens», dans le but de régler l'accès à leur infrastructure. Désormais, l'entreprise qui présentera une demande devra être en possession d'une licence pour être reconnue entreprise ferroviaire et d'un certificat de sécurité pour se voir attribuer des sillons-horaires.

L'attribution de sillons-horaires à des tiers implique une restructuration aussi bien de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs que de celle des horaires des trains de marchandises.

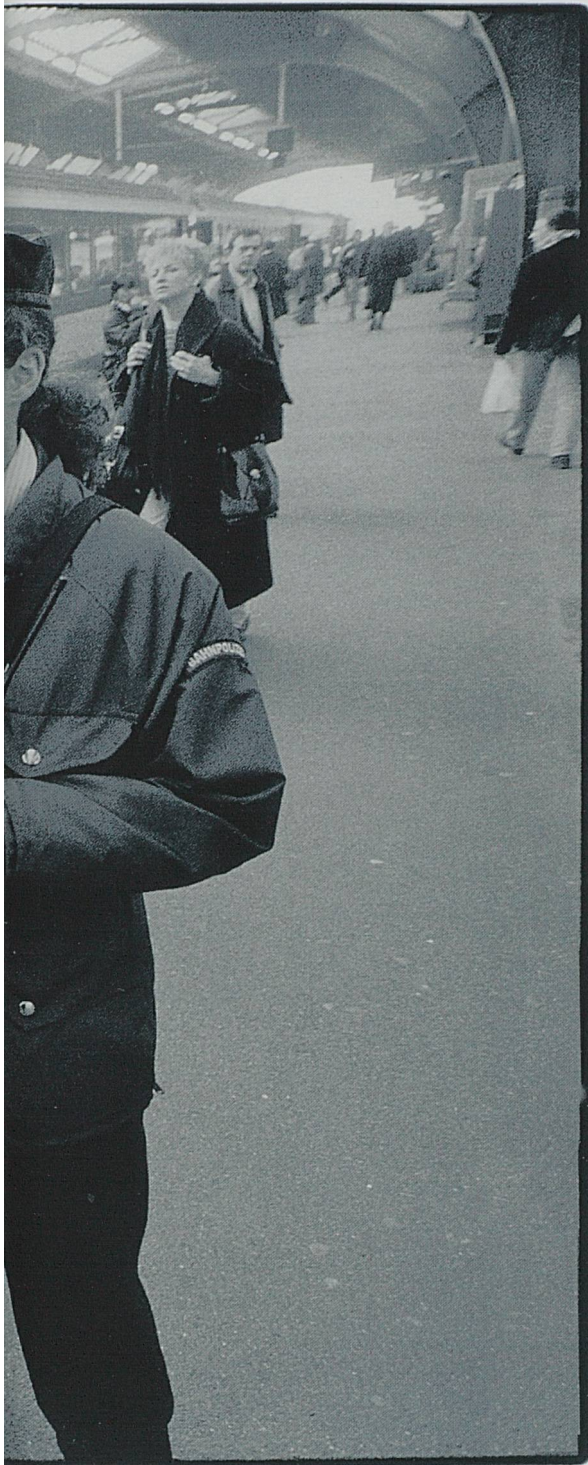
Réseau gérant de la première et très engagés dans la seconde, les CFF dirigeront les travaux nécessaires pour les mener à bien à fin 1996.

Le calcul de la redevance à acquitter pour l'utilisation de l'infrastructure pose aussi de gros problèmes. Il s'agit avant tout d'éviter que chaque réseau choisisse un système propre. La recherche de normes uniques n'est toutefois pas aisée car les conditions de financement de l'infrastructure varient d'un pays à l'autre.

De l'avis de la Commission de l'UE, la libéralisation du trafic ferroviaire doit aller plus loin que ce n'est le cas aujourd'hui. Dans sa proposition de modification de la directive 91/440, la Commission prévoit l'accès de tiers à toutes les



Police de sécurité...
Les patrouilleurs des CFF veillent à la sécurité des clients dans le train et dans les gares. La police du chemin de fer, aujourd'hui active dans la région de Zurich, fera bientôt son apparition ailleurs aussi.



prestations du trafic marchandises (transfrontalier et cabotage) et du trafic voyageurs international. Bien que la directive ait déjà quatre ans, les tiers ne jouent encore pratiquement aucun rôle sur le réseau ferroviaire.

Intégration du réseau ferroviaire suisse au réseau international

La planification à long terme de l'infrastructure nécessaire aux exigences d'un réseau transeuropéen est en principe l'affaire du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, qui répond des frais engendrés par les études et les projets. Les CFF participent à cette planification. Chaque année, les directeurs généraux des CFF et des Réseaux limitrophes se réunissent pour définir la position à adopter vis-à-vis de leurs gouvernements respectifs.

Dans un document de situation sur l'aménagement des relations ferroviaires avec l'Allemagne, signé par les CFF, la DB (Deutsche Bahn AG) et les FS (Chemins de fer italiens de l'Etat), on trouve notamment le quadruplement de la voie le long du Rhin, à partir de Bâle vers Karlsruhe. Ce document comprend aussi une déclaration d'intention visant à continuer l'axe de transit alpin dans la région de Milan en le raccordant aux nouvelles lignes à grande vitesse prévues vers Venise, Bologne, Gênes et Turin.

Une première rencontre entre les Ministres des transports français et suisse a conduit, en juin 1994, à réactiver le Groupe franco-suisse pour la planification à long terme des connexions à établir avec le réseau français des TGV. Le 5 octobre 1995, la deuxième réunion a préparé le terrain en vue de conclure un accord bilatéral avec la France d'ici à 1997. La Suisse s'appuie sur l'article 7 de la décision d'octobre 1991 sur le transit alpin, qui prévoit une coopération avec la Suisse occidentale moyennant des liaisons de Genève à Bâle.

Audit de sécurité...
Véhicules et chargements dangereux
sont contrôlés en permanence par des
équipes mobiles. Au cours de l'exer-
cice passé en revue, toutes les gares
ont été examinées quant à d'éventuel-
les lacunes en matière de sécurité.

