

Zeitschrift: Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales
Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales
Band: 23 (1965)
Heft: 3

Artikel: Les chemins de fer et la collaboration européenne
Autor: Paillard, Armand
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-135921>

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: 13.01.2026

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

Les chemins de fer et la collaboration européenne

M. Armand Paillard

suppléant du secrétaire général des Chemins de fer fédéraux suisses, Berne

A l'origine, les chemins de fer se bornèrent tout naturellement à créer un matériel roulant et des tarifs pour leurs propres lignes. Lorsque des transports devaient aller au delà, c'était aux expéditeurs ou à l'agence d'expédition qu'ils laissaient le soin d'assurer la continuation du transport. Les wagons des diverses administrations n'allaient que jusqu'aux limites de leur propre réseau où les marchandises, par exemple, étaient déchargées pour être remises à la voie ferrée correspondante avec de nouvelles lettres de voiture.

Il en résultait des frais, des pertes de temps, et souvent des détériorations et une dépréciation des marchandises. Aussi, dès que le réseau des chemins de fer devint plus dense, et que le trafic entre les diverses lignes s'accrut, on se concentra pour prendre des mesures destinées à éviter ces inconvénients. Ces mesures consistaient en l'introduction de lettres de voiture directes, du passage direct des véhicules en transit et de tarifs communs.

Très tôt, les réseaux ferrés ont franchi les frontières nationales, amorçant par-là le processus d'intégration. La collaboration a d'abord eu lieu sur la base de contrats et de conventions entre deux ou plusieurs Etats. Elle a entraîné, au XIX^e siècle déjà, la création d'offices supranationaux et d'unions de compagnies ferroviaires. Le trafic ferroviaire international a soulevé des problèmes d'exploitation et d'ordre technique et juridique qui devaient être résolus en commun.

Le premier tarif international pour le transport des marchandises est entré en vigueur le 15 octobre 1843, lors de l'ouverture de la ligne Aix-la-Chapelle—Liège, qui consacrait la première liaison des Chemins de fer allemands avec l'étranger. L'histoire nous apprend, à ce sujet, que le commerce belge et le commerce allemand souffraient de la pression hollandaise qui, grâce à la possession des embouchures du Rhin et de l'Escaut, abusait en quelque sorte du monopole d'intermédiaire indispensable. Cette prépondérance hollandaise dans le trafic fluvial a fait mûrir la pensée d'une liaison ferroviaire entre Anvers et Cologne. La mise en vigueur du premier tarif international marchandises a donc coïncidé avec la réalisation de cette liaison. Chose peut-être plus surprenante encore, ce premier tarif renfermait déjà des prix de transport établis en tenant compte de la concurrence de la voie fluviale. Ainsi, en 1843 déjà, un tarif ferroviaire international à caractère concurrentiel voyait le jour.

En 1846 fut fondée, à Berlin, l'Union des administrations de chemins de fer de l'Europe centrale qui a déployé ses heureux effets jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. En 1872 siégeait la Première Conférence internationale des horaires de trains de voyageurs qui se réunit depuis lors chaque année et groupe tous les pays d'Europe sous la présidence du chef du département des travaux et de l'exploitation des Chemins de fer fédéraux suisses depuis 1922 déjà. La Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL), entreprise autonome s'occupant d'organiser le service international des wagons-lits et des wagons-restau-

rants, a commencé son activité en 1876. Le trafic ferroviaire international aurait été irréalisable sans une unification technique d'éléments importants pour le déroulement de l'exploitation. Sous la poussée de l'évolution a été créée en 1882, à Berne, sur l'initiative du Gouvernement suisse, la convention d'Etat dite de l'Unité technique. Cette convention existe toujours, alors même qu'elle a perdu de son importance. Le fait que l'initiative ait émané de la Suisse ne procède pas du hasard. Le point de départ en a été l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer du Saint-Gothard, la grande ligne internationale de transit entre le nord et le sud.

A l'occasion du cinquantième anniversaire de sa première ligne ferroviaire, le Gouvernement belge fonda, en 1885, l'Association internationale du Congrès des chemins de fer qui a pour but d'assurer la marche du progrès dans les entreprises ferroviaires au moyen de congrès périodiques et de publications scientifiques. L'AICCF groupe actuellement cent trois administrations ferroviaires du monde entier et tiendra son 29^e Congrès en 1966, à Paris.

La forte croissance du trafic ferroviaire international — les coefficients d'augmentation étaient alors beaucoup plus élevés que maintenant — exigea impérieusement la mise sur pied de règles et de principes juridiques internationaux. Les bases en furent fournies par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), qui furent conclues à Berne au début des années 90. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer, organisme supranational fondé en 1893 à Berne, fut chargé de veiller sur ces conventions. Corrélativement, les chemins de fer eux-mêmes mirent sur pied le Comité international des transports par chemins de fer (CIT), qui participe au développement du droit international des transports sur la base de la CIM et de la CIV en élaborant notamment des dispositions complémentaires et qui s'occupe de la réglementation uniforme d'autres questions en rapport avec le droit précité.

Rétrospectivement, on peut constater que la première phase du processus d'intégration reposait principalement sur des conventions et des accords d'Etat.

La seconde phase englobe la période comprise entre les deux guerres mondiales. Après la première de ces conflagrations, l'Europe se vit dotée d'une nouvelle structure politique qui exerça aussi ses effets sur les chemins de fer. Paris devint le siège de l'Union internationale des chemins de fer, qui groupait les administrations ferroviaires européennes. Les impératifs de la reconstruction obligèrent à insuffler une vie nouvelle dans le trafic ferroviaire international. Sur l'initiative de l'Italie furent fondées, d'une part, l'Union internationale des wagons (RIV) dont le parc actuel est d'environ 1,5 million de wagons et, d'autre part, l'Union internationale des voitures et fourgons (RIC). Ces deux unions sont des organisations purement ferroviaires. Alors que la création de nouveaux Etats et les courants nationalistes provoquaient un cloisonnement économique de l'Europe, les chemins de fer créèrent de facto une zone de libre-échange pour l'acheminement des voitures et des wagons. Afin de faciliter l'écoulement du trafic, on en vint à se montrer encore plus exigeant dans le domaine de l'unification technique. En présence des crises monétaires survenues les premières années d'après-guerre, les chemins de fer ouvrirent en 1925, à Bruxelles, un Bureau central de compensation des décomptes, qui a survécu à la Seconde Guerre mondiale et constitue aujourd'hui le grand clearing-house du mouvement international des paiements ferroviaires.

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) elle-même prit lentement forme et consistance. Certes, son développement fut freiné par les crises politiques et économiques

des années 30. Un grand travail constructif n'en fut pas moins fourni et le processus d'intégration des chemins de fer se poursuivit. Le regroupement de diverses compagnies nationales en grandes entreprises d'Etat simplifia souvent les problèmes. Mais la crise économique mit les chemins de fer en fâcheuse posture et l'apparition de nouveaux concurrents entraîna de gros changements de structure, ce qui eut pour effet de paralyser l'évolution en cours, les réseaux eux-mêmes ayant en partie cessé de croire en leur avenir.

La Seconde Guerre mondiale provoqua un nouveau temps d'arrêt, et la fin de la guerre préluda à la troisième phase du processus d'intégration. Les énormes destructions occasionnées par les hostilités et les mauvaises expériences faites lors de la reconstruction consécutive à la Première Guerre mondiale inspirèrent des solutions couvrant l'ensemble de l'Europe et appuyées par l'Amérique. De nouveaux organismes supranationaux furent chargés de la reconstruction. Les questions de trafic acquirent plus d'importance qu'avant la guerre. Les transports routiers et aériens entrèrent dans une phase de développement impétueux.

Les destructions dues à la guerre, d'une part, et l'essor prodigieux des transports routiers, fluviaux et aériens, d'autre part, obligèrent les administrations ferroviaires à se solidariser plus étroitement encore. L'esprit de corps des cheminots européens, que la guerre n'avait pas annihilé, formait une base précieuse, alors que les problèmes et soucis communs constituaient un catalyseur. Le fait que les compagnies nationales n'étaient pas concurrencées par les autres administrations sur le plan national constituait un puissant stimulant pour suivre le processus d'intégration. Lorsque apparurent des problèmes marginaux de concurrence — il en alla ainsi pour le transit — la compétition fut ordonnée de façon constructive à l'aide de principes tarifaires internationaux dérivés des très nombreuses unions tarifaires internationales, marchandises et voyageurs, qui ont pris naissance bien avant la création de l'UIC, ainsi que nous venons de le voir au début de cet exposé.

Sous la direction de M. Louis Armand, le directeur général de la SNCF à l'époque et l'actuel secrétaire général de l'UIC, l'Union internationale des chemins de fer devint l'association faîtière des réseaux européens, à la fois organe de coordination entre les administrations ferroviaires et leur interprète au dehors. Mais les organisations et associations existant jusqu'alors ne furent pas dissoutes pour autant; elles conservèrent leur autonomie.

La reconstruction de l'économie européenne à un rythme accéléré et les progrès spectaculaires de la technique, dont bénéficièrent aussi les chemins de fer, imposèrent de nouvelles tâches aux réseaux. Le pessimisme paralysant des années 30 fit place, pour les dirigeants du rail, à une foi nouvelle en l'avenir des chemins de fer. On commença à se rendre compte que l'époque du monopole était définitivement révolue, mais que les chemins de fer demeuraient un pilier du système des transports, à condition qu'ils s'adaptent à la nouvelle situation et qu'ils mettent le progrès technique au service de leur tâche. On reconnut que de nombreux problèmes ne pouvaient être résolus qu'en commun si l'on voulait parvenir rapidement au but et s'affirmer dans le trafic international.

Sous la conduite de l'UIC, une véritable activité fondatrice vit le jour dans l'Europe des chemins de fer. Cela m'entraînerait trop loin que d'exposer en détail les travaux de l'UIC, de ses commissions et de ses organisations. Rappelons toutefois que cette Union a pour but d'assurer la standardisation et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international. L'UIC groupe aujourd'hui cinquante administrations ferroviaires, pour une bonne part européennes, avec un effectif d'environ 3 millions d'employés et un réseau d'une longueur de près de 300.000 km.

Huit commissions UIC sont à l'œuvre pour résoudre ou attaquer les questions communes. La 1^{re} et la 2^e Commissions s'occupent des problèmes commerciaux relatifs aux trans-

ports de voyageurs et de marchandises. La 3^e Commission traite les questions complexes de comptabilité, de finance et de statistique, tandis que la 4^e Commission poursuit la rationalisation de l'exploitation. La 5^e Commission a pour tâche de développer et d'unifier les véhicules ferroviaires. La 6^e Commission constitue le « brain-trust » économique de l'UIC; elle se penche sur les questions générales de trafic et de concurrence. La 7^e Commission traite les problèmes communs relatifs aux installations fixes et à la signalisation, alors que la 8^e Commission se voue aux questions juridiques. Les présidents des commissions, tout comme les membres, sont mis à disposition par les différentes administrations, de sorte que tous les chemins de fer sont appelés à collaborer et peuvent le faire sur le même pied.

On a ajouté aux organismes d'avant-guerre des organismes d'un style nouveau qui, débordant l'ère du bon voisinage, instaurent l'ère du travail en commun. L'Office de recherches et d'essais (ORE) est constitué en 1950 à Utrecht; il est géré par l'Administration des chemins de fer néerlandais et a pour tâche de mettre en commun les résultats des recherches et des essais faits par les différents réseaux ainsi que la diffusion entre ses membres de la documentation technique utile. En vue d'abaisser autant que possible les prix de revient, il étudie la rationalisation des moyens de construction et la possibilité de répartir les fabrications entre les industries des divers pays. La Société de financement du matériel de chemin de fer (Eurofima) est fondée à Bâle en 1956 en vue de mettre à la disposition des chemins de fer des ressources complémentaires qui leur permettent d'acquérir en commun un matériel ferroviaire standardisé. Elle a été constituée en société anonyme dont le capital atteint aujourd'hui 100 millions. Durant ses huit années d'existence, elle a pu mettre à disposition des seize administrations membres environ 675 millions de francs. Les fonds ont été principalement tirés du marché suisse des capitaux. Le pool de wagons Europ, avec siège à Berne, vient faciliter les échanges de matériel à marchandises tandis que l'organisation des Trans-Europ-Express (TEE) est mise au point, reliant entre elles près de 100 grandes villes européennes par un ensemble de trains très modernes et confortables, susceptibles de concurrencer efficacement les liaisons par avion. Dès ce moment, le chemin de fer prend place parmi les pionniers de l'intégration européenne. Une difficulté surgissait ici: L'UIC réunit, en effet, des chemins de fer appartenant à des Etats qui ne participent pas tous aux mêmes groupements régionaux, aux mêmes alliances politiques, aux mêmes systèmes économiques. Comment, dans ces conditions, continuer à rechercher l'efficacité maximale de l'organisation sans être handicapé par les Conventions générales entre Etats (CEMT, CECA, CEE, EFTA)?

L'introduction du principe de l'« application restreinte » permet de résoudre cette difficulté. En vertu de ce principe, certains réseaux peuvent s'associer pour créer des organismes ou des groupes de travail répondant à des besoins particuliers sans faire intervenir les réseaux non intéressés. On assiste dès lors au développement « buissonnant » d'un grand nombre d'organismes nouveaux que surveille le Comité de gérance de l'UIC, chargé de coordonner l'ensemble.

Citons en passant, dans cet ordre d'idées, le Centre d'information et de publicité des chemins de fer européens (CIPCE) créé en 1950 et qui a vu sa structure modifiée en 1960; il comprend deux sections: la section de publicité commerciale et la section des relations publiques; le Bureau international de documentation des chemins de fer (BDC) créé en 1950 et le Bureau international du film des chemins de fer, fondé en 1960, qui a pour but d'organiser l'échange d'expériences en matière de films, qu'il s'agisse de films de publicité commerciale, de films d'information ferroviaire, de films de documentation technique ou de films d'instruction du personnel; l'Union internationale des médecins de chemins de fer qui per-

met aux médecins des divers réseaux membres de l'UIC d'étudier en commun la lutte contre les accidents professionnels et les maladies touchant plus particulièrement les cheminots. Enfin, citons encore le « Groupe des Six » constitué par les directeurs généraux des administrations ferroviaires des six pays membres du Marché commun et qui traite des problèmes liés à la naissance de l'Europe des Six.

C'est en 1959 qu'intervient la décision qui devait ouvrir une troisième phase dans l'histoire de l'UIC. Alors que jusque-là, la présidence avait été attribuée à la France, il fut décidé de la confier par rotation aux diverses administrations, comme dans les grands comités internationaux. Depuis cette date, la présidence a été successivement occupée par l'Allemagne (DB), la Grande-Bretagne (BR) et la Suisse (CFF) pour passer à la Pologne (PKP), le 1^{er} janvier 1965. Dans cette période se développe l'usage de la traduction simultanée qui rend plus efficace la coopération de toutes les compétences à l'œuvre commune.

En même temps, les tâches confiées à l'UIC deviennent de plus en plus vastes et de plus en plus complexes.

Ainsi, à l'échelle de l'exploitation européenne, l'étude de l'attelage automatique des wagons est-elle poussée activement. De même, sont entreprises des études pour aboutir au marquage uniforme des wagons en vue de l'utilisation poussée des machines électroniques.

Pour certaines de ces études techniques, les limites européennes sont devenues insuffisantes et les problèmes se posent à l'échelle mondiale. Devant les difficultés qui naissent de l'introduction de techniques nouvelles dans les anciennes structures, les échanges de renseignements, le partage des expériences permettront d'éviter bien des tâtonnements et d'accélérer bien des réalisations.

C'est pourquoi le « Forum » de l'UIC a été créé pour développer cette mission d'information réciproque et permanente. Cette initiative s'adresse aussi bien aux réseaux lointains et notamment à ceux des pays en voie de développement qui pourront bénéficier de l'expérience de tous, qu'aux grands réseaux modernes qui pourront échanger plus facilement leurs informations économiques et techniques en vue de leurs études communes.

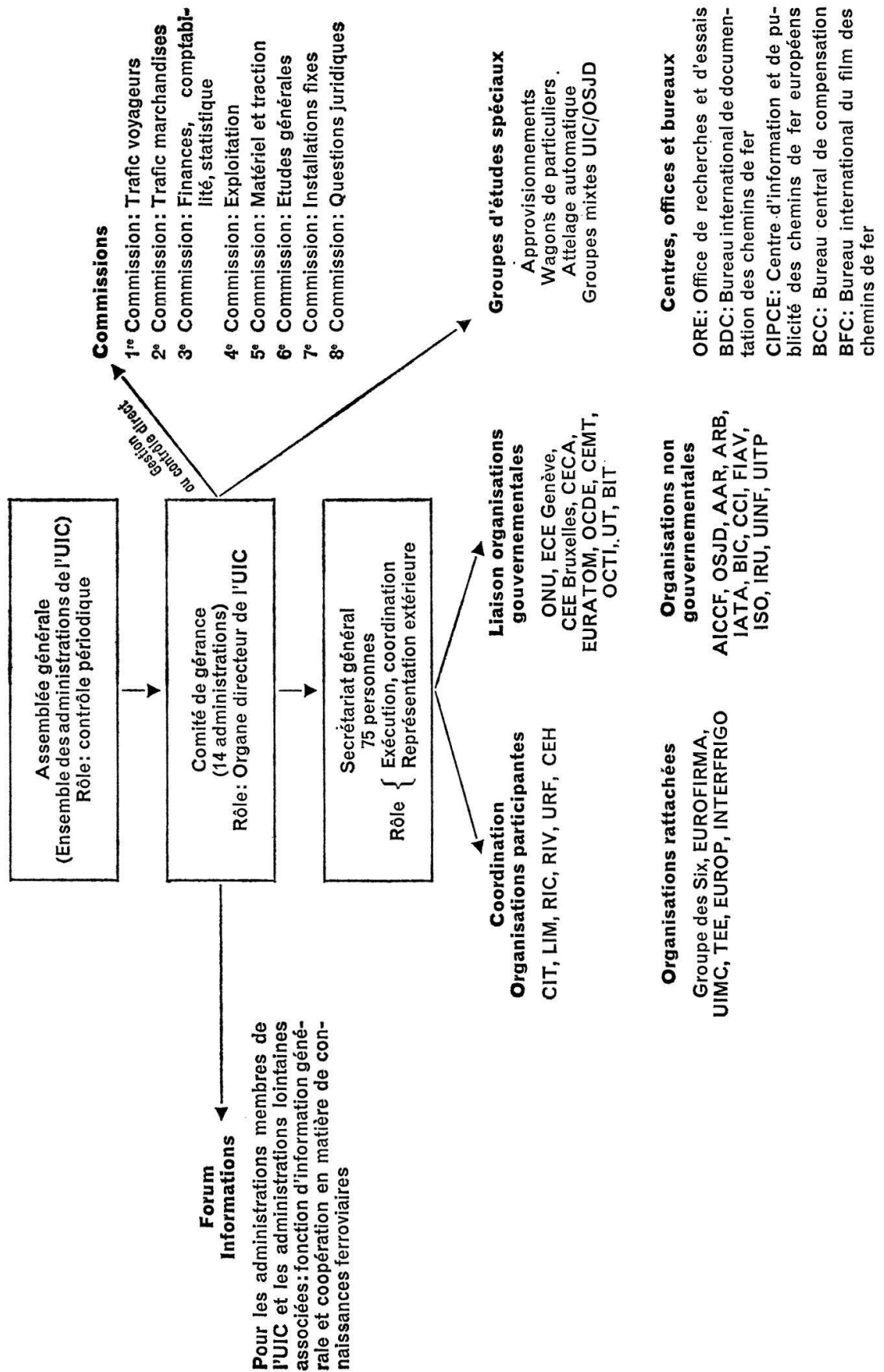
C'est au cours de cette troisième phase de son histoire que s'inscrit l'installation de l'UIC dans ses nouveaux bâtiments du Champ-de-Mars à Paris, face à la Tour Eiffel, et dont tout cheminot européen est fier car ils forment une unité, du point de vue architectural et technique. La décoration intérieure, à laquelle tous les chemins de fer ont contribué, reflète la diversité de l'Europe.

Les commissions se réunissent chaque année. Les Sous-Commissions ou Groupes de travail constitués par les travaux préparatoires tiennent des réunions suivant les besoins de l'étude pour laquelle ils ont été créés et sont chargés, par le président de la Commission intéressée, de l'établissement d'un rapport comportant des conclusions.

L'ensemble des décisions d'application qui découlent, le cas échéant, des conclusions proposées par les Commissions donne lieu à la publication de dispositions qui sont reprises dans des « fiches » au nombre actuel de 899 qui peuvent être d'application obligatoire vis-à-vis des administrations membres de l'UIC; elles peuvent aussi constituer de simples recommandations que les administrations membres sont priées d'observer dans toute la mesure du possible. Leur collection complète, qui comprend plusieurs milliers de pages, couvre le domaine extrêmement varié qui résulte de l'activité de toutes les commissions.

L'exécution des décisions de l'Assemblée générale et du Comité de gérance de l'UIC, la coordination des activités des commissions, offices, bureaux et centres, la représentation de l'UIC tant auprès des administrations participantes qu'auprès des organisations inter-

Organigramme du fonctionnement de l'UIC



nationales exigent un organisme permanent qui est constitué par le secrétariat général animé par un secrétaire général, nommé par l'Assemblée générale.

Le secrétaire général participe, avec voix consultative, aux réunions des organismes supérieurs de l'ensemble des activités de l'UIC et assure la diffusion des décisions de toute nature prises au sein de l'Union. Il participe aux travaux des organismes d'études et coordonne ces travaux en veillant particulièrement à l'application des directives et des décisions des organismes supérieurs. Il règle, d'entente avec les présidents intéressés, les problèmes d'attribution et de procédure. Pour l'assister dans sa tâche, le secrétaire général dispose, au siège de l'UIC, de soixante-quinze personnes dont une quinzaine de hauts fonctionnaires qui ont été mis à disposition de l'Union par les grands réseaux européens et entre lesquels est répartie la tâche de suivre l'activité des différentes Commissions de l'UIC et des autres organisations.

Pour leur part, les Chemins de fer fédéraux suisses déploient une grande activité dans les organisations internationales. Ils ont tenté de la concrétiser à l'Expo 64, sous forme d'un tableau géant figurant les vingt-quatre organisations ferroviaires internationales et les différents pays membres de chacune de ces organisations. On y pouvait constater que les CFF sont membres de ces vingt-quatre organisations et qu'ils assument la présidence de treize d'entre elles, soit de plus de la moitié.

Comme vous le constatez, grâce à de longues années d'étroite coopération internationale sur les plans technique, économique et tarifaire, l'intégration européenne est déjà très avancée dans le domaine des transports et l'Europe des chemins de fer est bien, depuis des décennies déjà, une réalité incontestable qui fait d'elle un véritable pionnier en la matière.

