

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 33 (1953)
Heft: 2

Artikel: Le rôle de la Suisse dans l'eupérisation des chemins de fer
Autor: Armand, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888303>

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

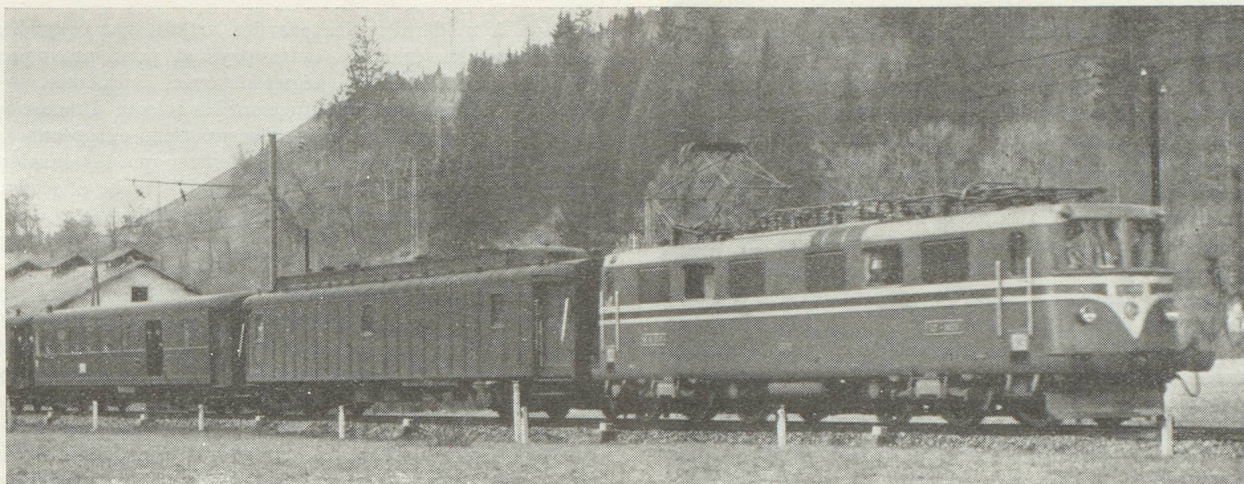
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 21.02.2026

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



La machine CC 6051, de la S. N. C. F., construite par les ateliers Oerlikon (Suisse), remorquant un rapide entre Aix-les-Bains et la Roche-sur-Foron

Le rôle de la Suisse dans l'eupéisation des chemins de fer

par

Louis Armand

Directeur général de la S. N. C. F.
Président de l'Union internationale des Chemins de fer

Nous sommes heureux de reproduire ici l'essentiel du remarquable exposé présenté le 5 février par M. Louis Armand, à l'issue du dîner-conférence organisé à Paris par la Chambre de commerce suisse en France.

JE suis très sensible à l'accueil de votre Président et un peu confus des paroles trop élogieuses qu'il vient de prononcer. Je l'en remercie et tiens à lui dire combien je suis honoré — et combien il m'est agréable — d'être ce soir l'hôte de la Chambre de commerce suisse à Paris.

Parce que le sujet que je vais traiter est austère et déjà connu de beaucoup d'entre vous, je crois sage d'éviter le ton un peu doctoral d'une conférence. Je me bornerai à vous présenter, au cours d'une causerie sans prétention aucune, quelques réflexions sur l'Europe, la Suisse et le chemin de fer.

Pour bâtir l'Europe de demain — j'entends une Europe économiquement unifiée — certains esprits ont tendance à faire table rase du passé. Nous ne sommes cependant pas les premiers à vouloir que, de pays à pays, les hommes se comprennent mieux et renforcent les liens qui les unissent. Sachons avoir des idées nouvelles, mais à partir du legs des générations antérieures. Rien ne peut être plus favorable pour hâter et orienter l'évolution économique que l'existence de Compagnies telles que la vôtre et quel'amitié si bienfaisante de la France et de la Suisse. J'ajouterai,

afin d'en venir aussitôt à nos préoccupations ferroviaires, que la tâche des cheminots est aussi singulièrement facilitée par la collaboration ancienne et déjà féconde des réseaux européens.

Essayons de préciser quelle est la nature de cette tâche. On conçoit, en général, les plans de l'édifice Europe de deux façons différentes : certains préconisent de développer les économies nationales et, par un jeu de balance, d'établir entre elles un équilibre stable ; d'autres, au contraire, veulent modifier les structures de base et créer des économies supranationales. Ce sont là affaires d'architectes. Nous, hommes du Rail, nous ne sommes que de simples ouvriers maçons. Il ne nous appartient pas de choisir entre les doctrines. Par contre, sans déborder le cadre de notre métier, nous avons, dès maintenant, une besogne immédiate à accomplir, car dans le secteur des transports l'Europe est déjà en marche.

Je pourrai vous en donner bien des témoignages et vous montrer par exemple que la Communauté charbon-acier exige que soient révisés la tarification et l'équipement des voies qui relient les groupes industriels compris dans ce vaste ensemble. Mais n'est-il pas significatif aussi de

constater que la zone d'attraction, si je puis dire, de votre beau pays ne cesse de s'étendre ? Attirés par des sites merveilleux et par une hospitalité sans égale, les touristes, pour se rendre en Suisse — et notamment pendant la période des sports d'hiver — effectuent des parcours de plus en plus longs. Nous constatons aussi que les transports massifs de voyageurs par delà les frontières ne cessent de se multiplier et de s'étendre. Ils incombent au chemin de fer et comme ils sont un des meilleurs facteurs d'une compréhension réciproque entre les pays, nous avons à cet égard, dès maintenant, une incontestable responsabilité européenne.

Or, dans le cadre d'une économie continentale unifiée, cette évolution est appelée à prendre de grands développements comme le montre l'exemple de l'Amérique du Nord. Mesuré en tonnes-kilomètres, le trafic ferroviaire américain est plus élevé que celui de nos chemins de fer et les prix de revient sont inférieurs — sur la base, bien entendu, du nombre d'habitants et du revenu moyen par habitant. Nous devons donc prévoir que les progrès de l'intégration européenne seront en relation étroite avec les progrès de l'activité du Rail. Et comment pourrait-il en être autrement, puisqu'une unité économique est dominée en grande partie par la puissance et le rendement de ses moyens d'échanges ? Somme toute, préparer l'Europe suppose que les réseaux s'apprentent à faire face à des modifications quantitatives et qualitatives dans les transports par fer.

Par ailleurs, il se trouve que les techniques modernes tendent à améliorer le service des chemins de fer dans un sens très favorable aux relations internationales. Les voyages s'effectuent, aujourd'hui, à des vitesses commerciales élevées et vous savez que l'électrification de la ligne Paris-Lyon a en quelque sorte rapproché de Paris les villes de la Suisse romande. Pour les marchandises, la puissance de transport de notre réseau a au moins doublé depuis la guerre. Mais ce qu'il convient surtout de noter, c'est que l'évolution technique augmente le rayon d'action des moyens. Voici deux exemples : si on compare la carte des dépôts de machines de la S. N. C. F. en 1938 avec celle des dépôts actuels, on constate que l'échelle du maillage est passée de 40 ou 50 kilomètres à 100 ou 150 kilomètres ; d'autre part, alors qu'autrefois on triait les trains de marchandises un peu partout, on concentre aujourd'hui les opérations de tri dans de grands centres bien équipés où l'on forme des trains à très longs parcours. Ces tendances nouvelles trouvent leur origine dans les impératifs de la technique, mais constituent un point de départ extrêmement favorable à une intégration européenne.

Notons aussi que les chemins de fer doivent de plus en plus tenir compte d'un phénomène économique qui a transformé l'industrie au ^{xx}e siècle : la production en masse. Sans doute le volume de nos commandes en voitures, en wagons, en locomotives ne nous permettra jamais d'obtenir des prix de fabrication aussi bon marché que l'automobile. Mais nous pouvons lever ce lourd handicap en produisant en masse des tonnes-kilomètres, c'est-à-dire à condition de concentrer le trafic sur certains itinéraires modernisés qui, dans bien des cas, sont internationaux. Remarquez que sur ces itinéraires le coût du transport par kilomètre diminuera vite en raison inverse du parcours puisque le tri et la manutention à l'arrivée et au départ resteront un élément fixe du prix de revient dont l'importance relative augmentera. Nous pouvons donc dire qu'ici encore l'évolution de la technique est à un double titre un facteur de l'évolution européenne : elle incite les

réseaux à moderniser les grandes artères par lesquelles s'effectuent les échanges entre pays et peut provoquer l'établissement de tarifs dégressifs avec la distance.

Je n'insisterai pas davantage sur les raisons directes ou indirectes qui justifient nos préoccupations européennes ; ce que j'ai dit suffit, je crois, à montrer que les ouvriers maçons que nous sommes ont une lourde tâche à accomplir, celle de repenser le problème des transports...

COMMENT organiser notre travail ? Nul doute, je l'ai dit, que les institutions léguées par le passé, qui sont nombreuses et anciennes, ne doivent constituer le cadre même de notre action. La Compagnie des wagons-lits a fêté l'année dernière ses 75 ans et la Conférence des horaires a 70 ans. Celle-ci, présidée depuis longtemps par la Suisse, a su régler un grand nombre de problèmes internationaux avec un succès remarquable, grâce aux connaissances approfondies et à l'adresse dans les négociations des techniciens de Berne. Parmi les autres organismes de travail en commun, je citerai le R. I. C., dont la compétence porte sur la circulation internationale des voitures, le R. I. V. qui régleme celle des wagons et l'Union internationale des Chemins de fer qui groupe aujourd'hui 36 administrations et la quasi-totalité des réseaux européens.

Si féconde que soit l'activité de ces divers organismes auxquels, je le répète, nous devons beaucoup, il est évident que leur œuvre risque de demeurer fragmentaire, tant que les frontières resteront l'expression de structures économiques nationales. La solution des problèmes européens et techniques que j'ai évoqués plus haut exige une collaboration d'une autre nature, une sorte de coopération vers la recherche de formules nouvelles et constructives qui peuvent avoir pour conséquence de modifier nos procédés d'exploitation et même d'administration. A la phase de travail international qui a marqué l'entre-deux-guerres, doit succéder une phase de travail européen et déjà cette évolution se dessine dans la pratique d'une façon très nette. Tout à l'heure, j'ai eu la satisfaction d'entendre l'un de vous dire que si la cordialité entre cheminots était aussi grande hier qu'aujourd'hui, cette cordialité s'accompagne maintenant d'une flamme, d'une joie de réaliser et d'innover qui donne à nos efforts une portée et une efficacité nouvelle. Ainsi, en construisant peu à peu l'Europe sur le plan de la technique ferroviaire, nous la créons aussi, dans la mesure où nous le pouvons, sur le plan des esprits.

Une fois engagés dans cette direction, nous sommes amenés à considérer de nombreux problèmes non plus sous leur aspect technique, mais économique, voire politique. Autrement dit, en élevant pierre à pierre notre édifice, nous nous rapprochons des soucis gouvernementaux. Fort heureusement, les gouvernements ont bien compris nos intentions et ont décidé de venir à notre aide. Ils ont même demandé que nous leur soumettions, comme ferait un bureau d'études, les problèmes qui intéressent les intérêts supérieurs des Etats et conditionnent l'euro-péisation des transports.

La preuve en est que tout récemment les ministres des transports de 8 pays, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse se sont réunis à Paris pour donner aux administrations qui dépendent de leur contrôle un certain nombre de directives sur des problèmes concrets. Ils ont précisé dans une résolution d'ordre général que leurs décisions étaient prises « dans un esprit européen et dans un sens

constructif » et qu'elles devaient désormais constituer, dans les pays représentés, une base effective d'action. J'insiste sur ce point, car il marque une forme nouvelle d'autorité européenne qui nous permet de poursuivre notre tâche et de l'orienter dans les directions de l'avenir.

JE me propose, dans cette seconde partie de mon exposé, d'examiner brièvement les résolutions votées par la Conférence des ministres. Nous verrons qu'elles consacrent bien la politique de coopération constructive des réseaux et qu'elles donnent à ceux-ci non seulement un encouragement, mais l'appui de la puissance publique.

EXPLOITATION EN COMMUN DES WAGONS DE MARCHANDISES

Il s'agit de ce pool des wagons dont on a beaucoup parlé de façon parfois inexacte. Je crois bon d'en rappeler le principe.

Prenons l'exemple d'un transport de France en Italie. Dans le régime actuel — et non celui du pool — la S. N. C. F. charge un wagon français marqué R. I. V., ce qui signifie qu'il est reconnu apte à circuler sur les réseaux étrangers. Arrivé à destination et après déchargement, ce wagon est ramené en France, sans délai, comme par l'effet d'un ressort de rappel. Un tel système s'explique par une certaine défiance des administrations à l'égard du matériel étranger et par le désir de disposer à chaque instant d'un parc ne comprenant autant que possible que des matériels nationaux. Il va sans dire que cette manière de faire répond assez mal à des vues européennes et exige, non seulement une comptabilité de chaque wagon en transit, mais, ce qui est plus grave, une importante proportion de retours à vide.

Supposons maintenant que le réseau italien fasse confiance au wagon français. Rien ne l'empêche, en attendant de pouvoir rapatrier ce wagon sous charge, de l'utiliser au mieux à des transports intérieurs. Comme la France de son côté agira de même avec les wagons italiens se trouvant sur son territoire, les parcs des deux pays accuseront des rendements meilleurs et il suffira, pour maintenir entre eux l'équilibre, de dresser un compte collectif des existences et d'en faire le solde. Tel est le système du pool des wagons.

Somme toute, le problème est d'ordre psychologique. Une fois que les réseaux ont établi entre eux un climat de confiance — et c'est chose faite — il est bien facile aux experts de se mettre d'accord sur les caractéristiques des matériels « Europ », c'est-à-dire susceptibles d'être exploités en pool.

Les ministres des transports, intéressés par ce procédé d'exploitation en vigueur depuis plus d'un an en France et en Allemagne, et qui a donné d'excellents résultats, se sont déclarés favorables à son extension à tous les pays. Celle-ci est en voie de réalisation grâce, je tiens à le souligner, aux bons offices des techniciens des Chemins de fer fédéraux qui nous ont fait profiter très largement de l'expérience approfondie que leur a valu, en la matière, la présidence du R. I. V. Un jour viendra, sans doute, où une sorte de bureau groupant toutes les nationalités gèrera cette richesse commune qu'est le matériel marchandises des réseaux européens.

Un des avantages du pool sera de faciliter les trafics de pointe par des répartitions judicieuses de matériel entre les

réseaux. Mais lorsque les pointes se produiront simultanément dans plusieurs pays, nous nous heurterons aux mêmes difficultés que dans le régime actuel ; elles pourront cependant être plus aisément résolues grâce à des arbitrages gouvernementaux. Et c'est pourquoi l'intervention des ministres des transports, dans un domaine à première vue purement technique, n'était nullement superflue.

STANDARDISATION DU MATÉRIEL

Le pool des wagons, vous l'avez deviné, est l'amorce d'un véritable parc européen. Mais il est très souhaitable que ce parc comprenne un certain nombre — et un nombre croissant — de wagons standard. Ceux-ci pourront mieux être tout à fait « chez eux » dans tous les pays où ils circuleront, d'où de grands avantages pour la répartition et la réparation.

Une de nos tâches consiste donc à fixer les caractéristiques des principaux types de wagons. Pour y parvenir, une concentration des études était nécessaire et fut facile à réaliser. Puisque les techniciens ont à résoudre des problèmes qui, à peu de choses près, sont les mêmes dans tous les pays, il était normal de constituer un Office de recherches et d'essais, dont le siège est à Utrecht. Bien entendu, nous n'avons pas déplacé tous les techniciens, mais ce sont les idées et les directives que nous avons fixées en Hollande. Déjà cinq types de wagons (sur dix prévus) sont définis ; leurs prototypes sont sur rails et les commandes passées portent dès maintenant sur plus de 18.000 unités.

Ce succès est, lui aussi, très caractéristique d'un état d'esprit nouveau. Je me souviens d'une époque où une entente technique entre réseaux d'un même pays était bien difficile à conclure, tant chacun restait attaché à des particularités parfois de détail, mais qui lui étaient propres. Il est curieux de noter que la standardisation de cinq types essentiels de wagons européens s'est effectuée beaucoup plus rapidement et aisément que la standardisation, entre les deux guerres, des wagons nationaux.

Bien d'autres problèmes techniques sont examinés en commun ou pourront l'être. A titre d'exemple, je dirai que l'Office de recherches entreprend l'étude de machines Diesel et que nous comptons bien étudier également, sur le plan européen, cette nouvelle locomotive à turbine à gaz que les Américains ont lancée avec une publicité un peu tapageuse et dont l'industrie suisse a « sorti », sur notre continent, le premier exemplaire.

La normalisation des matériels aura également l'avantage de permettre aux réseaux de passer des commandes groupées et d'obtenir ainsi de meilleurs prix. Je suis convaincu que les constructeurs y gagneront, car il sera possible de répartir les commandes en respectant les parts nationales, de telle sorte que le bénéfice de l'opération soit partagé entre les réseaux et les industries. Il n'en est pas moins vrai que nous ne pouvions nous engager dans cette voie sans soumettre nos vues à l'assentiment préalable des gouvernements. C'est ce que nous avons fait. Les ministres se sont nettement prononcés en faveur de la standardisation ; ils nous ont même invités à poursuivre nos efforts, en collaboration avec les constructeurs, pour obtenir une réduction du prix d'achat du matériel.

ÉQUIPMENT-TRUST ET LOCATION-VENTE

Les réseaux américains ont réussi à rénover leur parc moteur et roulant dans des conditions extrêmement avantageuses grâce à des emprunts gagés du type « equipment-

trust », dont les taux s'établissent aux environs de 2,8 %. Dans cette formule, des sociétés financières, représentées par un trustee se portent acquéreurs d'un matériel qu'elles font exploiter par un réseau moyennant une annuité de location-vente. Jusqu'à ce que la locomotive, la voiture ou le wagon ainsi loué devienne la propriété du réseau, le trustee peut en disposer en cas de non paiement de l'annuité, ce qui suppose qu'une autre administration que celle avec laquelle le trustee a passé contrat soit en mesure d'utiliser ce matériel. Cette dernière condition n'étant pas réalisée en Europe, nos chemins de fer n'ont pu recourir à des formules semblables. Mais la normalisation, dont je viens de parler, ouvre de nouvelles perspectives et nous place dans une position analogue à celle des réseaux américains.

Evidemment, les ressources de l'Etat helvétique n'imposent pas à la Suisse le recours à des formules financières de ce genre ; cependant, parce qu'il est un partisan convaincu de la politique européenne et par un geste de solidarité, dont nous lui sommes très reconnaissants, M. Gschwind a bien voulu appuyer notre thèse. Aussi avons-nous eu le plaisir de voir le représentant de la Suisse à la Conférence des ministres, M. le Conseiller fédéral Escher, donner son accord à une résolution marquant l'intérêt que présentait la recherche d'un mode de financement international...

IL serait très désirable que l'équipement des grandes artères pour la traction électrique, qui est un des meilleurs procédés de modernisation du rail, put être hâté par l'emploi de formules financières basées sur la location-vente. Malheureusement, la technique a établi des frontières entre les chemins de fer électrifiés. Vous savez qu'il y a vingt ans les réseaux ne disposant pas de solution universelle, ont équipé leurs lignes selon des procédés différents faisant appel à des courants spéciaux.

Mais parce que la traction vapeur n'a pas encore été reconvertie sur de nombreuses zones européennes et parce que celles-ci chevauchent plusieurs pays, les ministres nous ont demandé de généraliser un équipement conçu et utilisable sur une base internationale. Ils voudraient même que nous mettions au point des locomotives et des automotrices polycourants capables d'assurer entre les réseaux déjà électrifiés de larges interpénétrations. Je ne vous cacherai pas que la réalisation de machines bicourants — qui est acquise — nous paraissait être un assez joli tour de force... Mais rien ne peut rebuter les ingénieurs et je suis convaincu que dans un proche avenir ils réussiront à supprimer ces frontières de l'électrotechnique.

Si les chemins de fer suisses, dont le réseau est déjà électrifié, n'est pas intéressé par cette décision, par contre la puissante industrie électromécanique suisse qui a participé avec succès aux dernières réalisations dans ce domaine, l'est au premier chef.

ITINÉRAIRES ET TARIFS

Procédons encore par un exemple : les transports de vins de nos départements méridionaux vers Paris empruntaient avant la constitution de la S. N. C. F. les voies du P. L. M. et celles du Midi. Chacun des deux réseaux en concurrence essayait d'attirer à lui le trafic en offrant à la clientèle des avantages qui se soldaient en fin de compte par une majoration des prix de revient réels. Le jour où

la S. N. C. F. s'est constituée, on a recherché l'itinéraire le plus favorable et concentré sur lui l'ensemble des transports. Nul doute que dans le cadre d'une Europe économiquement unifiée bien des problèmes analogues ne se posent sur lesquels nous pouvons éclairer les autorités responsables de l'avenir, mais qui dépassent de loin nos compétences et notre pouvoir de décision. Nous devons en référer à nos gouvernements.

Les ministres ont marqué leur approbation au principe de la concentration progressive du trafic international sur des parcours particulièrement bien équipés. Ils nous ont encouragés à aller de l'avant dans cette voie et ont décidé de suivre en commun l'évolution de nos études.

En ce qui concerne les tarifs nous voudrions mettre au point, à l'échelle de l'Europe, des formules aussi simples et homogènes que celles des tarifs nationaux. Ce n'est certes pas là une tâche facile et nous ne l'aborderons qu'avec une grande modestie. La conférence des ministres, tout en partageant à cet égard nos sentiments, a estimé, à très juste titre, que le problème tarifaire était un des éléments fondamentaux de l'euro péisation des chemins de fer, et nous a demandés de lui présenter des propositions concernant les transports de détail (c'est-à-dire des colis) et de denrées.

CE tour d'horizon bien aride suffit, je crois, à montrer que le souci d'améliorer la productivité du chemin de fer et de l'adapter à son rôle de demain, nous ont engagés dans une voie nouvelle qui nous permettra de résoudre heureusement les difficultés les plus graves auxquelles se heurte aujourd'hui notre industrie.

Mais ne perdons pas de vue que dans le secteur des transports, bien des erreurs ont été commises sur le plan national. La plus lourde de conséquences fut de croire que les diverses techniques devaient se développer librement, selon leur gré. Or, l'expérience prouve que lorsqu'on laisse le fer, la route, la navigation et l'aviation pousser toujours plus avant leurs tentatives et leurs expériences, il en résulte non pas une concurrence salutaire, mais un suréquipement qui diminue productivité et prix de revient. Un excès dans les moyens de distribution des produits alimentaires provoque, on le sait, non pas une baisse, mais une hausse des prix de vente. Soyez certains qu'il en est de même des moyens de transport. Leur surabondance peut offrir des commodités, mais qu'il faut payer cher, car elles entraînent une diminution du rendement général et un désordre économique qui se solde, en fin de compte, par des majorations de tarifs ou d'impôts. Essayons, en faisant l'Europe, de ne pas retomber dans les mêmes fautes.

Il nous faudra, compte tenu des structures, étudier les prix de revient réels et prévoir, d'après ces prix, les zones d'activité de chaque technique. La coordination, dont nous éprouvons tous la nécessité, exige un programme d'avenir. Avant que des positions ne soient prises, une intervention des pouvoirs publics est indispensable et pour qu'elle soit la moins privative de liberté, elle doit agir par l'intermédiaire des crédits d'investissement.

Alors, bien guidé par des règles économiques, le progrès des techniques prendra toute sa valeur, et nous nous employons avec toute notre foi et notre volonté à ce qu'il contribue sans cesse davantage à l'enrichissement des collectivités européennes.

Louis Armand