



UIC

Parce que leur mission est de favoriser les échanges et entre nations, parce qu'ils se trouvent dans le monde à des problèmes identiques, les chemins de fer s'efforcent avant tout autre de se grouper sur le plan international en vue d'un service plus complet et d'une meilleure exploitation. A l'heure des grandes concentrations industrielles, il est intéressant de voir comment les transports ferroviaires – eux-mêmes type même de l'entreprise multinationale – ont pu développer des techniques très diverses tant par l'origine même que par l'application. Bien qu'amorcé de longue date et poursuivi activement, le processus de coopération, avec une volonté égale d'aboutir à une concertation ne s'est pas opéré de manière continue. Cette plaquette en retrace les grandes étapes jusqu'à la création de l'Union internationale des chemins de fer.

Elle présente, dans une seconde partie, les réalisations effectuées par l'UIC et esquisse, enfin, quelques projets à court terme destinés à dégager les solutions les plus conformes aux intérêts des participants, qui se confondent d'ailleurs avec ceux de l'humanité. En effectuant ce petit parcours ferroviaire, le lecteur pourra se faire une idée de l'ampleur des problèmes qui ont dû être résolus et qui se posent encore aujourd'hui.

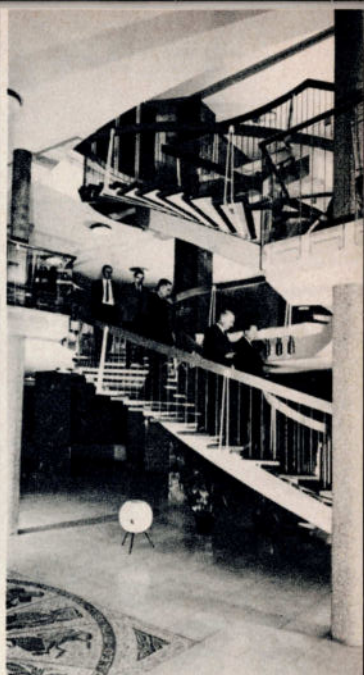
nges entre individus
monde entier confrontés
e devaient
ational,
ure rentabilité.
es, il peut être intéressant

ou coordonner des
des réseaux que par leur structure.
vement dans un esprit
r, le processus de cette
inue, tant s'en faut.
squ'à la création de

ons les plus marquantes
t et moyen terme visant
ntérêts des réseaux
eux des nations.
teur-voyageur aura
être résolu et de ceux







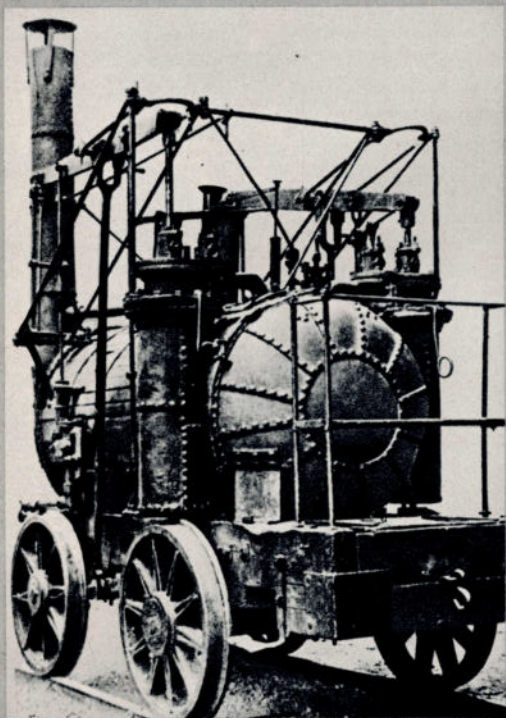
Par ses aménagements modernes et spacieux, l'immeuble de l'UIC offre toutes les possibilités de travail en commun.

L'une des salles de conférences s'orne d'une tapisserie de Lurçat reproduite en couverture de cette plaquette.

Cette composition ferroviaire symbolise le règne de la vapeur et celui de la traction électrique.



LE CHEMIN DE FER INTERNATIONAL



La plus ancienne locomotive du monde; construite en 1813, elle sema la terreur pendant plus de cinquante années sous le nom de «Puffing Billy».

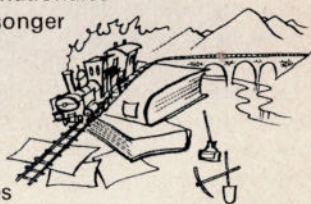
DES ORIGINES A L'UIC

Parler de la naissance du chemin de fer, il y a un siècle et demi, c'est évoquer l'époque des diligences où les poseurs de rails devaient affronter à la fois les obstacles naturels et ceux du scepticisme populaire. On conçoit que, se propageant bout de ligne par bout de ligne, franchissant avec des moyens techniques encore rudimentaires les montagnes, les fleuves... et les embûches administratives, le chemin de fer mit une cinquantaine d'années à former un réseau à l'échelle internationale. C'est alors qu'un problème nouveau se posa: celui du franchissement des frontières. Pour relier rapidement les capitales sans perdre le temps gagné, il était nécessaire d'établir aux gares frontières des «correspondances» entre les trains nationaux. Ce fut l'objet de la première rencontre internationale: la Conférence européenne des horaires. Elle réalisa dès 1872 une entente qui dure toujours. Elle fut suivie presque aussitôt d'une Conférence des services directs qui, en établissant des liaisons ininterrompues de pays à pays, permit aux voyageurs de traverser les frontières sans changer de voiture. Pour les transports de marchandises, une Conférence européenne des trains de marchandises existe depuis 1924.



Une même voie

Au milieu du siècle passé, on pouvait déjà voyager en train de Vienne en France par l'Allemagne. A la fin de 1870, le chemin de fer traversait les Alpes par un tunnel au Mont-Cenis. Douze ans plus tard, un autre tunnel était ouvert au Saint-Gothard. Les relations internationales étaient une réalité; il devenait indispensable de songer à un gabarit commun à tous les chemins de fer. C'est ce qui amena le Gouvernement suisse à convoquer à Berne, en 1882, une *Conférence pour l'unité technique des chemins de fer* – institution qui subsiste de nos jours – pour étudier «les règles auxquelles doivent répondre les voies ferrées et les véhicules pour le transit international».



Des travaux d'unification technique, on devait passer très vite aux échanges d'expériences. En 1885 naissait à Bruxelles, où elle a encore son siège, l'*Association internationale du Congrès des chemins de fer*, dont le but est de favoriser les progrès ferroviaires par des congrès périodiques et des publications, ce qu'elle fait maintenant en étroite collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer, notamment dans le domaine de l'information.

Une même loi

Il était nécessaire qu'à l'entente technique s'ajoute une harmonisation des conditions juridiques d'échange des marchandises, d'où la signature en 1890, à Berne, d'une *Convention internationale concernant le transport des marchandises*. Cette convention, qui représente la première législation supranationale, est toujours en vigueur, encore qu'elle ait dû être à plusieurs reprises adaptée aux situations nouvelles. Base du droit international des transports, elle a été complétée en 1923 par une autre convention s'appliquant aux voyageurs et aux bagages.



Comme toute loi, les conventions demandent l'établissement de dispositions d'exécution et un contrôle de leur application,

double tâche qui fut dévolue à partir de 1902 à un *Comité international des transports par chemins de fer*.

Des wagons vagabonds

Le droit des transports international concerne essentiellement les voyageurs et les envois, non les voitures et les wagons qui les acheminent. Mais il est bien évident qu'un réseau qui cède un véhicule à un autre pour éviter un transbordement désire le voir revenir rapidement chez lui. Ce «rapatriement» fut organisé, après la guerre de 1870, par deux

«Unions internationales pour l'échange du matériel».

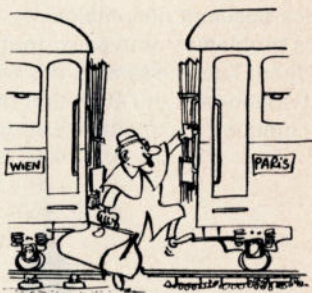
Le système était assez complexe. Aussi les Chemins de fer italiens prirent-ils l'initiative, en 1921, de convoquer les représentants des réseaux à Stresa pour créer l'*Union internationale des wagons et l'Union internationale des voitures et fourgons*, qui mirent au point deux

règlements que l'on nomme encore aujourd'hui:

RIV (Regolamento internazionale veicoli) et RIC (Regolamento internazionale carrozze).

Les échanges de matériel roulant se fondent sur le principe des compensations en nature pour les voitures ou sur celui des redevances à partir d'un certain délai pour les wagons.

On verra plus loin que ce système comportait un inconvénient, celui de trop nombreux parcours de wagons vides.



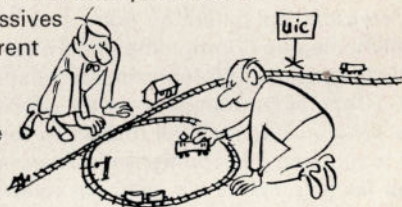
L'Union internationale des chemins de fer

Tous ces organismes ayant été constitués pour répondre à des objectifs précis, il manquait une organisation supérieure capable de connaître et de résoudre l'ensemble des problèmes.

Certes, il existait bien depuis la fin du siècle passé une Union allemande des chemins de fer, mais, bien qu'elle groupât toutes les compagnies de l'Allemagne et un certain nombre de compagnies étrangères, elle était loin d'englober la totalité des réseaux ferrés européens.

Ce fut le Traité de Versailles qui décida de la création d'une organisation faitière: «L'Union internationale des chemins de fer». Elle commença ses activités en 1922 et établit son siège à Paris.

Il faut se souvenir qu'à cette époque, beaucoup de chemins de fer appartenaient à des compagnies privées, relativement nombreuses en certains pays. La première tâche de l'UIC fut donc de faciliter l'interpénétration entre réseaux de pays voisins. Par ailleurs, elle dut se donner des structures assez souples, pour s'adapter à la réglementation interne de chaque réseau. Par la suite, les nationalisations successives des entreprises ferroviaires ne modifièrent pas profondément le rôle de l'UIC. Elles posèrent néanmoins des problèmes nouveaux, tout comme le firent l'accroissement des échanges internationaux et l'évolution des techniques d'exploitation et de gestion.



C'est sous l'impulsion de l'UIC que furent créées des commissions chargées de prendre les grandes options internationales: Normalisation de l'exploitation, financement du matériel et de l'équipement ferroviaire, lancement de grands trains internationaux rapides et confortables.

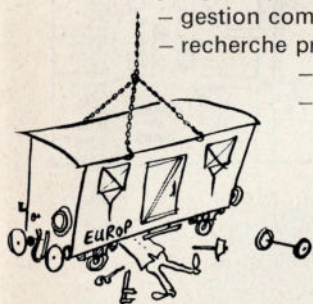
En 1951, l'UIC conclut un accord avec certains organismes spécialisés nés avant elle ou en dehors d'elle, pour coordonner et animer, sous son égide, les activités ferroviaires internationales.

L'idée d'intégration, que les chemins de fer furent les premiers à appliquer, prenait corps. En 1959, l'UIC accentuait son caractère international en transformant sa présidence qui, de française qu'elle était statutairement, devint tournante.

Mais son siège est resté à Paris. Depuis 1963, l'UIC, qui a beaucoup grandi, occupe un building moderne édifié sur un terrain de la SNCF proche de la Tour Eiffel.

Des aménagements rationnels, un équipement complet lui permettent de traiter tous les problèmes actuels sur les plans économique, juridique, financier et technologique:

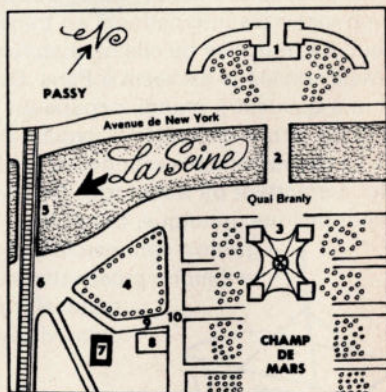
- gestion commerciale et exploitation,
- recherche prospective,
- matériel, traction, voie et bâtiments,
- approvisionnements et personnel.



D'autres tâches sont dévolues à des groupes spécialisés, notamment le management, la cybernétique, la standardisation, l'attelage automatique, l'avenir du trafic, la voiture internationale, la recherche du confort optimum du voyageur, etc.

L'Union internationale des chemins de fer groupe tous les réseaux d'Europe (à l'exception de l'URSS) et d'autres réseaux d'Afrique, d'Amérique du Nord et d'Asie. Elle entretient des relations suivies avec l'Organisation ferroviaire des pays de l'Est (OSJD), ainsi qu'avec les

Situé géographiquement à proximité de la gare du Champ-de-Mars, de l'Héliport de Paris, de l'autoroute et de la Seine, l'immeuble de l'UIC symbolise l'union des moyens de transport modernes.



- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| 1. Palais de Chaillot | 6. Viaduc du Métro |
| 2. Pont d'Iéna | 7. Immeuble de l'UIC |
| 3. Tour Eiffel | 8. Hôtel «Hilton-Suffren» |
| 4. Stade | 9. Rue Jean-Rey |
| 5. Pont de Bir-Hakeim | 10. Avenue de Suffren |

Associations de chemins de fer des deux Amériques.
L'organigramme ci-après montre la structure
et l'articulation de l'UIC. On appréciera la priorité
donnée à l'«information» tant des membres
(par le Bureau de documentation et le service de
renseignements aux administrations lointaines)
que du public (par le Centre de relations publiques).
On notera aussi l'existence d'une Union internationale
des services médicaux, réalisation sociale dont
il y a lieu d'être fier puisqu'elle est la première du genre.



LE WHO'S WHO DE L'UIC

Organisations participantes:

CIT – CEM – RIC – RIV – URF – CEH

Organisations rattachées (ou d'application restreinte)

EUROFIMA – UIMC – TEE – FIP – EUROP.
POOL – INTERFRIGO – INTERCONTAINER

Organisations gouvernementales

ONU – ECE Genève – Communautés européennes Bruxelles –
OCDE – CEMT – ECAFE – OCTI – UT – BIT – OACI

Organisations non gouvernementales

Association internationale du congrès des chemins de fer (AICCF) – Organisation pour la collaboration des chemins de fer (OSJD) – Association of American Railroads (AAR) – Air Research Bureau (ARB) – Association du transport aérien international (IATA) – Bureau international des containers (BIC) – Chambre de commerce internationale (CCI) – Fédération universelle des associations d'agences de voyage (FUAAV) – ISO – IRU – UINF – UITP

COORDINATION

LIAISONS

UIC

Union internationale des chemins de fer

Siège:

14-16, rue Jean-Rey, F 75 - Paris 15^e

Président:

M. K. Rödönyi, vice-ministre, directeur général des Chemins de fer de l'Etat hongrois, Budapest (1971-1972)

Secrétaire général:

M. Louis Armand

Président de l'UIC

Choisi tous les deux ans parmi les directeurs généraux des Administrations membres

Assemblée générale

Ensemble des administrations de l'UIC
Rôle: Contrôle périodique

Comité de gérance

14 Administrations ferroviaires choisies parmi les Administrations membres renouvelées périodiquement. Rôle: Organe directeur de l'UIC

Secrétariat général

Composition:
1 secrétaire général
120 personnes
Rôle:
Exécution – Coordination
Représentation extérieure

GESTION OU CONTRÔLE DIRECT

Commissions

1. Commission RECHERCHE PROSPECTIVE
2. Commission COMMERCIALE
3. Commission MOUVEMENT
4. Commission MATÉRIEL ET TRACTION
5. Commission INSTALLATIONS FIXES

Comités d'étude

1. ÉTUDES JURIDIQUES
2. ÉTUDES ÉCONOMIQUES
3. ÉTUDES FINANCIÈRES
4. ÉTUDE DES APPROVISIONNEMENTS
5. ÉTUDE DES QUESTIONS DE PERSONNEL

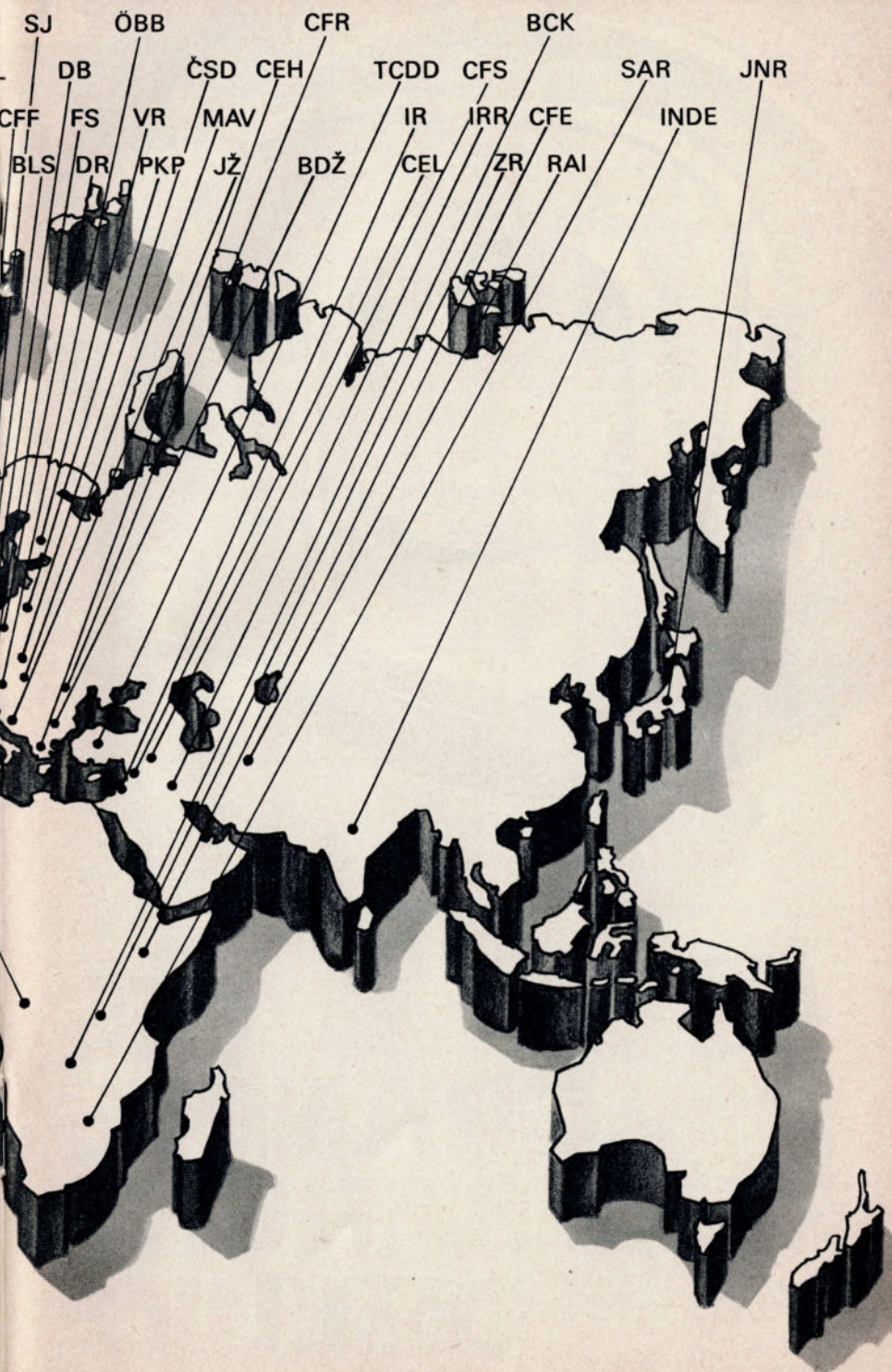
Groupes d'études spéciaux

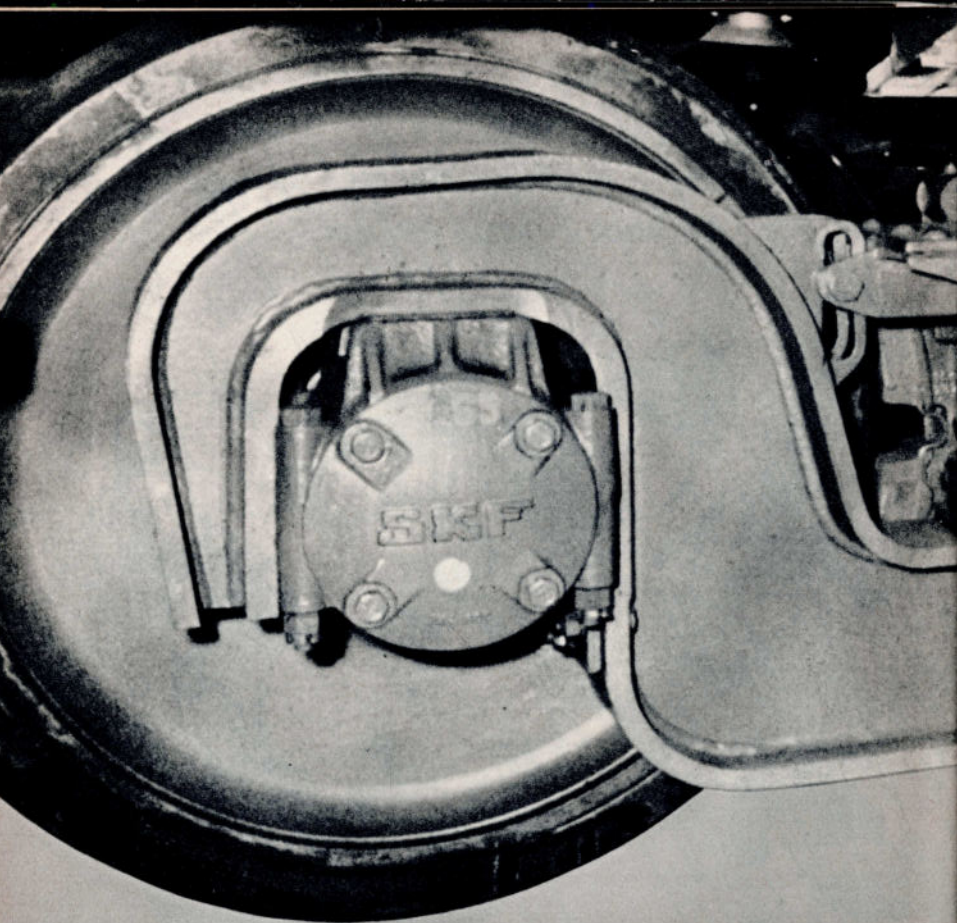
Attelage automatique – Standardisation – Transcontainers – Avenir du trafic voyageurs international et voiture internationale – Confort optimum du voyageur – Cybernétique – Wagons à bogies – Management – Prix de revient – Comptabilité et contrôle des recettes – Informatique – Wagons de particuliers – Etudes de marché – Documentation – Groupes mixtes UIC-OSJD

Centres – Offices et bureaux

Office de recherches et d'essais (ORE) – Bureau international de documentation des chemins de fer (BDC) – Bureau central de compensation (BCC) – Bureau international du film des chemins de fer (BFC) – Centre de relations publiques (CRP) – Centre de publicité (CP)







**LES
GRANDES
RÉALISATIONS
DE L'UIC:**

Les wagons EUROP

Dans le système RIV (voir plus haut), pour échapper au paiement de redevances, les réseaux rapatrient souvent à vide les wagons, ce qui est contraire à toute notion de rentabilité. C'est pour résoudre ce problème que fut créée en 1953 la Communauté des wagons EUROP.

Il s'agit d'un nouveau matériel roulant normalisé, exploité en commun par plusieurs réseaux qui disposent tous des pièces de rechange nécessaires à son entretien.

Le parc compte 210 000 wagons ouverts et tombereaux à deux essieux marqués «EUROP», auxquels il faut ajouter 37 860 wagons plats marqués «Pool». Un bureau central à Berne assure chaque jour les compensations entre réseaux pour éviter les concentrations de véhicules vides. Actuellement neuf administrations participent à la communauté.

21 RIV

87 SNCF

150 2 925-0

. Gbs

INSCRIPTION

V5

	A	B	C
	18t	22t	26t
S	18t	22t	

27.9 m²

13⁷⁰⁰ kg

Trans-Europ-Express Marchandises (TEEM)

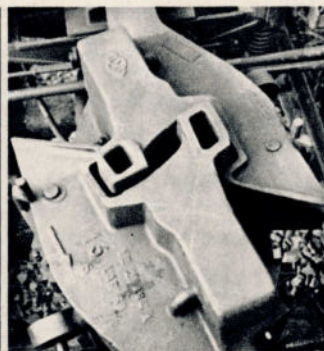
A l'utilisation rationnelle des wagons correspond une accélération du mouvement et de la rotation. Aujourd'hui, les trains de marchandises ne transportent pas seulement des matières pondéreuses comme le charbon, mais toujours plus de denrées exigeant un acheminement rapide. C'est pourquoi a été créé en 1961 un groupement des Trans-Europ-Express Marchandises qui, au nombre d'une centaine, circulent dans toute l'Europe centrale et occidentale. La caractéristique essentielle de ces trains est de rouler à des vitesses moyennes de 85 à 100 km/h. et de s'arrêter moins longtemps aux frontières.

Par sa souplesse et sa facilité de manutention, le container est le moyen le mieux adapté à un système de trafic combiné rail-route-air-mer.

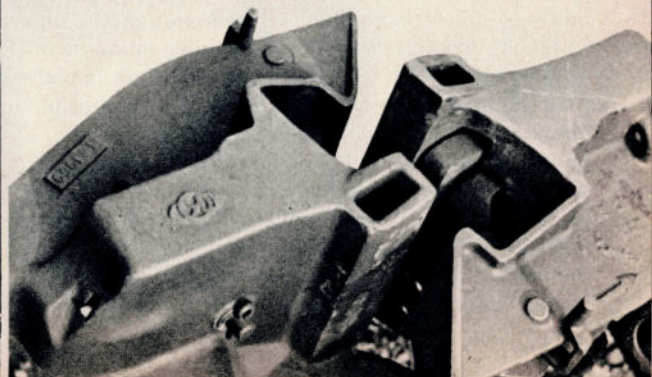


L'attelage automatique

Simplification du travail et sécurité du personnel, tels sont les motifs qui ont conduit l'UIC, il y a une quinzaine d'années, à étudier un attelage automatique des véhicules. Les études, faites avec le concours de l'industrie privée dès 1960, ont abouti sur le plan technique. Elles ont été longues, parce qu'il s'agissait de trouver un appareil permettant non seulement l'attelage des wagons, mais aussi le raccord des tubes pneumatiques du frein et des conduites électriques à basse tension, opération qui n'est pas possible avec l'attelage automatique adopté par les Etats-Unis, le Japon et l'URSS. Il faut souligner le fait que l'Union soviétique a collaboré à la mise au point du futur attelage automatique «européen», qui sera couplable avec le sien (wagons à essieux interchangeable). Sur recommandation de la Conférence européenne des ministres des transports (juin 1970), le nouvel appareil sera mis en place à partir de Pâques 1979; l'opération s'achèvera deux ans plus tard. L'attelage automatique doit accroître la sécurité du personnel, pallier les difficultés de recrutement des attelers, dont le métier est pénible et dangereux, améliorer la rotation du matériel roulant par l'accélération du service, favoriser l'augmentation de tonnage des trains et, par voie de conséquence, la capacité des lignes, augmenter enfin le degré d'automatisation de l'exploitation ferroviaire.



Rapide et sûr, l'attelage automatique marque la fin du règne de l'homme d'équipe acrobate.

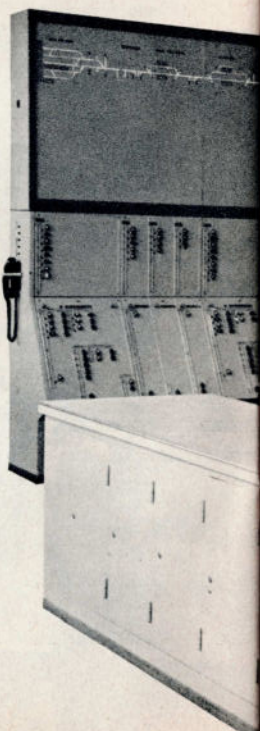


La cybernétique et ses applications ferroviaires

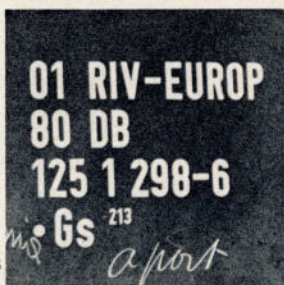
Le chemin de fer, le plus «organisé» des moyens de transport, voit et trouve dans la cybernétique une nouvelle raison d'être. Aussi l'UIC s'est-elle préoccupée très tôt d'étudier toutes les possibilités d'utilisation de cette technique moderne, apte à promouvoir l'automatisation, la rationalisation et la productivité des réseaux. En liaison avec les associations ferroviaires d'Amérique et de l'Europe de l'Est, l'UIC a organisé trois grands Symposiums: à Paris (1963), à Montréal (1967) et à Tokyo (1970), auxquels elle a associé le monde de l'université et de l'industrie.

Le sujet était vaste puisqu'il s'étendait de la gestion centralisée des transports de marchandises à la télécommande des trains et au management. Ainsi, la recherche est poussée dans toutes les directions; elle s'étend aussi bien à l'administration qu'à la technique et à l'exploitation, et n'hésite pas à utiliser la méthode de la simulation pour permettre les meilleurs choix.

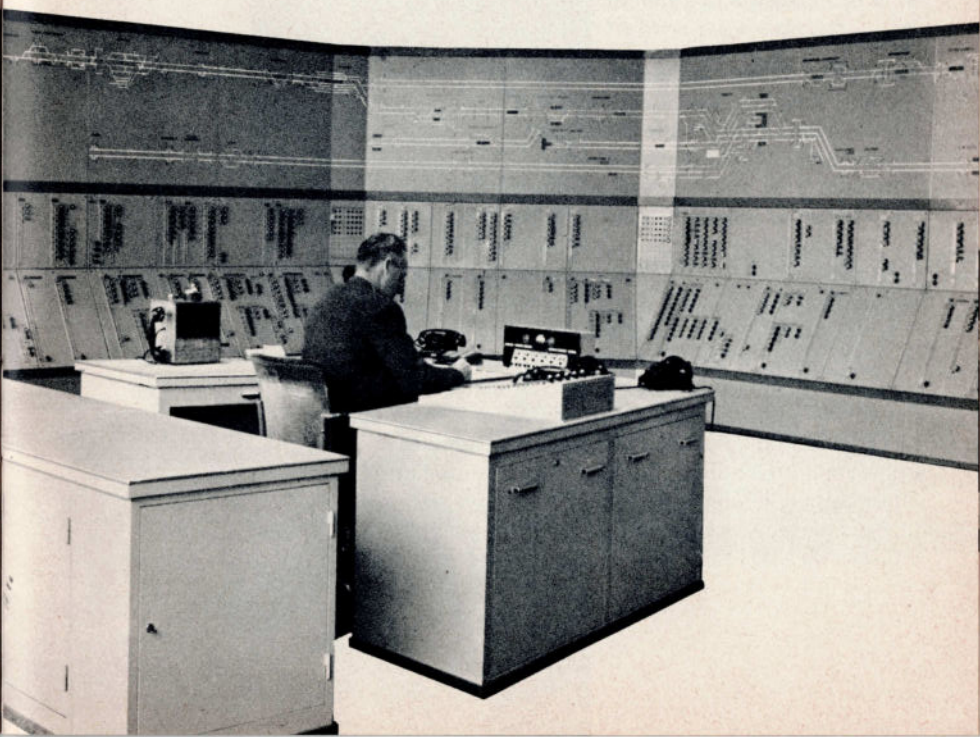
Si l'introduction de l'attelage automatique requiert encore du temps en raison des importants investissements qu'elle nécessite, une autre mesure favorisant l'application de la cybernétique est dès maintenant entrée en vigueur. Il s'agit du marquage uniforme du matériel roulant, décidé en commun par l'UIC et l'OSJD, pour l'ensemble des réseaux qui s'étendent de Lisbonne à Vladivostok, ceux de la Chine et de la Corée du Nord compris. Le code, formé de douze chiffres, dont onze à signification précise (le douzième ayant une fonction de contrôle), permettra l'identification automatique des véhicules grâce à un «lecteur électronique» et la transmission instantanée des résultats de lecture aux centres intéressés. Les opérations de marquage, achevées en octobre 1968 pour les wagons et au printemps 1969 pour les voitures du trafic international, le sont aussi pour les voitures des services intérieurs (octobre 1970). Quant aux procédés de lecture automatique de véhicules, ils sont actuellement en cours d'expérimentation sur la ligne d'essai des Chemins de fer tchécoslovaques, dans les environs de Prague. Devant la concurrence aérienne et routière, le chemin de fer se doit d'accroître sa vitesse et de mettre en œuvre sa faculté d'adaptation. Les techniques modernes lui permettent d'améliorer ses vitesses, dont le plafond peut dépasser largement 200 km/h. (un symposium a été consacré à ce sujet à Vienne en 1968), et une organisation adéquate peut lui donner plus de souplesse, comme en témoignent les services touristiques routiers du chemin de fer, créés en 1951 (Europabus), la circulation depuis fort longtemps déjà de wagons frigorifiques, dont l'exploitation est confiée à la société «Interfrigo»,



l'emploi de containers dans les transports de marchandises (une société «Intercontainer», fondée en 1968, assure le trafic par transcontainers), le transport combiné rail-route (qui libère la route des poids lourds sur les longues distances) et le transport des automobiles accompagnées au moyen des trains autos-couchettes, mis en service depuis 1955 sur les grandes artères du trafic-voyageurs.



Un œil électronique identifie les wagons et contrôle la marche des rames. De son pupitre, l'homme tranquille règle avec précision le carrousel des convois lancés à plus de 100 km/h. dans le trafic intense.



Economie et politique des transports

Compte tenu de l'augmentation constante des besoins de transports, le chemin de fer peut être assuré de conserver sa place dans un monde où certains de ses concurrents sont menacés d'engorgement. Il a démontré, tout particulièrement dans les régions à haute densité de population, qu'il reste non seulement compétitif, mais encore indispensable. Aussi est-on de plus en plus convaincu de nos jours, dans des milieux toujours plus larges, que les moyens de transport sont complémentaires les uns des autres. Cette complémentarité reconnue suppose en bonne logique la mise en place d'un système de transport ordonné, où chaque mode aura sa fonction selon les services qu'il est le mieux à même de rendre, pour échapper aux gaspillages d'efforts et d'argent. Les décisions sont, certes, affaire de gouvernements, mais les transporteurs doivent s'y intéresser. Le chemin de fer, pour sa part, a su se dégager progressivement d'un état d'esprit hérité de l'ère du monopole pour s'attaquer aux grands problèmes économiques et commerciaux. Il s'est appliqué à reconnaître ses limites, son champ d'action le plus favorable, et à se fixer des objectifs lui permettant de s'intégrer facilement dans le nouveau système de transports qu'il appelle de ses vœux.

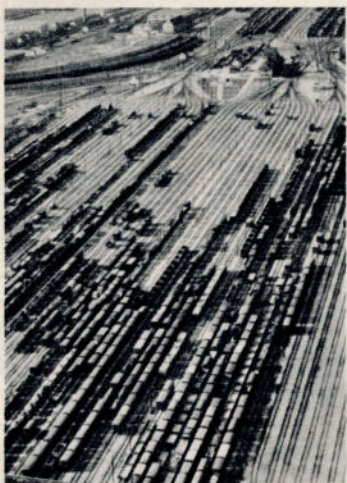
Dans cette optique, l'UIC a entrepris les études nécessaires à promouvoir une économie des transports, apportant ainsi sa collaboration à la Conférence européenne des ministres des transports, la Communauté économique européenne et la Commission économique pour l'Europe.

Eurofima

Le chemin de fer, transporteur de masse, exige un matériel roulant résistant, donc durable et d'un renouvellement relativement lent. Mais le développement rapide des techniques et les nécessités impérieuses de la modernisation l'obligent à de grands investissements. Pour lui procurer les ressources indispensables, une société de financement du matériel ferroviaire, Eurofima, s'est constituée à Bâle, sous l'égide de l'UIC, il y a une quinzaine d'années. Cette société procède à des emprunts ou obtient des crédits bancaires, garantis par les gouvernements et par les réseaux, qui lui donnent en gage une fraction de leur matériel roulant. Son principe est la location-vente. Ce qu'elle a fait jusqu'à maintenant pour les véhicules, elle pourra le faire à l'avenir, selon des formules qui restent à élaborer, pour l'introduction de l'attelage automatique, la commande centralisée des trains et des manœuvres dans les gares de triage, voire les grandes vitesses de 200 km/h. et plus.

Office de recherches et d'essais

Depuis 1950 fonctionne à Utrecht un Office de recherches et d'essais des chemins de fer européens. On doit porter à son actif l'unification de la plupart des wagons du parc EUROP, ainsi que celle de wagons plats et de wagons spéciaux. Cet organisme a mis au point également une voiture internationale unifiée et cherche un système uniforme de transmission d'informations de la voie aux véhicules moteurs en vue de la télécommande des trains. Il dispose à Vienne d'un laboratoire pour étudier l'efficacité et le fonctionnement des installations de climatisation et de chauffage, des systèmes d'isolation, etc., sur les automotrices, les voitures et les wagons réfrigérants, car on sait que le chemin de fer, par l'intermédiaire d'Interfrigo, s'est aussi affirmé dans le transport frigorifique international. Les avantages de la standardisation sont bien connus de chacun. Pour en faire bénéficier le chemin de fer au maximum, l'UIC met en place un organisme apte à prendre d'importantes mesures à un échelon élevé.



Symposium de wagons, confrontation de cerveaux, le chemin de fer international est une gigantesque machine qui marche à la vitesse du progrès.



Confort optimum du voyageur

Le chemin de fer doit rationaliser son exploitation et s'efforcer d'accroître sa productivité, mais ses efforts doivent tendre également à créer les conditions optimum de transport aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. C'est pourquoi un groupe d'étude de l'UIC étudie les possibilités de développer au maximum le confort du voyage par rail. Un premier rapport a été déposé, où se succèdent analyses et propositions. On a observé les personnes assises dans les voitures et tiré de leur comportement d'utiles enseignements dont il devra être tenu compte dans la construction de nouvelles voitures. Vibrations, bruits, éclairages, températures, tout ce qui peut être une source de fatigue est soigneusement examiné en vue d'améliorations futures.

Trans-Europ-Express

Lancés pour la première fois en 1957, les Trans-Europ-Express sont l'expression même de tous les efforts entrepris par



les chemins de fer sur le plan international pour améliorer leurs services et répondre le mieux possible aux desiderata d'un public aujourd'hui aussi exigeant en matière de confort que de vitesse. A l'exemple de ce qu'on voit actuellement déjà au Japon, sur la ligne célèbre de Tokaïdo, le train est entré dans l'ère des très grandes vitesses, celles-ci se réalisant dans des conditions de confort et de sécurité optimums. A l'heure actuelle, 29 communications nationales et internationales relient les principales villes de l'Europe occidentale sous le sigle TEE. Certains de ces trains ont déjà acquis une réputation mondiale, tels le Cisalpin, le Rheingold, le Mistral, le Brabant, le Blauer Enzian, etc.

Documentation et information

C'est avec discrétion que, depuis plus d'un siècle, les chemins de fer, leurs dirigeants, leurs ingénieurs, employés et ouvriers font leur travail et le font en toute conscience.

Cependant, parce qu'elle doit au public une information toujours plus large, l'UIC a créé en 1950 un organe d'information et de publicité, dont le siège était primitivement à Rome.

Pour rendre cette activité plus efficace, deux centres ont été



ouverts au début de 1969, l'un à Rome pour la publicité, l'autre à Paris pour les relations publiques. Ces deux centres complètent le travail d'information et de publicité des réseaux au niveau de leurs activités internationales.

De même l'UIC a constitué un service de renseignements à la demande, à l'intention de ses réseaux membres, en particulier ceux des

régions lointaines. Enfin, dans la mesure où la gestion moderne exige des indications d'ordre statistique, prospectif et documentaire aussi sûres et rapides que possible, un Bureau de documentation a été ouvert, qui complète les travaux de statistique en s'efforçant de les rendre très actuels. Ainsi donc, sur le plan international comme au niveau national, le chemin de fer se montre plus dynamique que jamais. Ses dirigeants, soutenus dans leur tâche par l'ensemble du personnel et des cadres des différents réseaux, s'efforcent de le rendre toujours plus apte à tenir son rôle dans les transports de demain.

Dans cette phase de réforme et de réorganisation, les chemins de fer se devaient de s'unir. L'Union internationale des chemins de fer est fière d'avoir favorisé cette entente.

Confort et vitesse en toute sécurité, telle est la règle d'or de l'Union internationale des chemins de fer.

On ne saurait mieux faire, pour conclure, que de citer ce qu'a écrit au sujet de l'UIC son secrétaire général, M. Louis Armand, dans son dernier ouvrage *Propos ferroviaires*¹⁾:
 «Pourvue d'une présidence tournante, qu'on pourrait qualifier de «tous azimuts», logée dans un bâtiment qui n'est plus une gare au sens originel du terme, mais s'apparente bien davantage à une rampe de lancement d'idées et de méthodes libérées du poids du passé, disposant à présent de moyens de franchissement de la barrière des langues, grâce auxquels chacun reçoit l'expression de la pensée d'autrui au moment où elle se formule, sans avoir à s'expatrier de son propre langage, cette Union internationale des chemins de fer, chère à mon cœur de cheminot et d'Européen, est maintenant parée pour couvrir de nouvelles et importantes étapes dans la voie de l'unification et de la modernisation ferroviaires, à l'échelle européenne et même planétaire.»

1) Fayard, Paris, 1969



Présidents UIC depuis la fondation

M. Alfred Mange	Réseau Paris-Orléans	France	1922-1940
M. Robert Le Besnerais	SNCF	France	1940-1946
M. Maurice Lemaire	SNCF	France	1946-1951
M. Louis Armand	SNCF	France	1951-1958
M. Heinz Maria Oeftering	DB	Allemagne	1959-1960
M. John Ratter	BR	Grande-Bretagne	1961-1962
M. Hugo Gschwind	CFF	Suisse	1963-1964
M. Donat Tarantowicz	PKP	Pologne	1965-1966
M. Erik Upmark	SJ	Suède	1967-1968
M. Lucien Lataire	SNCB	Belgique	1969-1970
M. K. Rödönyi	MÁV	Hongrie	1971-1972

Administrations membres

	Nombre de kilomètres de lignes en exploitation
Ancienne Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK)	2 612
★ Chemins de fer de l'Etat bulgare (BDZ)	3 489
★ Chemin de fer des Alpes bernoises (BLS)	247
★ Chemins de fer britanniques (BR)	19 305
★ Chemins de fer de l'Etat hellénique (CEH)	2 571
Office des Chemins de fer de l'Etat libanais et des transports en commun de Beyrouth et de sa banlieue (CEL)	413
Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba (CFE)	781

Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)	2 914
★ Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois (CFL)	328
★ Chemins de fer roumains (CFR)	11 016
Chemins de fer syriens (CFS)	733
Compagnie des transports irlandais (CIE)	2 145
Chemins de fer nationaux du Canada (CNR)	39 497
★ Compagnie des Chemins de fer portugais (CP)	3 566
★ Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque (CSD)	13 332
★ Chemin de fer fédéral allemand (DB)	29 845
★ Chemin de fer allemand du Reich (DR)	15 136
★ Chemins de fer de l'Etat danois (DSB)	2 530
★ Chemins de fer italiens de l'Etat (FS)	16 234
Chemins de fer de l'Etat indien	69 724
Chemin de fer de l'Etat d'Israël (IR)	762
Chemins de fer de la République irakienne (IRR)	2 213
Chemins de fer nationaux du Japon (JNR)	20 807
Communauté des Chemins de fer yougoslaves (JZ)	10 688
★ Chemins de fer de l'Etat hongrois (MÁV)	8 831
★ Chemins de fer néerlandais S.A (NS)	3 148
★ Chemins de fer de l'Etat norvégien (NSB)	4 242
★ Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB)	5 924
Office national des Chemins de fer du Maroc (ONCF)	1 441
Office d'Exploitation des transports au Congo (OTRACO)	722
★ Chemins de fer de l'Etat polonais (PKP)	23 206
Chemins de fer de l'Etat iranien (RAI)	3 509
Régie du Chemin de fer Abidjan-Niger (RAN)	1 196
★ Réseau national des chemins de fer espagnols (RENFE)	13 687
Chemins de fer de l'Afrique du Sud (SAR)	22 086
Régie des Chemins de fer du Sénégal	1 032
★ Chemins de fer de l'Etat de Suède (SJ)	12 145
★ Société nationale des Chemins de fer belges (SNCB)	4 684
★ Société nationale des Chemins de fer français (SNCF)	37 404
Société nationale des Chemins de fer algériens (SNCFA)	3 843
Société nationale des Chemins de fer tunisiens (SNCFT)	1 899
Chemins de fer d'Etat de la République turque (TCDD)	8 008
★ Compagnie franco-espagnole du Chemin de fer de Tanger à Fez (TF)	315
Chemins de fer de l'Etat de Finlande (VR)	5 756
Chemins de fer de la Zambie (ZR)	1 045

N.B. L'astérisque ★ indique les Administrations fondatrices

Administrations adhérentes

Administration de la Marine belge

Compagnie internationale des Wagons-Lits et du Tourisme (CIWLT)

Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG)

Société Internationale pour le transport par transcontainers

(INTERCONTAINER)

Société Ferroviaire internationale de transports frigorifiques (INTERFRIGO)

London Transport Executive (LT)

Office Central des Chemins de fer d'Outre-Mer

Régie Autonome des Transports parisiens (RATP)

Stoomvaart Maatschappij «Zeeland» (SMZ)

