

LA NAISSANCE D'UNE TRADITION

70 ANS DE COOPERATION FERROVIAIRE INTERNATIONALE A L'UIC

La coopération ferroviaire internationale est née avec les premiers chemins de fer, à la fin du XIX^e siècle. Coopération technique, commerciale, financière, qui va connaître un essor décisif avec la naissance de l'Union Internationale des Chemins de fer en 1922. En soixante-dix ans d'existence, l'UIC n'a cessé d'intervenir dans tous les domaines du transport ferroviaire international, afin de favoriser son développement.

I. Le temps des pionniers

1) Les premières organisations internationales

Le chemin de fer naît à l'échelle des provinces. Mais très vite, il se développe et s'organise en réseaux nationaux. Les frontières apparaissent alors comme un obstacle et s'impose l'idée d'une nécessaire coopération. Dès 1872, la Conférence Européenne des Horaires, puis la Conférence des services directs, permettent aux voyageurs de traverser les frontières sans changer de voiture. La première liaison ferroviaire internationale voit le jour entre Liège et Cologne. Le chemin de fer vient d'affirmer sa vocation internationale.

Dans les années qui précèdent la première guerre mondiale, elle ne cesse de se renforcer, non sans poser d'importants problèmes techniques, juridiques et économiques. En 1882, la Conférence pour l'Unité Technique des chemins de fer réunit à Berne la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France et l'Italie. A l'ordre du jour : le gabarit et l'écartement des voies, pour le transit international. La normalisation n'existe pas ; la Conférence en jettera les bases. En 1885, L'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer est fondée en Belgique. Elle offre aux ingénieurs et dirigeants des réseaux un lieu de rencontre, de partage des connaissances, de confrontation des expériences. Cinq ans plus tard, enfin, la Convention Internationale concernant le transport des marchandises marque les débuts d'un véritable droit international des transports.

Ainsi, en moins de vingt ans, la coopération ferroviaire internationale est devenue une véritable institution, intervenant dans tous les domaines de l'exploitation du chemin de fer.

2) La naissance de l'UIC et les années de croissance

L'élan paraît irréversible. La coopération, brisée par le premier conflit mondial, reprend dès la paix revenue. En 1921, une conférence réunit à Portorose (Italie) la France, la Grande-Bretagne et les représentants des sept nations issues de l'ancien empire austro-hongrois. La reprise des échanges internationaux est au cœur des débats et pour la première fois, on évoque la constitution d'un groupement des chemins de fer. L'idée sera reprise en mai 1922 dans une résolution de la Conférence intergouvernementale des Transports de Gênes et quelques mois plus tard, le Comité de Direction des Chemins de fer français provoque la réunion constitutive de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC). Principal objectif : rétablir les échanges aux frontières, favoriser la mise en œuvre et l'exploitation d'un réseau européen.

Ses statuts sont adoptés par 51 réseaux appartenant à 29 pays européens et asiatiques, représentant 250 000 km de lignes. D'autres pays et organismes les rejoignent très vite : l'URSS, les Réseaux du Moyen Orient et d'Afrique du Nord, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. L'UIC se dote de plusieurs instances dirigeantes, qui ne subiront guère de modifications en 70 ans : l'assemblée générale souveraine, le conseil de gérance chargé de diriger

les travaux et de prendre les décisions d'application générale, le secrétariat général responsable de la préparation et du suivi du travail international. De nombreux organes d'études sont par ailleurs chargés de mener les travaux et de prendre les décisions.

Avant 1939, l'UIC privilégie les problèmes techniques et règlementaires ; la définition d'une politique générale du transport ferroviaire ne figure pas encore dans ses missions. A la veille de la guerre, elle regroupe toujours 51 réseaux, mais dans 33 pays, 3 continents, représentant près de 400 000 km de lignes.

En 1945, l'UIC reprend ses activités, interrompues par le second conflit mondial. Bien des choses ont changé par rapport à 1922. Les dernières compagnies privées sont en train de disparaître. Dans presque tous les pays, il n'existe plus qu'un seul réseau, constitué en entreprise nationale. Changements politiques également. L'URSS quitte l'UIC en 1947 tandis que des réseaux lointains, souvent isolés et de faibles dimensions, demandent leur adhésion.

Sur le plan politique, en 1949, la Commission Economique pour l'Europe, qui dépend de l'ONU, charge l'UIC de coordonner l'activité des différentes organisations ferroviaires existantes. L'UIC obtient alors le statut d'observateur auprès des Nations Unies.

En 1953, 16 pays créent la Conférence Européenne des Ministres des Transports, en vue d'harmoniser leurs politiques. La CEMT consulte régulièrement l'UIC et sous son égide, vont naître de nombreux organismes ferroviaires à vocation européenne : l'Office de Recherches et d'Essais, installé à Utrecht (Pays-Bas) en 1950 et chargé de développer la normalisation technique ; Eurofima, société de financement de matériel ferroviaire (1950) ; les pools de wagons EUROP et de voitures-lits (1953) ; le réseau des trains de voyageurs Trans-Europ-Express (1957) suivi trois ans plus tard par les TEEM, Trans-Europe-Express-Marchandises ; Intercontainer, filiale des réseaux européens spécialisée dans le trafic international des conteneurs et Interfrigo pour les transports frigorifiques.

A partir de 1957 et de la signature du Traité de Rome, l'UIC va suivre les grandes étapes de la construction européenne. En juin 1957, un groupe d'études est constitué pour suivre "les problèmes intéressant les six pays et

déterminer une politique d'action commune sous le contrôle permanent des Directeurs Généraux" (des réseaux concernés). Il se dotera d'un bureau permanent et s'élargira progressivement aux Neuf, puis aux Douze, à l'image de la Communauté. En mars 1988, le "Groupe des Douze" se transformera en Communauté des Chemins de Fer Européens (CCFE), dotée d'un secrétariat permanent à Bruxelles.

L'Europe centrale et orientale n'est pas oubliée. En 1947, l'URSS s'est retirée de l'UIC. Dix ans plus tard, elle crée une organisation parallèle : l'Organisation pour la Collaboration des Chemins de Fer (OSJD). Mais les réseaux d'Europe de l'Est vont continuer d'adhérer à l'UIC. Des accords seront signés entre les deux organisations et des groupes communs seront créés.

II. Les grands acquis de la coopération ferroviaire internationale, de l'après-guerre aux années 80.

1) Les aspects techniques

- Le Code UIC regroupe plus de 600 fiches techniques régulièrement actualisées, à caractère obligatoire ou recommandé. Elles représentent un acquis sans égal de connaissances dans tous les domaines de l'activité ferroviaire. Elles servent à l'élaboration de la réglementation ferroviaire. Elles sont utilisées dans les cahiers des charges et spécifications pour industriels.

- L'UIC a permis la standardisation de plusieurs types de wagons de marchandises, l'unification des voitures de voyageurs ou d'une partie de leurs équipements, la standardisation dimensionnelle des rails et la définition d'un gabarit cinématique pour le matériel roulant. Elle a défini de nombreuses règles et méthodes concernant la gestion du trafic, la signalisation, l'entretien du matériel roulant et des infrastructures.

- L'Office de Recherches et d'Essais (ORE), fondé en 1950, a joué un rôle central, en matière de travaux communs de recherche et de standardisation.

2) Planification et Stratégie

Le Plan Directeur Européen de l'Infrastructure, publié en 1973 et actualisé en 1981, définit les relations de trafic entre grandes régions économiques. Il fixe la nature et la qualité des prestations nécessaires. Il définit les normes homogènes d'équipement technique des lignes. Il est également utilisé par les organes de l'ONU pour établir la carte des grandes lignes ferroviaires à développer en priorité.

L'UIC et sa branche européenne, la CCFE, ont joué un rôle primordial dans la définition de réseaux internationaux de trains à grande vitesse d'une part, de transport combiné d'autre part, conçus à l'échelle du continent européen.

3) L'offre commerciale

a) Les voyageurs

- Créé en 1957, le groupement Trans-Europ-Express (TEE) a permis d'assurer un ensemble de services rapides, de grande qualité, entre 130 grandes villes européennes. Mais en dépit de son prestige, le concept des Trans-Europ-Express n'a pas résisté à l'essor de l'avion et à l'évolution structurelle du marché du transport de voyageurs.
- Fort de ce constat, en 1987, les chemins de fer européens ont créé EuroCity. Son ambition : privilégier le confort, les performances et les services offerts, en définissant vingt critères de qualité minimum. Aujourd'hui, EuroCity propose une offre de 90 paires de trains de qualité, reliant plus de 200 villes d'Europe.
- Depuis 1957, le pool international Trans-Euro-Nuit assure l'exploitation en commun des voitures lits de neuf pays européens. Une nouvelle stratégie est à l'étude pour la définition de l'offre de trains de nuit.
- L'UIC a défini des tarifs permettant de voyager à des conditions intéressantes : Eurailpass, Eurodomino, la carte InterRail pour les jeunes de moins de 26 ans.

b) Le fret

- Le réseau Trans-Europ Express Marchandises (TEEM), qui compte 140 relations à grande distance, a été complété au cours des années 80 par une gamme complète d'acheminements internationaux de haute qualité à délais garantis (TRES, TEF, TOP, TECE). Le label commun EurailCargo a été lancé en 1990, en fonction de critères de qualité précis, pour l'ensemble de ces offres assurant un service rapide et fiable.
- L'exploitation des wagons en pool (Communauté EUROP) a permis de supprimer d'importants parcours de wagons vides.
- L'UIC a également présidé à la création de deux filiales détenues par les réseaux. Interfrigo vise à développer les transports internationaux de

denrées périssables. Intercontainer coordonne les activités de 23 membres dans le transport combiné international.

4) Gestion du trafic ferroviaire

- Le marquage d'identification du matériel roulant facilite l'utilisation des voitures et wagons en trafic international. Le système de lotissement international a facilité le développement du transport ferroviaire dans le domaine du fret.

- Créé en 1987, le réseau téléinformatique Hermès regroupe aujourd'hui 11 réseaux. Il a permis de connecter plusieurs applications des chemins de fer européens : réservation électronique des places, préannonce des trains de marchandises, enregistrement des passages aux frontières, information sur l'acheminement des wagons. Son extension se poursuit au sein de la société Hit Rail créée en 1991.

- L'étude d'un système unifié de contrôle-commande du trafic ferroviaire et la mise au point d'un système d'identification automatique des véhicules (IAV) devraient marquer une nouvelle étape dans l'intégration des systèmes ferroviaires européens.

5) Finances

- Depuis 1925, le Bureau central de compensation, installé à Bruxelles, règle les échanges financiers entre réseaux. Pour pallier aux fortes fluctuations monétaires, il a d'abord utilisé le franc-or, puis, jusqu'en 1992, le franc-UIC calculé sur la base de 17 monnaies. Aujourd'hui, l'utilisation de l'ECU a été étendue à l'ensemble des activités ferroviaires internationales.

- La Société Eurofima (Société Européenne pour le Financement de Matériel ferroviaire) créée en 1956 par 16 réseaux a collecté des capitaux qui ont permis de mettre à la disposition des réseaux membres plusieurs milliers d'engins moteurs, voitures et wagons de types unifiés.

6) Les échanges entre réseaux

- L'UIC a régulièrement organisé des cours d'information annuels sur l'activité ferroviaire internationale, des séminaires sur la gestion du personnel et des journées de réflexion, pour les dirigeants et cadres des réseaux, sur des thèmes d'actualité.
- Pour diffuser l'information sur les principales évolutions du mode ferroviaire et assurer la promotion de l'image du rail auprès des instances politiques nationales et internationales, l'UIC a utilisé tous les moyens utiles (colloques, symposiums, congrès, etc.). Cette double mission a également donné lieu à de nombreuses publications : rapports techniques de l'ERRI - plus d'un millier - qui concernent la recherche et la normalisation ; statistique internationale des chemins de fer ; lexique général des termes ferroviaires établi en six langues ; livres blancs, mémoires, manuels, ...

En près de soixante-dix ans, l'UIC a ainsi assuré, dans tous les domaines, le développement et la promotion de l'image du transport ferroviaire à l'échelle internationale. Mais ces résultats, aussi importants soient-ils, ne suffisent pas pour répondre aux nouveaux enjeux de la coopération, nés à la fin de la dernière décennie, de l'intégration communautaire et des bouleversements de l'Europe centrale et orientale. A cet égard, les années 90 ouvrent un nouveau chapitre, qui verra le renforcement de l'action de l'UIC et une redéfinition de sa mission. Car l'UIC dispose de tous les atouts pour jouer un rôle clé dans l'intégration progressive des activités ferroviaires internationales.