

XIX^e CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER

Valeur : 0,60 F

Couleurs : pourpre, bistre, bleu

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par DURRENS

Format horizontal 22 × 36
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 11 juin 1966 à PARIS (Salle des titres de la SNCF - 8, rue de Londres - Paris-9^e) ;

générale, le 13 juin 1966 dans les autres bureaux.

L'Association internationale du Congrès des Chemins de fer (A.I.C.C.F.) a été fondée à Bruxelles en 1885; cette année-là, pour célébrer le cinquantième anniversaire de son premier chemin de fer (Bruxelles-Malines), la Belgique avait réuni en congrès les représentants des gouvernements et réseaux des pays les plus avancés en matière ferroviaire afin qu'ensemble ils définissent une orientation des techniques futures à la lumière des progrès réalisés par les uns et les autres.

Depuis cette première réunion, l'A.I.C.C.F. n'a cessé de s'étendre : elle groupe aujourd'hui quatre-vingt-treize membres parmi lesquels tous les pays d'Europe, les États-Unis, le Canada et la plupart des États d'Amérique du Sud, les Pays du Moyen-Orient, l'Inde et le Japon, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, l'Union Sud-Africaine, la République Arabe Unie et les États africains indépendants issus des anciens empires coloniaux français, anglais et belge.

La Belgique assume la présidence à vie de l'Association dont le siège, fixé organiquement à Bruxelles, abrite une « Commission permanente », organe exécutif fort d'une centaine de membres recrutés, d'une part au niveau des gouvernements, parmi les hauts fonctionnaires des ministères responsables des transports ou des communications, d'autre part à l'échelon des réseaux, parmi les dirigeants de ces derniers. Cette « Commission permanente », dans laquelle la France occupe neuf sièges, joue le rôle d'un véritable « bureau international » en ce sens qu'elle assure la liaison entre les différentes administrations et qu'elle est chargée en outre de réunir, coordonner et diffuser, par l'intermédiaire d'un bulletin mensuel, les renseignements de toute nature intéressant le monde du rail.

Dans un même souci d'information, les statuts de l'Association

prévoient la convocation d'un congrès, en principe tous les quatre ans (En réalité, les deux guerres mondiales ont fait annuler les congrès de 1917, 1941 et 1945; puis, deux réunions ont été tenues à trois ans d'intervalle, en 1947 et 1950, date depuis laquelle le rythme quadriennal a été repris). Paris, qui avait été le siège du XIII^e Congrès en 1937 accueille vingt-neuf ans plus tard le XIX^e. Entre temps, les choix successifs de Lucerne (1947), Rome (1950), Londres (1954), Madrid (1958), Munich (1962) ont prouvé tout l'intérêt que l'Europe occidentale manifeste à l'égard des travaux de l'A.I.C.C.F.

Les délégations nationales, composées comme les fois précédentes de représentants des gouvernements et des réseaux (pour ceux-ci dirigeants et spécialistes des questions traitées), vont avoir à étudier les principaux problèmes constituant l'actualité ferroviaire : amélioration, aux grandes vitesses, du confort des voitures; conception moderne de l'implantation des grandes gares de voyageurs; incidence des techniques ferroviaires sur la formation, la qualification et la sélection du personnel; utilisation des calculateurs électroniques et des procédés de la cybernétique pour la gestion du trafic « marchandises ».

L'ampleur de ce programme des travaux du XIX^e Congrès montre combien étaient vaines les craintes, éprouvées il y a une dizaine d'années, de voir les transports automobiles et l'aviation commerciale « tuer » le chemin de fer. Il apparaît au contraire que celui-ci, de l'avis même des techniciens et des économistes, doit être le moyen de transport terrestre le plus puissant et le plus sûr dans les décennies à venir, ce qui n'a rien d'étonnant si l'on considère que, dans les quatre-vingt-treize pays membres de l'A.I.C.C.F., la longueur totale des voies en exploitation est d'environ 500 000 kilomètres, soit plus de douze fois le tour de la terre.

