

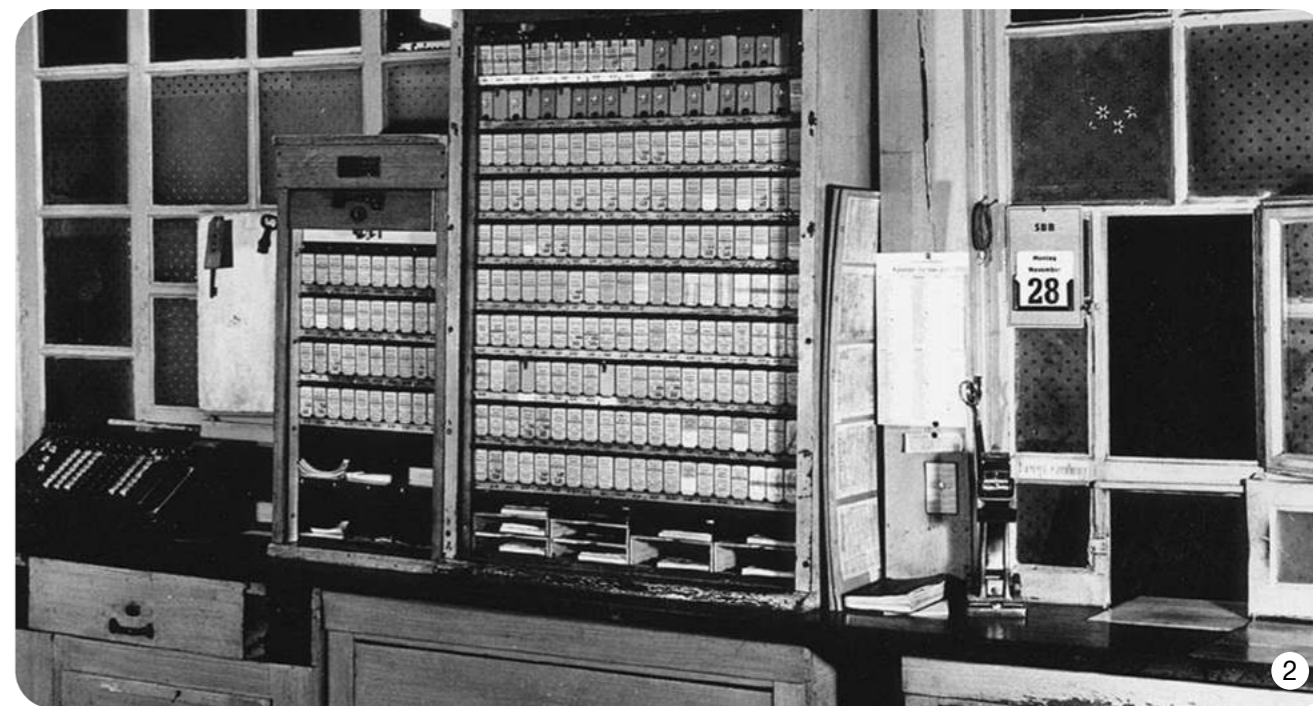


## Billets, s'il vous plaît!

Vous êtes-vous déjà demandé d'où venaient les jolis billets pour nos voyages? Ces petits cartons au format 30,5 × 57 millimètres existaient déjà bien avant l'arrivée du chemin de fer en Suisse. Aujourd'hui, ils sont considérés comme des reliques d'une époque révolue. Néanmoins, un petit atelier de Lausanne continue de les fabriquer sur des machines historiques, comme antan.



1



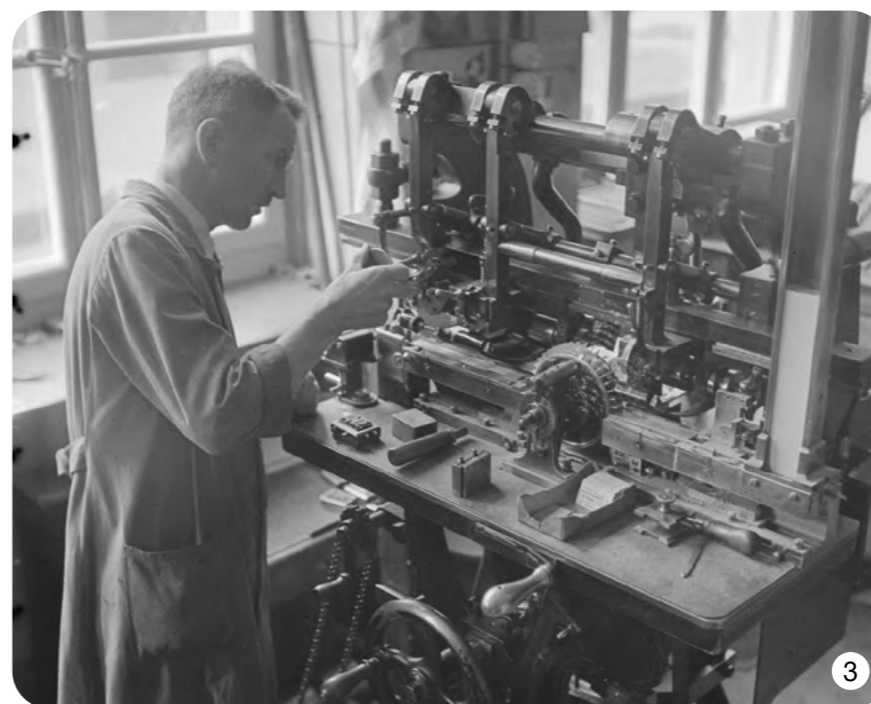
2

### Un petit billet à la conquête du monde

Lorsque les premiers chemins de fer destinés au transport de personnes firent leur apparition en Angleterre, les billets n'existaient pas encore. On utilisait des listes avec les noms des passagères et passagers, qu'on lisait à haute voix au moment de l'embarquement. Avec l'augmentation rapide du

nombre de voyageuses et voyageurs, la méthode est rapidement devenue ingérable. On a donc commencé à délivrer, contre paiement, des bouts de papier manuscrits sur lesquels figuraient le nom ainsi que les lieux de départ et de destination du voyage. Ce système fonctionnait, mais il représentait une charge de travail considérable pour le personnel aux guichets.

L'Anglais Thomas Edmondson en fit l'expérience lorsqu'il fut engagé en 1836 comme chef de la petite gare de Milton, sur la ligne ferroviaire Newcastle-Carlisle fraîchement inaugurée. Ce menuisier de formation s'attela immédiatement à la recherche d'une solution plus pratique. Il prépara des billets à l'avance sur lesquels il inscrivit à la main les trajets les plus courants, les numérotait en continu, puis les plaça dans un cabinet à compartiments. Au guichet, il ne restait plus qu'une seule opération à effectuer: apposer la date du jour. Il gagna ainsi du temps non seulement lors de la vente, mais aussi lors du décompte. Il suffisait en effet de jeter un coup d'œil au numéro du billet placé devant pour déterminer le nombre de ventes. Peu après, il eut recours à une presse manuelle conçue pour l'impression des billets. Thomas Edmondson fit breveter son invention en 1838. Bien accueilli, le nouveau système se répandit rapidement dans toute l'Europe.



3

Le billet d'Edmondson fit également son apparition dans les chemins de fer privés suisses. Le plus ancien exemplaire connu date du 28 décembre 1858 et fut utilisé sur la ligne Buchs-Sargans. Au fil du

temps, chaque classe de voiture se vit attribuer sa propre couleur de billet. En Suisse, le code couleur à partir de 1903 était le suivant: jaune pour la 1<sup>re</sup> classe, vert pour la 2<sup>e</sup> classe, marron pour la 3<sup>e</sup> classe. Avec le passage au système actuel à deux classes à partir de 1956, les billets des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes restèrent respectivement vert et marron, car ce n'est pas la 3<sup>e</sup> classe qui fut supprimée, mais l'ancienne 1<sup>re</sup> classe. Les billets avec supplément pour les trains directs étaient marqués d'une ligne rouge verticale. Pour le demi-tarif, les billets étaient au départ simplement coupés en deux, puis, plus tard, imprimés avec une moitié laissée blanche. Le cabinet pour les billets permettait d'identifier rapidement et à tout moment le type de billet dont il s'agissait. Et le personnel des trains voyait également immédiatement si les passagères et passagers étaient assis dans le bon compartiment.

Utilisé en Suisse jusque dans les années 1980, ce système fut continuellement modernisé par les CFF. Au début, les billets étaient préimprimés dans des imprime-

ries spécialisées et stockés de manière centralisée. Dans les années 1950, des appareils électromécaniques prirent progressivement le relais pour l'impression et la délivrance directement au guichet. Ces appareils automatisèrent la vente et le décompte, et permirent d'obtenir à tout moment des statistiques précises sur les recettes. En 1985, une exploitation pilote fut lancée en Suisse avec des appareils de guichet électroniques qui imprimaient sur du papier et non plus sur du carton. C'est ainsi que prit fin l'ère des billets en carton d'Edmondson qui aura duré près d'un siècle et demi. Peu à peu, les billets colorés disparurent des gares et ne furent plus utilisés que dans de petites gares ou des compagnies ferroviaires privées. Ils devinrent dès lors de plus en plus des souvenirs rares et des objets de collection très prisés.

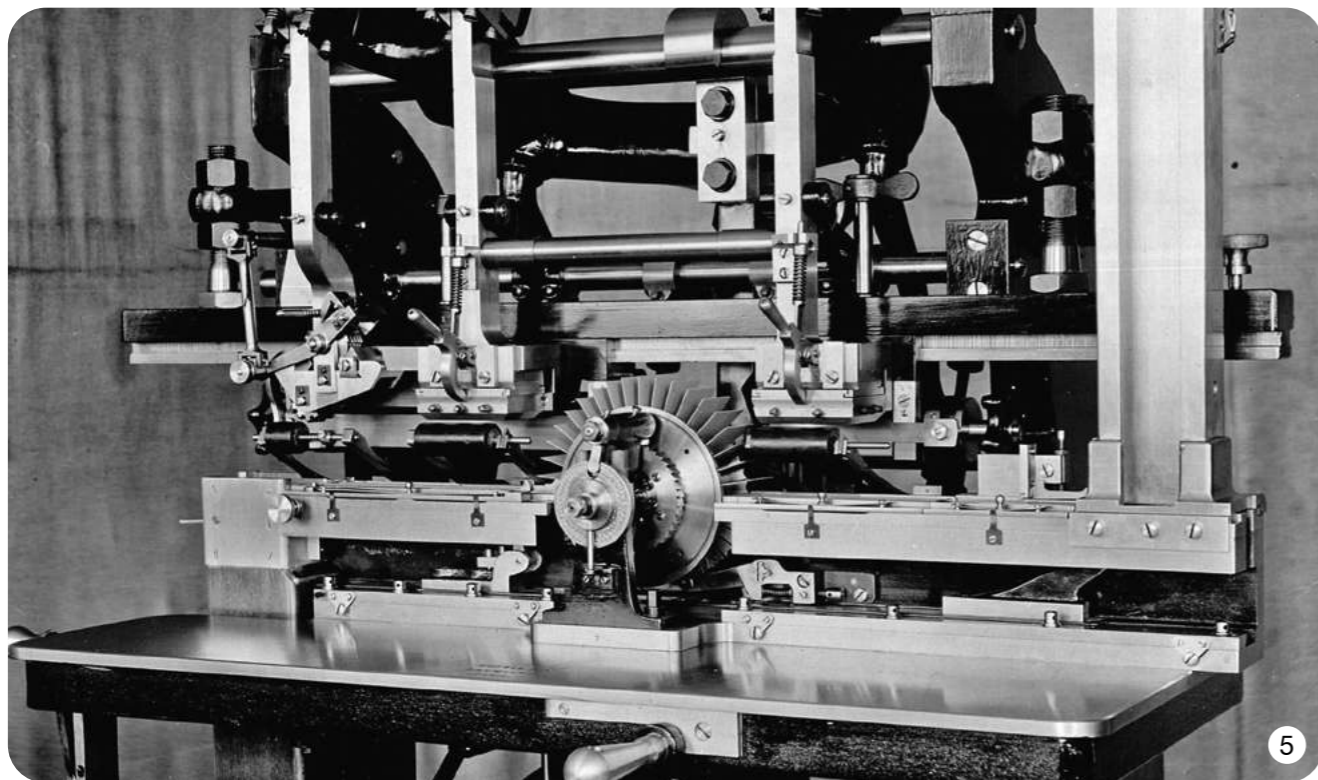
#### L'héritage d'Edmondson perdure

Avec la fermeture des imprimeries de billets, les anciennes machines d'impression furent également mises hors service. Beaucoup furent laissées à l'abandon pendant des décennies ou mises au

rebut. Quelques rares exemplaires furent toutefois conservés en état de marche dans la collection de CFF Historic. Deux d'entre eux continuent aujourd'hui encore à remplir fidèlement leur fonction.



À l'«Atelier Typo de la Cité», au pied de la cathédrale de Lausanne, inutile de chercher des appareils électroniques. Les machines d'impression y règnent en maîtres. Entre elles se trouvent des armoires remplies de billets colorés et des étagères qui ploient sous le poids du plomb. Nicolas Regamey y fabrique encore aujourd'hui des billets en carton selon les techniques d'impression



traditionnelles, comme antan. Depuis 2005, cet artisan passionné exploite son petit atelier d'impression en plein cœur de la vieille ville de Lausanne. Il utilise notamment deux machines d'impression de la Maschinentabrik Goebel, toutes deux prêtées durablement par CFF Historic: une MFDD (n° 1161), livrée en 1930, ainsi qu'une FDD (n° 1364), livrée en 1958. Ces deux machines proviennent de l'ancienne imprimerie de billets des CFF à Berne, où elles furent utilisées pendant des décennies. Il n'existe plus qu'une poignée d'imprimeries dans le monde qui produisent des billets sur des machines historiques, comme celle de Nicolas Regamey.

Au commencement, un billet en carton de CFF Historic est un manuscrit qui contient toutes les informations importantes relatives au trajet. Celui-ci est transposé à la main en un cliché à l'aide de minuscules caractères en plomb, à l'envers bien entendu. La forme d'impression finie est fixée dans la presse, qui est chargée avec les billets dans la couleur souhaitée. Ensuite, l'encre est appliquée et c'est parti: la machine imprime, numérote et

empile les billets en continu. Si tout va bien, elle produit jusqu'à 250 exemplaires par minute. Seule la date du voyage doit encore être estampillée à la main à la fin.



choisi de les produire lui-même. Il a même fait l'acquisition d'une machine Monotype pour couler ses propres caractères en plomb. Tout cela pour que l'héritage d'Edmondson perdure encore longtemps. «J'espère pouvoir continuer à imprimer ainsi pendant encore 150 ans», dit-il en souriant. Grâce à son travail, un pan important de l'histoire ferroviaire est non seulement préservé, mais reste aussi vivant et accessible.

Joshua Schenkel, CFF Historic



1. Billets en carton Edmondson (modèles) des CFF. Au 1<sup>er</sup> mai 1903: jaune pour la 1<sup>re</sup> classe, vert pour la 2<sup>e</sup> classe et marron pour la 3<sup>e</sup> classe. CFF Historic Ob\_Bi\_001\_0018, Ob\_Bi\_001\_0014, Ob\_Bi\_001\_0002
2. Bureau d'exploitation avec cabinet et horodateur pour les billets en carton Edmondson, 1955, CFF Historic F\_145\_00001\_05\_019
3. Impression de billets sur une presse de la Maschinentabrik Goebel à l'imprimerie des CFF à Berne, 1944, CFF Historic R\_0822\_07
4. Billets en carton imprimés à l'imprimerie des CFF à Berne, 1943, CFF Historic R\_0652\_01
5. Presse à imprimer, modèle MFDD (n° 1161) de la Maschinentabrik Goebel, Darmstadt, image de catalogue, 1930, © Maschinentabrik Goebel, Darmstadt
6. L'«Atelier Typo de la Cité» de Nicolas Regamey dans la vieille ville de Lausanne, 2025, © CFF Historic
7. Chaque mètre carré est mis à contribution: cabinets pour les billets Edmondson à l'«Atelier Typo de la Cité» de Nicolas Regamey, 2025. © CFF Historic
8. Forme d'impression prête pour un billet en carton de CFF Historic à l'«Atelier Typo de la Cité» de Nicolas Regamey, 2025, © CFF Historic