Zeitschrift: Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales

Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales

Band: 7 (1949)

Heft: 1

Artikel: L'organisation des transports terrestres en Europe

Autor: Tapernoux, Benjamin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-133067

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: 14.07.2025

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

L'organisation des transports terrestres en Europe

par Benjamin Tapernoux,
docteur en droit.

Introduction

C'est devenu un truisme que d'affirmer que le réseau des voies de communication est un élément essentiel de la prospérité économique. Sans appareil de transport judicieusement aménagé, le rendement de la production se trouverait en fait limité à la capacité d'absorption des marchés locaux et la distribution des biens serait singulièrement entravée, sinon même complètement paralysée. Aussi gouvernements, administrations de chemins de fer, associations professionnelles, institutions internationales ont-ils uni leurs efforts pour organiser les transports que tous ont cherché à fonder sur le grand principe qu'il est convenu d'appeler la liberté des communications et du transit. La présente étude a pour objet d'exposer l'œuvre entreprise sur le plan gouvernemental dans le domaine du trafic par rail et par route, comme aussi d'analyser les résultats obtenus avant la deuxième guerre mondiale, vers la fin de celle-ci et depuis la conclusion de l'armistice. Ce travail comprendra donc trois chapitres principaux, d'importance inégale d'ailleurs, dès l'instant que les mesures prises dans un récent passé sont de nature à retenir plus particulièrement l'attention.

Chapitre premier

PÉRIODE D'AVANT-GUERRE

A. Conventions

Les conventions passées avant le dernier conflit mondial et ratifiées par la Suisse sont au nombre de six :

a) *Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) et le transport des voyageurs par chemins de fer (C. I. V.) du 23 novembre 1933.*

Ce sont les conventions dites de Berne, où la première fut conclue le 14 octobre 1890. Elles sont nées du besoin de remédier aux entraves dues à la diversité des droits nationaux, qui gênaient le fonctionnement harmonieux de l'appareil des transports ferroviaires. A cet effet, elles visent à unifier les règles essentielles auxquelles est soumis le contrat de transport applicable aux transports internationaux par rail. Il ne saurait s'agir d'analyser ou de commenter ici

la soixantaine d'articles que compte chacune d'elles et qui contiennent les dispositions régissant les transports combinés, les objets exclus du transport, les objets admis au transport sous certaines conditions, l'obligation pour le chemin de fer de transporter, la forme et les conditions du contrat de transport, son exécution, sa modification, la garantie des droits du chemin de fer, sa responsabilité, les réclamations administratives, le règlement des comptes entre chemins de fer, le transport des voyageurs, celui des bagages, ainsi que, enfin, des dispositions diverses et des dispositions transitoires. Les conventions s'accompagnent en outre d'annexes portant notamment la réglementation du transport des wagons de particuliers et des colis express.

b) *Convention sur la liberté du transit conclue à Barcelone le 21 avril 1921.*

Elle régit aussi bien le transit par voie d'eau ou par voie ferrée que les transports s'effectuant d'une de ces voies sur l'autre. On estimait à cette époque que « le transit sur route ne peut guère faire l'objet d'une convention internationale » (message du Conseil fédéral du 13 novembre 1923 concernant la ratification de la convention de Barcelone). *Quantum ab illo!* Sont considérés comme en transit les personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons, etc., dont le transport s'effectue sur le territoire d'un Etat contractant, mais dont le trajet commence et s'achève en dehors de ce territoire. Il est indifférent à cet égard que le transport s'opère avec transbordement, avec mise en entrepôt, avec rupture de charge ou avec changement de mode de transport. Le principe de la liberté du transit postal étant déjà consacré par la convention postale universelle, les envois postaux ne sont pas régis par la convention de 1921, sauf s'ils sont considérés, dans l'Etat transitaire, comme des envois faits par chemin de fer. Les parties contractantes s'engagent à faciliter le libre transit « sur les voies en service appropriées au transit international ». Dès lors, elles ne sont pas obligées de construire de nouvelles lignes de chemin de fer ou d'aménager de nouvelles voies d'eau pour satisfaire aux besoins du transit. Sous cette réserve, elles sont tenues de n'établir aucune distinction en matière de transit, et de ne grever d'aucun droit spécial les transports en transit.

c) *Convention générale sur le régime international des voies ferrées conclue à Genève le 9 décembre 1923.*

Ratifiée par tous les Etats d'Europe, sauf la Bulgarie, le Luxembourg, le Portugal, l'U. R. S. S. et la Tchécoslovaquie, cette convention a pour but d'assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, de faciliter à cette fin le développement de la coopération internationale dans l'organisation et l'exécution des transports par voie ferrée et de permettre l'application au régime des transports par voie ferrée du principe de l'équitable traitement du commerce. Les différents chapitres de la convention ont trait aux principaux services se trouvant dans toute administration de chemin de fer, savoir le service de la voie, le service de l'exploitation, le service commercial, le service des tarifs, le service financier et le contentieux. Les stipulations se rapportent dès lors à la liaison des lignes internationales, aux mesures à prendre en vue de l'exécution du trafic international, à l'emploi

réciproque du matériel roulant et à l'unité technique, aux relations entre le chemin de fer et ses usagers, aux prix de transport, aux arrangements financiers pris entre administrations en tant qu'ils concernent les intérêts du trafic international et, enfin, au règlement des différends par voie d'arbitrage. Il tombe sous le sens que le problème cardinal était celui des tarifs. A ce propos, la convention reconnaît expressément la nécessité de laisser à l'exploitation des chemins de fer l'élasticité indispensable pour lui permettre de répondre aux besoins complexes du trafic. C'est pourquoi elle proclame le principe de la liberté de cette exploitation, étant entendu que les Etats contractants ont à veiller à ce que celle-ci s'exerce sans abus à l'égard du trafic international. Ils s'engagent, par conséquent, à donner à ce trafic des facilités raisonnables et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard d'un autre Etat contractant, de ses nationaux ou de ses services. Un principe semblable était admis en matière de tarification soit, d'une part, celui de la souplesse nécessaire et, d'autre part, celui de l'engagement à soumettre le trafic international à des tarifs raisonnables, tant par leurs taux que par leurs conditions d'application.

d) *Convention internationale relative à la circulation automobile conclue à Paris le 24 avril 1926.*

Cette convention a remplacé celle qui avait été passée le 11 octobre 1909. Elle s'applique à la circulation routière automobile en général, quels que soient l'objet et la nature du transport. Sont cependant réservées les dispositions spéciales nationales relatives aux services publics de transports en commun des personnes et aux services publics de transports de marchandises, ainsi, pour la Suisse, celles qui concernent les concessions. La convention définit ce qu'il faut entendre par automobile, fixe les conditions à remplir par les véhicules pour être admis internationalement à circuler, règle la délivrance et la reconnaissance des certificats internationaux pour automobiles et des permis internationaux de conduire, contient les prescriptions relatives aux signes distinctifs, arrête les conditions auxquelles doivent satisfaire les conducteurs d'automobiles pour être admis internationalement à conduire, traite de la signalisation des dangers et prévoit que les Etats contractants se communiqueront les renseignements propres à identifier les personnes ayant contrevenu aux règlements concernant la circulation.

e) *Convention sur l'unification de la signalisation routière conclue à Genève le 30 mars 1931.*

En vertu de cet instrument diplomatique, les Etats contractants s'engagent à adopter un système international de signalisation routière décrit dans une annexe à la convention, fixant les signaux de danger, les signaux marquant une interdiction, les signaux marquant une obligation à exécuter et les signaux impliquant une simple indication.

f) *Convention sur le régime fiscal des véhicules automobiles étrangers conclue à Genève le 30 mars 1931.*

Elle prévoit que les véhicules automobiles immatriculés dans le territoire de l'une des parties contractantes, qui circulent temporairement sur le territoire d'une autre, sont exemptés, pour un ou plusieurs séjours représentant une

durée totale de quatre-vingt-dix jours dans le délai d'un an, des impôts et taxes qui frappent la circulation ou la détention des automobiles. Cette exemption ne s'étend toutefois pas aux impôts ou taxes de consommation. Sont exclus de l'exonération fiscale les véhicules automobiles servant, moyennant rémunération, au transport des personnes ; de même, les véhicules affectés, contre rémunération ou non, au transport des marchandises.

B. Institutions

La C. I. M. institue un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé d'assurer l'exécution de la convention notamment en recueillant, en coordonnant et en publiant les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux. Les parties peuvent lui demander de rendre des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer. Son siège est à Berne.

Les autres conventions commentées dans le chapitre A ci-dessus n'ont pas prévu la création d'organisme spécial ayant pour mission de veiller à leur application. Cette tâche fut confiée à l'Organisation des communications et du transit de la S. d. N., à laquelle était adjoint un service technique appelé Commission des communications et du transit.

Chapitre II

PÉRIODE DE GUERRE

Pendant la guerre, le Secrétariat de la S. d. N. a poursuivi ses études, dans la mesure des possibilités, notamment en ce qui concerne la coordination des transports et leur rationalisation. Mais il va de soi que ces travaux furent singulièrement ralentis par les événements. Leurs résultats sont aussi en bonne partie dépassés par les circonstances nouvelles. Dès lors, il est superflu de s'y arrêter davantage.

En revanche, il est plus intéressant de suivre la genèse des faits qui ont abouti à la création des nouveaux organismes internationaux chargés de préparer le statut futur des transports terrestres. En 1942 déjà, un plan fut établi à Londres en vue de la mise sur pied d'une organisation centrale chargée de la reconstruction du réseau européen des communications. En novembre 1942, les Alliés fondèrent le Technical Advisory Committee of Inland Transport (TACIT) ayant pour tâche, d'une part, d'organiser les transports nécessités par les opérations militaires et, d'autre part, d'administrer les transports après la guerre dans l'intérêt commun.

Des pourparlers qui ne durèrent pas moins de douze mois (de septembre 1944 à septembre 1945) aboutirent à la constitution de l'Office central des transports intérieurs européens (ECITO) créé en vertu d'un accord passé le 27 septembre 1945 et auquel treize pays souscrivirent. Cet accord avait une durée de validité de deux ans ; il a donc cessé ses effets le 27 septembre 1947. L'ECITO

avait pour but de faire face, dans le domaine des transports, aux besoins multiples nés de la nécessité de reconstruire les pays dévastés par la guerre. Voici en quels termes ses statuts définissaient la mission de cet organisme : « Il coordonne les efforts tendant à utiliser tous moyens de transport en vue de l'amélioration des communications, de manière à aider au rétablissement des conditions normales de la vie économique. Il aidera également les commandants en chef alliés et les autorités d'occupation établies par les gouvernements des Nations Unies à améliorer les possibilités de transport ». Il lui appartenait notamment de recenser le matériel de transport et de le répartir entre les membres, d'identifier et de restituer le matériel se trouvant à l'étranger par suite de la guerre et, enfin, de déterminer les modalités des programmes concernant le trafic d'intérêt commun. Dans ce dernier domaine, il organisa la BIDAC (Bids Acceptance Meeting), qui établit le mouvement du trafic le plus important sur toutes les voies de communication internationales. Grâce à l'activité de BIDAC, 24.000 trains furent mis en circulation en l'espace de dix mois et 1,75 million de tonnes furent transportées par la navigation fluviale. BIDAC a assuré l'acheminement de 22 millions de tonnes de marchandises fournies par l'UNRRA.

Un autre organisme de l'ECITO fut le bureau central pour la répartition des wagons, créé par toutes les administrations ferroviaires. Il avait pour tâche de maintenir l'échange des wagons et de répartir les prestations. En un an, il a dirigé 1,5 million de wagons et organisé la restitution de 200.000 véhicules ferroviaires à leur propriétaire. Il a travaillé en collaboration avec l'organisme pour la réparation des wagons, qui a notamment assuré le rapatriement de la plus grande partie du parc endommagé.

L'ECITO a rendu également de précieux services dans le domaine des transports routiers, en mettant à disposition du matériel militaire qui a suppléé aux transports par rail et par eau en défaillance. Il a mis sur pied un trafic international routier de marchandises à grandes distances. Il a également organisé un système de lettres de crédit pour l'essence en trafic international à travers les pays où le rationnement était encore en vigueur.

Chapitre III

PÉRIODE D'APRÈS-GUERRE

A. Organismes européens

Etant donnée l'imminence de la dissolution de l'ECITO, le Conseil économique et social de l'ONU fixa, dans sa résolution du 29 mars 1947 par laquelle il créa la Commission économique pour l'Europe (C. E. E.), le mandat de celle-ci dans les termes suivants, en ce qui concerne l'organisation des transports :

consulter les gouvernements membres de l'ECITO en vue d'absorber ou de liquider les activités de cette organisation et de poursuivre l'accomplissement de ses tâches essentielles ;

convoquer une réunion d'experts en matière de transports en vue d'établir des recommandations sur les fonctions à définir et les dispositions organiques à prendre dans le cadre de la C. E. E. pour traiter dans leur ensemble les problèmes des transports européens.

Se fondant sur ce mandat, la C. E. E. décida le 15 mai 1947 de convoquer pour le 27 mai 1947 une réunion d'experts en matière de transports.

1. Réunion d'experts en matière de transports (27 mai-6 juin 1947)

Prirent part à cette réunion les représentants des gouvernements membres de la C. E. E. et, à titre consultatif, ceux des pays d'Europe non-membres de la C. E. E., mais ayant des communications directes routières, ferroviaires ou fluviales avec des pays de l'Europe continentale, ce qui est notamment le cas de la Suisse. Assistèrent également à la réunion les porte-parole des autorités alliées d'occupation en Allemagne, ainsi que ceux de l'ECITO et de l'Union internationale pour l'unité technique des chemins de fer. Des observateurs furent envoyés par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, la Conférence européenne des horaires-voyageurs, l'Union internationale pour l'utilisation des voitures et fourgons (R. I. C.), l'Union internationale des wagons (R. I. V.), le Comité international des transports par voie ferrée (C. I. T.), la Conférence européenne des horaires-marchandises et l'Union internationale des chemins de fer (U. I. C.).

Le mandat de la réunion était le suivant :

1. Formuler des recommandations relatives aux attributions et à la composition organique des services de la C. E. E. qui auront à connaître des questions de transports ;

2. Rédiger des propositions concernant les mesures pratiques qu'exigent, d'une part, la cessation des activités de l'ECITO et, d'autre part, les tâches qui restent à accomplir dans le domaine des transports européens, en tenant compte que les tâches essentielles accomplies par l'ECITO devraient être entièrement maintenues.

La réunion prit une décision recommandant la création d'un « Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe », en tant qu'organisme relevant de la C. E. E.

2. Comité des transports intérieurs (C. T. I.)

Au cours de sa deuxième session, qui a eu lieu du 5 au 16 juillet 1947, la C. E. E. a examiné les recommandations de la réunion des experts en matière de transports et estimé que, sous réserve de quelques modifications, celles-ci pouvaient servir de base à la mise sur pied et à la détermination des attributions d'un organisme des transports relevant de la C. E. E. et fonctionnant dans le cadre de celle-ci. En conséquence, la C. E. E. a décidé d'instituer un comité des transports intérieurs dénommé « Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe », avec la mission, les attributions, le degré d'autonomie et l'organisation indiqués ci-après. Elle a décidé, en outre, que le C. T. I. devrait reprendre les fonctions résiduaires de l'ECITO dans les conditions définies par elle.

I. Fonctionnement

a) *Mission*

Agissant à titre consultatif dans le domaine des transports intérieurs européens et ne prenant aucune mesure à l'égard d'un pays quelconque sans l'assentiment du gouvernement de ce pays, le C. T. I. a pour mission :

1. de constituer une tribune permettant aux gouvernements de discuter les sujets présentant pour eux un intérêt commun dans le domaine des transports intérieurs en Europe ;
2. d'encourager la coopération internationale dans le domaine des transports intérieurs en Europe ;
3. de favoriser un accord entre gouvernements sur une politique à long terme en matière de transports intérieurs en Europe ;
4. d'achever les tâches essentielles entreprises par l'ECITO, qui ne seraient pas terminées au moment de la dissolution de cet organisme.

b) *Attribuations*

Elles sont définies comme il suit :

1. Attirer l'attention de la Commission économique pour l'Europe sur toutes questions rentrant dans le domaine des transports intérieurs que le C. T. I. estimerait de nature à exercer une influence directe sur l'économie générale de l'Europe, et suggérer à la Commission économique pour l'Europe toutes mesures d'ordre économique général que le C. T. I. estime susceptibles d'influer sur la situation des transports intérieurs européens.
2. Demander et recueillir les avis des organisations traitant des transports intérieurs internationaux en Europe sur toutes questions relevant de leur compétence, et établir une coopération avec des organisations dans des conditions à déterminer en accord avec elles.
3. Etudier la coordination à réaliser entre les différentes formes de transports intérieurs internationaux et présenter des recommandations visant à l'adoption de mesures à cet égard, lorsqu'il en sera besoin.
4. Présenter telles recommandations que le C. T. I. estimera de nature à favoriser l'élimination des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables dans le domaine des transports européens, y compris le transit. Des recommandations ne devraient pas être présentées en vertu de la présente disposition en ce qui concerne les régimes des voies navigables intérieures internationales de l'Europe.
5. Assurer l'échange de renseignements entre les gouvernements, avec leur assentiment, sur des questions qui sont du ressort du comité ; réunir la documentation publiée ou mise à sa disposition par les gouvernements intéressés et, avec l'assentiment de ces derniers, favoriser l'unification et le développement des statistiques et de la documentation, entreprendre l'étude des questions intéressant les transports européens et exposer les résultats de ces études sous forme de propositions concrètes.
6. Conseiller les gouvernements qui en feront la demande, sur les questions de transports européens exigeant la conciliation et l'arbitrage.

7. A la demande des gouvernements intéressés, donner des avis sur :

a) la revision des conventions existantes dans le domaine des transports européens ;

b) la conclusion de nouvelles conventions dans ce domaine.

8. Formuler des recommandations concernant :

a) l'opportunité de modifications dans la structure des organismes de transports européens, ainsi que la procédure à suivre pour effectuer ces modifications, s'il en est ainsi convenu avec la C. E. E. et les organismes eux-mêmes ;

b) la création de nouveaux organismes de transports européens.

9. Donner à la Commission économique pour l'Europe tous avis que celle-ci pourrait demander dans le domaine des transports intérieurs européens et accomplir toutes tâches que la Commission économique pourrait lui conférer.

c) *Organisation*

Peuvent faire partie du C. T. I. tous les gouvernements membres de la C. E. E. Celle-ci a la faculté d'inviter d'autres gouvernements européens à participer aux travaux du C. T. I., à un titre et dans des conditions qu'elle détermine après avoir éventuellement consulté le C. T. I.

Le président et le vice-président sont élus pour la durée d'un an.

Le C. T. I. se réunit en général à Genève, au siège de la C. E. E., et cela aussi fréquemment que l'exigent ses travaux.

Les travaux du C. T. I. sont provoqués de trois manières :

1. Par les questions renvoyées au Comité des transports intérieurs par la Commission économique pour l'Europe afin qu'il les étudie et fasse rapport à leur sujet.

2. Par les questions qui seront soulevées au sein même du Comité des transports intérieurs et qui seront de sa compétence.

3. Par les questions que les autres organismes de transports européens pourraient désirer renvoyer au Comité des transports intérieurs, que celui-ci estimerait opportun d'examiner, et dont l'examen relèverait de sa compétence.

Les recommandations faites par le Comité des transports intérieurs devront être soumises à la C. E. E. Toutefois, lorsqu'il s'agira de recommandations n'affectant pas d'autres domaines d'activité de la C. E. E., et n'impliquant pas des instruments intergouvernementaux relatifs à une politique à long terme en matière de transports, elles pourront être soumises directement aux gouvernements par le Comité des transports intérieurs, à moins que des instructions contraires ne soient données, dans certains cas particuliers, par la Commission économique pour l'Europe.

Le C. T. I. a la faculté de se consulter avec les autres organismes relevant de la C. E. E. et de tenir avec eux des réunions communes.

Le C. T. I. est habilité à convoquer des groupes de travail composés :

a) de ses membres, pour examiner des problèmes particuliers, entre les sessions du comité, chaque membre ayant le droit d'être assisté, à son gré, d'un ou de plusieurs experts ;

b) d'experts spécialement désignés par les gouvernements pour une fin déterminée, sur l'invitation de la Commission économique pour l'Europe ou du Comité des transports intérieurs, selon la nature de la question à étudier.

Les groupes de travail devront élire leur président et faire rapport au Comité des transports intérieurs.

Le secrétariat du C. T. I. est organisé par le secrétaire général de l'ONU. Il fonctionne sous la direction et le contrôle direct du secrétaire exécutif de la C. E. E.

d) *Fonctions résiduaires de l'ECITO*

Le C. T. I. poursuit l'achèvement du travail de recensement, d'identification et de restitution du matériel roulant ferroviaire, de bateaux de la navigation fluviale et des bâtiments de servitude des ports. Il continue à assurer la coordination des mouvements et de la circulation du trafic international, notamment en organisant à titre provisoire certaines formes de transports par suite d'un caractère international. Enfin le C. T. I. est en droit de reprendre les autres tâches de l'ECITO qu'il estimerait souhaitable d'assumer et qui sont de sa compétence.

II. Activité

§ *1. Généralités*

La première session du C. T. I. a eu lieu du 20 au 25 octobre 1947, la deuxième du 2 au 10 février 1948 et la troisième du 25 au 29 octobre 1948.

Les pays suivants se sont fait représenter aux trois sessions : Autriche, Belgique, Danemark, Etats-Unis, France, Italie, Luxembourg, Norvège. Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie et Turquie, En plus, la Hongrie et la Yougoslavie ont été représentées à la première session. De nombreuses organisations intergouvernementales y ont délégué des observateurs, ainsi l'Organisation internationale du Travail, la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin, l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, etc.

Le comité a créé toute une série de groupes de travail pour l'étude de questions particulières, savoir :

Groupe de travail des transports par chemins de fer ;
Groupe de travail de l'équipement des transports ;
Groupe de travail des transports de denrées périssables ;
Groupe de travail d'experts en matière de statistiques ;
Groupe de travail des mouvements de charbon ;

Sous-comité des transports routiers, lequel comprend à son tour :

Groupe de travail des problèmes à court terme ;
Groupe de travail de la route ;
Groupe de travail de la circulation routière ;
Groupe de travail des formalités douanières ;
Groupe de travail chargé des questions juridiques.

Au cours de sa troisième session, le C. T. I. a décidé de dissoudre le groupe de travail des transports par chemins de fer et celui de l'équipement des transports, tandis qu'il créait un sous-comité des transports par chemins de fer. Il a également décidé qu'il n'y avait plus lieu de réunir la conférence BIDAC.

§ 2. *Transports par chemins de fer*

a) *Recensement, identification et restitution du matériel roulant des chemins de fer*

Par suite de la guerre, le matériel roulant appartenant aux diverses administrations de chemins de fer a été pillé et dispersé dans toute l'Europe. Le C. T. I. s'est attaché à résoudre, sur le plan technique, le problème de la restitution de ce matériel. Pour cela, il s'agit d'en dresser l'inventaire, de procéder à son identification et d'établir les modalités d'échange. Le recensement s'étend à tous les réseaux à voie normale de l'Europe continentale, sauf à la Bulgarie, à la Hongrie, à la Roumaine, à la Yougoslavie et à la zone soviétique en Allemagne qui n'ont pas participé jusqu'ici à l'opération et ont été derechef invités à s'y associer dans l'intérêt général. Le nombre de véhicules identifiés atteignait, au 15 octobre 1948, 5000 voitures et 220.000 wagons. On est fondé à présumer que l'opération pourra être achevée en juin 1949. Les renseignements déjà recueillis ont été soumis par les soins de la Division des transports du Secrétariat exécutif de la C. E. E. aux gouvernements intéressés et le C. T. I. a recommandé à ceux-ci de tirer parti des informations dont ils disposent, ainsi pour étudier et conclure tous les accords bilatéraux de nature à contribuer à la remise en ordre des parcs, étant entendu, d'autre part, que le sous-comité des transports par chemins de fer poursuivra l'exécution du mandat qui lui a été confié en vue d'aboutir à des propositions concrètes de caractère général relatives à la restitution et à la redistribution du matériel roulant. C'est là, on le voit, un problème fort malaisé à résoudre, du fait notamment des changements politiques apportés à la carte géographique de l'Europe.

b) *Amélioration de l'utilisation du matériel roulant des chemins de fer*

Le C. T. I. a étudié et proposé des mesures propres à accélérer la rotation du matériel roulant et à faciliter, sur le plan international, l'acheminement du trafic dans les périodes de pointe. Il s'agit surtout de réduire les parcours à vide et d'organiser les assistances de parc. Sur la proposition de la délégation suisse, le C. T. I. a recommandé aux gouvernements de maintenir, tant que la pénurie de matériel se fera sentir, des délais réduits pour le chargement et le déchargement des wagons, mesure appliquée en Suisse en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 5 août 1940 et maintenue jusqu'au 31 décembre 1948.

c) *Rapatriement du matériel roulant avarié*

Le rapatriement sans compensation des wagons et des voitures, limité au matériel gravement avarié dont la réparation est sans objet pour le réseau détenteur et qui, à défaut du rapatriement sur le pays d'origine, risquerait d'être définitivement perdu pour la collectivité, constitue une mesure propre

à rendre de grands services, ne serait-ce que pour la récupération de pièces détachées. C'est pourquoi les administrations qui détiennent un tel matériel ont été invitées à opérer d'urgence le rapatriement dudit matériel en concluant des accords bilatéraux avec les administrations propriétaires, ces accords n'étant pas nécessairement subordonnés à un système d'échanges un pour un. D'autre part, tous les gouvernements européens, l'Autriche exceptée, ont donné leur accord à la gratuité de circulation des wagons avariés en transit sur leurs lignes. Cet arrangement a été pris sous l'égide du C. T. I., dont l'action s'est révélée des plus opportunes en ce domaine.

d) *Réparation, entretien et renouvellement du matériel roulant*

Le groupe de travail pour l'équipement des transports a examiné les questions relatives à l'entretien et à la réparation du matériel roulant en vue de porter remède à une situation où le nombre des wagons mis hors de service dépasserait celui des wagons réparés. Il a déterminé pour 1948 les besoins en acier, bois, ciment, caoutchouc et autres matières premières pour le renouvellement, la remise en état et l'entretien du matériel roulant et des installations fixes, ainsi que la capacité maximum de production de chaque pays. Il a étudié les mesures permettant l'emploi de matériaux de substitution soit pour la construction et l'entretien du matériel roulant, soit pour les travaux de génie civil pour le chemin de fer. Le groupe de travail s'est également occupé des voies et moyens de récupérer du matériel usagé, par exemple en accélérant la dépose des lignes secondaires non utilisées, la mise à la ferraille du matériel réformé, des ponts et autres ouvrages d'art démolis. La question de la capacité de production des ateliers de construction de wagons intéresse la Suisse en ce qui concerne aussi bien les grandes réparations que la construction des wagons neufs. Chaque Etat a été invité à indiquer sa capacité approximative de production et ses possibilités d'exportation. Pour 1948, la Suisse a indiqué qu'elle pouvait fabriquer au maximum 2500 wagons et en réparer 4500, la possibilité d'exportation étant fixée pour chacune de ces deux rubriques à 1500 et 3500 respectivement.

Le groupe de travail pour l'équipement des transports a également examiné la possibilité de standardiser les wagons à marchandises ; la standardisation des locomotives et des voitures se heurte à de trop grandes difficultés en raison de leur diversité. L'Union internationale des chemins de fer a été invitée à poursuivre les études qu'elle a entreprises sur la standardisation de certaines pièces L'introduction de l'attelage automatique, qui permet de réduire les accidents dont le personnel est si souvent victime, a retenu aussi l'attention du C. T. I. qui, à la demande de la délégation suisse, a prié l'Union internationale des chemins de fer de définir les conditions auxquelles doivent répondre les châssis de wagons pour pouvoir recevoir ultérieurement sans modification l'attelage automatique, d'étudier les incidences économiques et financières des changements qui seraient apportés à cet effet dans le dessin des châssis et de mettre à jour, au point de vue technique, économique et financier, les études déjà faites par l'Union, de manière à faire apparaître les différents aspects du problème et les conditions préalables que suppose sa solution.

e) *Remise en vigueur du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (R. I. V.)*

Le R. I. V. est un accord conclu entre les administrations de chemins de fer à l'effet de régler l'emploi réciproque des wagons en service international. Grâce au régime qu'il avait institué, chaque réseau avait l'assurance que tout véhicule expédié à l'étranger lui serait rendu dans un délai réduit. Le R. I. V. impose le retour automatique sur le réseau d'origine. Le wagon expédié sous charge est renvoyé autant que possible également sous charge en direction du réseau propriétaire ; si cela est impossible, le wagon est retourné à vide. Des redevances sont versées par les réseaux de transit et destinataire au réseau propriétaire pour rémunérer celui-ci de l'usage qui est fait de son matériel ; afin d'accélérer la rotation des wagons, les taux de redevances augmentent progressivement avec la durée de séjour sur chaque réseau. Il en résulte que les wagons expédiés en dehors du territoire national ne font pas de séjours prolongés à l'étranger. Chaque pays est ainsi pleinement responsable de l'entretien et des revisions périodiques de son propre matériel. Les wagons ne subissent à l'étranger que les réparations d'urgence nécessitées par des avaries en cours de transport. Les réseaux utilisateurs sont responsables des avaries graves et des pertes.

La guerre a bouleversé ce régime qui avait cessé d'être appliqué. Le C. T. I. s'est attaché à rétablir le R. I. V. Les administrations ont été invitées à adopter, dès le 1er avril 1948, une réglementation transitoire qui aboutit à la remise en vigueur du R. I. V. indépendamment des droits de propriété, lesquels seront fixés ultérieurement par accords entre Etats. A cet effet, une marque de gérance provisoire a été apposée sur les wagons présents le 1er avril 1948 à 0 heure sur les lignes de chacune des administrations participantes, sauf sur les véhicules leur appartenant ou qui ont pénétré sur son réseau sous le régime du R. I. V. ou en vertu d'un accord particulier. L'administration dont la marque de gérance provisoire a été apposée se substitue à l'administration propriétaire pour l'application du R. I. V. Cet arrangement a pour effet l'application quasi générale du R. I. V. à l'heure actuelle. Ce résultat n'est pas un des moindres mérites du C. T. I.

§ 3. *Transports routiers*

a) *Liberté du transit*

Considérant que le recours dans une plus forte mesure aux transports routiers permettrait de porter partiellement remède à la crise actuelle des transports, le C. T. I. a patronné un accord sur la liberté du transit. Ce modus vivendi peut se résumer de la façon suivante :

Les gouvernements de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse et, en ce qui concerne leurs zones d'occupation respectives en Allemagne, les gouvernements des Etats-Unis, de la France et du Royaume-Uni (sous réserve toutefois de décisions quadripartites différentes) s'engagent jusqu'à fin 1949 à accorder ou à maintenir la liberté de la circulation routière en transit en faveur de tous les transports de marchandises. Il est toutefois entendu que

les gouvernements de la Belgique, de la France et de l'Italie pourront cesser de participer à cet accord le 30 juin 1949 sous réserve d'informer de cette intention le secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe avant le 1er avril 1949.

Les gouvernements de l'Autriche, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse, et en ce qui concerne leurs zones d'occupation respectives en Allemagne, les gouvernements des Etats-Unis, de la France et du Royaume-Uni (sous réserve toutefois de décisions quadripartites différentes) s'engagent jusqu'à fin 1949 à accorder ou à maintenir le même régime en faveur de tous les autres transports internationaux de marchandises par route.

Les gouvernements de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse, et en ce qui concerne leurs zones d'occupation respectives en Allemagne, les gouvernements des Etats-Unis, de la France et du Royaume-Uni (sous réserve toutefois de décisions quadripartites différentes) s'engagent jusqu'à fin 1949 à accorder ou à maintenir la liberté du trafic touristique international par route, étant entendu que cette disposition s'appliquera chaque fois que les mêmes personnes sont transportées par le même véhicule soit au cours d'un voyage circulaire partant et devant se terminer dans le même pays, soit au cours d'un voyage partant d'un port maritime ou d'un aéroport de l'un de leurs pays respectifs et devant se terminer à un autre port ou aéroport de l'un quelconque de ces pays, sous réserve toutefois que le véhicule revienne à vide au pays de départ, sauf autorisation contraire.

Les gouvernements de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse, et en ce qui concerne leurs zones d'occupation respectives en Allemagne, les gouvernements des Etats-Unis, de la France et du Royaume-Uni (sous réserve toutefois de décisions quadripartites différentes) s'engagent jusqu'à fin 1949 à maintenir toutes les facilités existantes au 1er janvier 1948 en faveur de tous les transports internationaux de voyageurs par route et sont disposés, dans toute la mesure du possible, à appliquer de la façon la plus libérale, les régimes d'autorisation en vigueur sur leur territoire.

Les facilités ci-dessus demeurent soumises aux conditions suivantes :

les services routiers des pays et zones d'occupation accordant ces facilités jouiront de facilités équivalentes dans les pays ou zones d'occupation bénéficiaires ;

les transporteurs se conformeront aux lois et règlements de caractère technique ou administratif actuellement en vigueur.

b) *Groupe de travail de la route*

Il a pour mission de déterminer les itinéraires des routes à équiper pour le trafic international. Il établit quelles doivent être les caractéristiques de ces routes pour qu'elles répondent aux nécessités du trafic et prend contact à cet effet avec l'Association internationale des congrès de la route. Il arrête

également les conditions dans lesquelles l'aménagement et la construction de ces routes peuvent être entrepris et financés. Il a déjà dressé un avant-projet de carte indiquant les grandes routes de trafic international classées selon la largeur de la chaussée. Les gouvernements ont été invités à préciser la capacité des différentes catégories de routes en distinguant le trafic commercial et le trafic touristique. Le groupe recommande que des pistes spéciales soient aménagées en dehors des chaussées pour la circulation des cyclistes et des piétons lorsque l'importance de la route rend cette mesure nécessaire. La largeur des ponts devra être en principe la même que sur le reste du parcours ; leur capacité de charge sera uniforme. Il a été décidé que les routes du réseau international devront contourner les agglomérations tout en étant reliées à celles-ci par des voies d'accès. Sur les itinéraires de trafic international, il ne doit plus y avoir de passage à niveau ; ceux qui existent devront être supprimés et, bien entendu, toute construction de routes nouvelles excluera l'établissement de tels passages. En ce qui concerne notre pays, le réseau international comprendra les routes suivantes :

Genève — Lausanne — Berne — Zurich — Winterthour — Schaffhouse et St. Margrethen ;
Vallorbe — Lausanne — Brigue ;
Bâle — Olten — Lucerne — Arth — Saint-Gothard — Chiasso,
avec un embrachement reliant Arth à Zurich.

c) *Groupe de travail de la circulation routière*

Ce groupe est chargé d'étudier les questions relatives aux conditions à remplir par les véhicules, aux certificats pour automobiles, aux signes distinctifs d'identification et de nationalité, aux conditions à remplir par les conducteurs d'automobile et aux permis de conduire. Il a abordé également les problèmes qui touchent à la signalisation routière, y compris les signaux de passage à niveau, et aux règles concernant la circulation routière. Enfin, il examine les mesures à prendre dans le domaine des accidents et des secours sur routes. Il a entrepris la refonte des conventions de 1926 relatives à la circulation routière et à la circulation automobile, ainsi que de la convention de 1931 sur l'unification de la signalisation routière. Il a adopté en première lecture un avant-projet de convention où figurent uniquement les principales dispositions qui présentent un certain caractère de permanence, tandis que les prescriptions d'ordre technique seront arrêtées dans des annexes susceptibles d'être revisées d'après une procédure simplifiée. Le groupe a tenté de définir le terme « automobile » qu'il considère comme étant un véhicule à propulsion mécanique roulant sur la route sans être relié à une voie ferrée et servant au transport des personnes et des marchandises. Plusieurs délégations auraient voulu préciser que ce véhicule ne devrait pas être non plus relié à un câble électrique afin d'empêcher que le trolleybus ne soit assimilé à l'automobile. Les dimensions et poids maximums envisagés sont les suivants : largeur 2,50 m., longueur 12 m. pour les véhicules isolés et 24 m. pour les trains routiers ; poids total en charge : 19 tonnes pour les véhicules isolés et 45 tonnes pour les trains routiers. Les Etats qui prescrivent des chiffres maximums inférieurs à ceux-là

pourront cependant les imposer aux véhicules pénétrant sur leur territoire. Pour l'étude des règles applicables à la signalisation des passages à niveau, le groupe de travail s'est fondé sur un projet adopté en 1938 par l'Organisation des communications et du transit de la S. d. N. Il tombe sous le sens que ce texte a une portée considérable, car il tend à unifier sur le plan international des dispositions essentielles au bon fonctionnement du trafic routier.

Les autres décisions prises par le groupe de travail peuvent se résumer de la façon suivante :

Les Etats ayant encore la circulation à gauche sont invités à prendre les mesures nécessaires pour que le changement du sens de la circulation sur leur territoire soit réalisé dans le délai le plus court possible ; les représentants de la Grande-Bretagne et de la Suède ont déclaré ne pouvoir s'associer à cette proposition. L'avant-projet dispose que tout conducteur de véhicule quelconque doit rester constamment maître de sa vitesse. Il fixe en outre les règles applicables aux croisements, aux dépassements, aux bifurcations et aux arrêts. Au sujet du permis de conduire, il prévoit que tout conducteur muni de ce document délivré par l'autorité compétente d'un Etat contractant sera autorisé à circuler sur le réseau routier d'autres pays signataires de la convention. A la différence de la convention de 1926, le permis national de conduire prend le pas sur le permis international qui devient secondaire. En outre, le permis international de circulation sera supprimé. La convention devant être d'application mondiale, il est prévu que l'obligation de la double plaque d'immatriculation sera abandonnée, parce que plusieurs Etats d'Amérique n'en prescrivent qu'une seule. Ce sont là autant de simplifications bien propres à faciliter les relations internationales par route.

Plusieurs dispositions ont été ajournées ; elles ont trait aux bandages, aux signaux lumineux, aux pistes pour cyclistes, à la signalisation et aux formalités douanières. Il est recommandé aux gouvernements de surseoir aux modifications qu'ils envisageraient d'apporter à leur réglementation nationale, en attendant qu'ait été arrêtée la convention revisant les deux conventions de 1926 et celle de 1931.

La tâche du groupe de travail de la circulation routière revêt une importance toute particulière du fait que le Conseil économique et social a décidé que le projet de convention établi par ce groupe constituera un des documents de travail de la conférence mondiale des transports routiers prévue pour août 1949. C'est pourquoi le secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe devra transmettre ce projet au secrétaire général des Nations Unies avant le 1er février 1949.

d) *Groupe de travail des formalités douanières*

Ses études ont porté jusqu'ici sur la revision du projet de convention douanière internationale adopté en 1937. Il a élaboré également trois projets de conventions douanières relatives

au tourisme international par la route ;
aux transports routiers commerciaux ;
aux transports internationaux de marchandises par la route.

En voici le résumé :

1. Convention douanière sur le tourisme. — Chacun des Etats s'engage à admettre en franchise temporaire, à charge de réexportation dans certaines conditions, les véhicules et objets usuels en cours d'usage importés et employés pour leurs besoins privés par les propriétaires de ces véhicules ou objets, ou des personnes qui en ont la jouissance et qui n'ont pas leur principale résidence sur le territoire de l'Etat en question. Ces véhicules ou objets doivent être placés sous le couvert d'un titre d'importation temporaire garantissant le paiement des droits et des taxes d'entrée, éventuellement des taxes douanières exigibles. Un certain nombre d'objets, vêtements, effets personnels et choses que l'on emporte d'ordinaire en voyage, sont admis sans titres douaniers à la condition de porter des traces évidentes d'usage et de correspondre à la situation sociale des intéressés. De même, les provisions de route, de petites quantités de tabac, ainsi que les carburants contenus dans le réservoir normal d'un véhicule, bénéficient de la franchise douanière.

Les titres d'importation temporaire sont valables pour un seul ou pour plusieurs pays. Ceux dont la validité s'étend à plusieurs pays sont dénommés « carnets de passages en douane » ; si ces derniers ne doivent pas être utilisés sur le territoire d'un Etat, ils pourront être expressément annulés pour ce pays. La durée de ces documents douaniers n'excédera pas l'année à compter du jour de leur délivrance. A l'expiration de ce délai, les véhicules et les objets importés temporairement doivent être réexportés. La preuve qu'ils ont quitté le territoire sur lequel ils n'ont été que temporairement importés résultera du visa de sortie régulièrement apposé sur le titre d'importation temporaire. En cas d'accident dûment établi, l'autorité douanière pourra dispenser de la réexportation les véhicules gravement endommagés moyennant la réalisation de certaines conditions.

Le régime particulier de l'admission temporaire ne s'appliquera qu'aux personnes qui séjournent un certain temps à l'étranger. C'est à leur nom que sont établis les documents douaniers. Les véhicules qu'ils concernent ne pourront qu'exceptionnellement être utilisés par des tiers, encore que ceux-ci doivent être autorisés par les bénéficiaires de ces pièces. C'est aussi dans de rares cas seulement qu'un ressortissant du pays d'importation du véhicule qui y est domicilié pourra conduire cette voiture. Les déclarations porteront sur le poids du véhicule, sa valeur et, le cas échéant, les pièces de rechange et les accessoires. Tous ces objets doivent être représentés à la sortie du pays visité. Pour prévenir tout abus, aucune indication ne pourra être portée sur le titre, sinon par l'association de tourisme et d'automobilisme émettrice elle-même ; aucune modification n'est permise après la prise en charge des documents. Les véhicules importés temporairement ne peuvent en aucun cas être utilisés à des transports contre rémunération.

L'essentiel du système est de permettre au bénéficiaire d'importer autant de fois qu'il le désire, pendant la durée de validité du document, les véhicules ou objets auxquels il se rapporte. Mais chaque passage de la frontière, aussi bien à l'entrée qu'à la sortie, doit être constatée par un visa douanier. Certains documents peuvent n'être valables que pour un seul voyage. D'autres peuvent

ne point comporter de volets détachables ; les visas douaniers entre la première et la dernière sortie ont alors un caractère provisoire. La décharge définitive par les autorités douanières d'un titre d'importation temporaire exclut de leur part toute réclamation à l'égard de l'association garante.

Régularisation des titres d'importation temporaire : Un certificat officiel pourra, en cas de perte, de vol ou de destruction des titres d'importation temporaire, remplacer la décharge de ceux-ci, s'il constate que les véhicules ont été présentés aux autorités et se trouvent hors du pays d'importation. Le paiement des droits et taxes reste un moyen exceptionnel pour procéder à la décharge des engagements souscrits. Les associations garantes doivent être mises au courant de la non-décharge des pièces douanières dans le délai d'un an dès la date d'expiration de ces titres. A leur tour, les institutions autorisées ont un an, dès la notification, pour fournir la preuve de la réexportation. Leur responsabilité est limitée au montant des droits et des taxes d'entrée, augmenté éventuellement de l'intérêt de retard. Elles peuvent être tenues à la consignation ou au versement de ces droits.

2. *Convention relative aux transports routiers commerciaux.* — A l'exception d'un petit nombre de règles spéciales, les dispositions prises pour les transports routiers commerciaux ne sont qu'une transposition à ce domaine particulier des articles relatifs au tourisme. Des dispositions générales concernant donc également les deux conventions douanières.

Les Etats contractants s'efforceront d'ouvrir pendant les mêmes heures les bureaux et les postes de douane correspondants sur une même route internationale et de ne pas instituer des mesures douanières dont l'effet est d'entraver le développement du trafic routier. Il est expressément prévu que les dispositions des conventions déterminent des facilités minimums. En conséquence, chaque pays pourra accorder d'autres faveurs. Il est important de relever que les Etats contractants se réservent de consentir les mêmes avantages aux personnes physiques ou morales résidant dans des Etats non contractants. Ils reconnaissent que cette convention implique des facilités en matière de transfert de devises nécessaires au paiement des droits et taxes éventuelles dus et à l'octroi des licences d'importation et d'exportation et des titres d'importation temporaire ou de circulation internationale.

3. *Convention relative aux transports internationaux de marchandises par la route.* — Le texte de cet avant-projet est entièrement nouveau, à la différence des deux premiers. La convention s'applique aux transports internationaux de marchandises par la route « s'effectuant à travers une ou plusieurs frontières d'un Etat contractant et qui aboutissent dans un bureau de douane intérieur ou frontière du même Etat ou d'un autre Etat contractant ». Les produits chargés sur des véhicules ou des « containers » scellés sont dispensés de la visite douanière et du paiement des droits moyennant accomplissement de certaines formalités douanières.

Pour bénéficier de ces facilités, les entrepreneurs de transports doivent, tout en se conformant aux lois et règlements de leur pays, bénéficier de la garantie d'une caution reconnue et utiliser des véhicules et des « containers » préalablement agréés.

La responsabilité de la caution s'étend à la garantie de ses propres engagements. Elle est solidaire de celle de l'obligé principal et s'étend aux droits et taxes douaniers, aux intérêts moratoires et à d'éventuelles pénalités appliquées en vertu de la législation du pays dans lequel une infraction aura été commise. Le transporteur et la caution sont libérés de leurs engagements lorsque les marchandises quittent les territoires qu'elles ont transités ou sont placées sous un nouveau régime douanier ; ils peuvent l'être moyennant la preuve d'une destruction par force majeure.

Le transport international des marchandises par route repose sur un système analogue à celui qui est actuellement pratiqué pour les voitures de tourisme. Il se fera sous le couvert d'un document spécial, dénommé « Carnets T. I. R. ». Cette pièce constitue l'engagement du transporteur à représenter intégralement le chargement sous scellement intact au bureau de destination. Elle comporte au moins autant de feuillets qu'il y a de bureaux de douane intéressés au transport.

Chaque Etat établira une liste de bureaux-frontières propres au passage des marchandises en transit. C'est à ces postes que le véhicule ou le « container » devra être présenté à chaque entrée et à chaque sortie. Le bureau de douane d'entrée agréera le parcours et fixera un délai pour l'effectuer. C'est au bureau de départ du transport que le chargement est présenté aux autorités douanières aux fins de vérifications éventuelles.

Chacun des Etats s'engage à ne faire aucune discrimination suivant que les marchandises sont transportées dans des véhicules nationaux ou bien étrangers au point de vue des formalités étrangères. Il se réserve cependant le droit d'exclure du bénéfice des dispositions les entreprises qui se seraient rendues coupables d'abus.

Tous les véhicules utilitaires ne pourront être admis au transport international des marchandises. Ne pourront être agréés que ceux qui permettent l'apposition d'un scellement qui exclut la possibilité d'en extraire ou d'y introduire une marchandise et ne contiennent aucune trappe. D'autres conditions relatives aux fermetures des véhicules à parois fixes et aux véhicules bâchés seront précisées par la suite. L'agrément accordé par les autorités du pays du siège de l'entreprise donne lieu à la délivrance d'un certificat valable pour l'ensemble des Etats contractants. Les véhicules seront munis d'une plaque amovible portant l'inscription T. I. R.

Chaque Etat respectera les scellements des autres pays. Il se réserve le droit d'ajouter son propre scellement. En cas de rupture de plombage en cours de transport, un procès-verbal de constat doit être établi par les autorités. Leur présence est indispensable en cas d'accident ou de transbordement sur un autre véhicule. C'est seulement en cas de péril imminent que le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef pour n'avertir qu'ensuite les autorités qui rédigeront le procès-verbal.

Désireuses de faciliter ce transport particulier en réduisant les formalités à accomplir aux frontières, les hautes parties contractantes ne prévoient que dans des cas exceptionnels l'hypothèse d'une escorte des véhicules effectuant le transport international des marchandises par la route. Elles s'engagent à faciliter le dédouanement des denrées périssables et à autoriser le chargement

et le déchargement et le passage à la frontière des véhicules en dehors des heures habituelles.

e) *Groupe de travail chargé des questions juridiques*

Il examine les règles régissant les contrats de transport routier, ainsi que les questions de la responsabilité civile et de l'assurance obligatoire pour les automobilistes. Dans le domaine de l'assurance obligatoire, il a décidé de recommander l'introduction d'un régime semblable à celui qui est en vigueur en Scandinavie. Dans chaque pays, les compagnies d'assurances créeront une organisation centrale reconnue par le gouvernement, qui délivrera aux assureurs affiliés des certificats d'assurance valables dans un ou plusieurs pays et attestant une assurance de tous les cas de responsabilité, couverts par une assurance obligatoire dans les pays parcourus, pour des dommages causés à des tiers. Ces documents seront acceptés sans autre formalité comme preuve d'une couverture conforme à la loi d'assurance obligatoire. Les gouvernements ne s'opposeront pas au transfert des devises nécessaires au règlement des dettes encourues aux termes des accords conclus par les organisations centrales des compagnies d'assurances, qui prévoieront notamment que l'organisation du pays dans lequel un accident a eu lieu traite et règle, pour le compte de celle dont émane le certificat, les réclamations auxquelles l'accident donne naissance. Il est manifeste qu'un régime semblable simplifiera singulièrement le trafic automobile international, puisqu'il permettra aux détenteurs de véhicules de régler leur assurance obligatoire à l'étranger en recourant à une institution du pays de leur domicile.

Quant à l'unification des dispositions régissant le contrat de transport international, le groupe de travail a décidé qu'un comité mixte d'experts de l'Institut international pour l'unification du droit privé, de l'Union internationale des transports routiers et de la Chambre de commerce internationale élaboreraient les règles uniformes applicables à ce document.

B. Organismes mondiaux

1. Commission des transports et des communications

Parallèlement au Comité des transports intérieurs constitué par la Commission économique pour l'Europe, la Commission des transports et des communications de l'ONU s'attache à résoudre sur le plan mondial les problèmes que pose le trafic international et a adopté à ce sujet, au cours de sa deuxième session tenue du 12 au 20 avril 1948 à Genève un certain nombre de résolutions dont s'est occupé le Conseil économique et social de l'ONU lors de sa septième session, du 19 juillet au 28 août 1948, à Genève également.

Il a pris la décision à laquelle il a déjà été fait allusion, de convoquer une conférence intergouvernementale pour conclure une nouvelle convention mondiale de la circulation automobile destinée à remplacer les conventions de 1926 et de 1931, mentionnées à plusieurs reprises au cours de cet exposé. En ce qui concerne la coordination des transports, le Conseil économique et

social a décidé que ce problème, dans son aspect à court terme qui résulte des difficultés nées de la guerre et de l'après-guerre, doit être traité par le Comité des transports intérieurs pour ce qui est de l'Europe. En revanche, la Commission des transports et des communications de l'ONU poursuivra l'examen des aspects à long terme de ce problème en prenant pour base la documentation qui sera préparée à cette fin par le Secrétariat des Nations Unies, lequel tiendra compte des conclusions d'une étude qui sera élaborée par la Chambre de commerce internationale sur la situation actuelle en ce domaine. Enfin, le Conseil économique et social a pris une série de décisions relatives aux entraves au transport international des marchandises, aux transports intérieurs en Asie et en Extrême-Orient, dans le Moyen-Orient, en Amérique latine et en Afrique, à la coordination de l'aviation, des transports maritimes et des télécommunications en matière de sécurité, aux passeports et formalités de frontière, ainsi qu'aux statistiques des transports.

Le nombre des membres de la Commission des transports et des communications est fixé à quinze et la durée de leur mandat à trois ans. C'est le Conseil économique et social qui désigne les Etats appelés à se faire représenter au sein de la Commission. Celle-ci a pour mission d'assister le Conseil dans ses travaux concernant les transports et les communications. A la demande du Conseil, et lorsqu'elle est autorisée à le faire par une convention ou un accord entre parties, elle peut fonctionner en qualité d'organe de conciliation pour aplanir des différends.

2. Commission des transports internes de l'Organisation internationale du travail

A sa session de janvier 1945, tenue à Londres, le Conseil d'administration du B. I. T. (devenu depuis O. I. T. = Organisation internationale du Travail) a décidé de créer des commissions internationales spécialisées pour l'examen de certaines industries importantes et parmi elles, la Commission des transports internes, au sein de laquelle la Suisse a été invitée à se faire représenter, en même temps que vingt-trois autres pays. Cet organisme a pour tâche d'examiner les problèmes sociaux de l'industrie des transports et la collaboration future concernant la politique sociale et ses bases économiques dans ladite industrie. La Commission a tenu sa première session à Londres du 13 au 20 décembre 1945 et la seconde à Genève du 6 au 16 mai 1947. Elle a adopté un certain nombre de résolutions concernant les principes et les méthodes à appliquer en matière de relations de travail dans l'industrie des transports internes, l'orientation et la sélection professionnelles, les statistiques, l'emploi de la main-d'œuvre féminine dans cette industrie, la durée du travail dans les transports par route, la coordination des diverses branches de l'industrie des transports, l'attelage automatique et l'assurance-accidents dans les transports internes. Elle a également recommandé la réunion d'une conférence spéciale chargée d'adopter des conventions touchant la réglementation internationale en matière de sécurité sociale et de conditions de travail dans la navigation sur le Rhin. Il est permis de penser, en résumé, que cette Commission est appelée à jouer un rôle de premier ordre dans l'exécution de certaines des tâches nouvelles de l'O. I.T. qui visent à résoudre les problèmes de main-d'œuvre et de reconstruction économique.

3. Comité des transports intérieurs de l'organisation européenne de coopération économique (Plan Marshall)

A la suite du discours prononcé le 5 juin 1947 à l'Université de Harvard par M. Marshall, alors secrétaire d'Etat des Etats-Unis, la France et la Grande-Bretagne convoquèrent tous les pays d'Europe (sauf l'Espagne) à une conférence qui s'ouvrit à Paris le 12 juillet et à laquelle se firent représenter les gouvernements de seize Etats. La conférence créa le Comité de coopération économique européenne, chargé de rédiger un rapport sur le développement de la production européenne, l'établissement de leur stabilité financière intérieure, leur coopération économique et les moyens de remédier au déficit de leur balance commerciale avec les Etats-Unis. Ce rapport fut adressé à M. Marshall le 22 septembre 1947 et c'est au vu de ce document que fut promulgué le « Foreign Assistance Act » du 3 avril 1948, tandis que le 16 avril 1948, le Comité de coopération économique européenne adoptait une convention appelée « Convention de coopération européenne », qui créa une institution permanente, dont le siège est à Paris, sous le nom d'« Organisation européenne de coopération économique », (O. E. C. E.), chargée d'assurer la mise en œuvre du programme de relèvement pour l'Europe et d'établir la collaboration économique entre les pays participants.

Dans le domaine des communications, l'O. E. C. E. a notamment pour tâche d'étudier les mesures propres à permettre la reconstitution du système des transports ; cette mission a été confiée à un comité ad hoc, dit Comité des transports intérieurs, présidé par le délégué suisse. On aura une idée de l'ampleur de la besogne à accomplir quand on saura que les seize pays participant au plan Marshall ont besoin, pendant l'année 1948-1949, d'au moins 125.000 wagons de marchandises et que la pénurie de voitures de voyageurs est tout aussi forte sinon davantage (de 901 véhicules avant la guerre, le parc de la Grèce était tombé à 88 en 1945 pour remonter à 251 en 1948 ; actuellement (automne 1948), 3000 wagons de marchandises sont affectés au transport des voyageurs en Italie). La situation n'est pas meilleure dans d'autres secteurs. C'est ainsi que sur 65.000 locomotives à vapeur, 19.000 environ sont en service depuis plus de trente-cinq ans. Il s'agit de se procurer 1.010.030 tonnes de rails d'acier et 26.200.000 m³ de traverses. Dans le domaine des transports automobiles, il faudrait mettre en circulation 345.000 véhicules nouveaux en 1948/49 pour faire face aux besoins. On se contentera d'un accroissement de 174.000 machines, dont 171.000 remplaceront des véhicules anciens. Le parc automobile total des seize pays compte en ce moment 4.250.000 véhicules. Pour rééquiper leurs transports, ils ont besoin, en 1948/49, de

1.265.000 t. de tôles
3.205.500 t. d'aciers marchands
545.200 t. de bandages, de roues et d'essieux de chemin de fer
11.385.600 m³ de bois, etc.

Le Comité des transports de l'O. E. C. E. est en train de se livrer à l'examen de la production, des réparations, de l'échange et de la rationalisation du matériel roulant. Il étudie également la possibilité d'étendre la traction électrique. Enfin, il cherche à accroître la coopération en envisageant les moyens d'améliorer

l'application de la C. I. M. et de la C. I. V., d'unifier la classification des marchandises pour faciliter l'établissement de tarifs internationaux et d'encourager l'échange de renseignements sur les expériences faites par l'industrie du matériel roulant.

Conclusions

Une première constatation se dégage du présent exposé : c'est l'abondance, pour ne pas dire la pléthore d'organismes consacrant leur activité et leurs efforts au règlement des problèmes touchant les transports par rail et par route. Des doubles emplois sont inévitables, surtout si l'on songe qu'aux institutions gouvernementales dont le fonctionnement a été étudié ici, viennent s'en ajouter d'autres, de caractère technique, comme les conférences pour l'unité technique des chemins de fer instituées en 1882, ou de caractère scientifique, comme l'Association du Congrès international des chemins de fer, union de gouvernements et d'administrations de chemins de fer européens et extra-européens, fondée en 1885 pour encourager les progrès en matière ferroviaire. Il convient de mentionner en outre les organisations créées par les administrations de chemins de fer elles-mêmes, savoir :

l'Union internationale des chemins de fer (U. I. C.), dont le siège est à Paris. Fondée en 1922, elle a pour tâche d'unifier et d'améliorer, dans le trafic international, les conditions d'installation et d'exploitation des chemins de fer. Elle étend son action à tous les domaines de l'activité ferroviaire : exploitation, trafic, matériel roulant et comptabilité ;

le Comité international des transports par chemins de fer qui a pour tâche d'adapter aux besoins du trafic international les dispositions complémentaires à la C. I. M. et à la C. I. V., de commenter et d'interpréter ces dispositions, d'élaborer des prescriptions en vue de régler, entre administrations, les affaires relatives à ces deux conventions et d'assurer le contact avec l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et l'Union internationale des chemins de fer ;

l'Union internationale des voitures et fourgons chargée d'appliquer le règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (R. I. C.) ;

l'Union internationale des wagons chargée d'appliquer le règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (R. I. V.) ;

la Conférence européenne des horaires qui existe depuis 1882 et a pour but de régler les affaires générales relatives au service international des trains de voyageurs et de fixer les correspondances internationales par voie ferrée et par bateau ;

la Conférence des horaires-marchandises, instituée en 1930 pour établir l'horaire des trains internationaux de marchandises.

Enfin, on ne saurait omettre l'Union internationale des transports routiers (I. R. U. = International Road Transport Union) créée en 1948, avec siège à Genève. Elle a pour but de défendre les intérêts des entrepreneurs de transports professionnels de personnes et de choses, ainsi que ceux des maisons de commerce et de l'industrie assurant leurs propres transports, qui se livrent au trafic international.

Cette surabondance n'est pas sans retenir l'attention de maints gouvernements. C'est ainsi que celui de Grande-Bretagne a écrit le 12 octobre 1948 au secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe une lettre où il s'exprimait notamment en ces termes :

« Il existe un grand nombre d'organisations, les unes intergouvernementales et les autres non gouvernementales, dont la création, à divers moments, a répondu au souci de coordonner les transports par chemins de fer en Europe. Le Gouvernement du Royaume-Uni estime qu'il y aurait intérêt à réduire le nombre de ces organisations par la suppression de quelques-unes, en transférant leurs fonctions essentielles à certaines autres, ainsi que par la fusion d'organisations dont les champs d'activité sont très voisins. Ainsi pourrait-on rationaliser et simplifier le système de coordination internationale des transports par chemins de fer en Europe, actuellement compliqué à l'excès. C'est là, bien entendu, une question complexe qu'il est nécessaire d'étudier minutieusement, en collaboration avec les organisations intéressées. »

C'est pour ces raisons que la délégation suisse à la 3me session du C. T. I. a pressenti les membres de celui-ci au sujet de l'éventualité d'un transfert au Comité des attributions qui ressortissent au Conseil fédéral dans le domaine de l'Unité technique. Cette démarche a été accueillie avec faveur puisque le Comité a adopté à l'unanimité la résolution suivante :

« Le Comité ayant pris note avec intérêt de la suggestion du représentant du Gouvernement suisse relative au rôle que pourrait ultérieurement jouer le Comité en ce qui concerne l'Unité technique des chemins de fer, lui adresse ses remerciements et charge le sous-comité des transports par chemins de fer d'étudier la question et de lui adresser un rapport à ce sujet. »

Divers facteurs font encore obstacle à la rationalisation souhaitable dans le domaine des organisations s'occupant des transports européens. Tout d'abord, le C. T. I., organisme subsidiaire de la Commission économique pour l'Europe, a, en droit, une durée limitée à cinq ans, à l'instar de cette Commission. C'est dire qu'il devrait être dissous en 1952. On est cependant fondé à penser que le Comité sera maintenu au-delà de ce délai, sa tâche étant permanente et ne pouvant être judicieusement assumée par la Commission des transports et des communications du Conseil économique et social de l'ONU, du fait du caractère particulier des transports en Europe. Seul un organisme spécialisé est à même d'apprécier les besoins de notre continent dans le domaine des communications et d'arrêter rapidement les mesures qui s'imposent pour y donner satisfaction.

Une autre difficulté provient de la position politique de l'Espagne. Ce pays est membre de maintes organisations internationales créées avant la guerre. Si une institution de l'ONU les absorbe, ce pays sera obligé de demeurer à l'écart par suite des décisions qui ont été prises à son égard par les Nations Unies.

D'un autre côté, il est évident que la Suisse a tout intérêt au développement et à la consolidation d'un organisme intergouvernemental chargé des questions de transports. Cet intérêt est suffisamment dicté par sa situation géographique

pour qu'il soit superflu d'insister. Bien que notre pays ne soit pas membre de l'ONU et, par conséquent, de la Commission économique pour l'Europe, il est régulièrement invité aux sessions du C. T. I., de ses sous-comités et de ses groupes de travail, dont certains sont même présidés par le chef de la délégation helvétique. Mais la Suisse ne jouit pas du droit de vote. Pratiquement, cette *minutio capitis* est sans portée, du moins jusqu'ici, attendu que le Comité ne vote pas, non plus que ses organismes (par parenthèse, cela est préférable, car il serait à tout le moins piquant de voir un président de nationalité suisse faire procéder à un vote auquel il ne pourrait lui-même prendre part !). Il n'en demeure pas moins vrai que la situation actuelle n'est pas satisfaisante à tous égards.

C'est pourquoi nous pensons que la Commission des transports et des communications de l'ONU devrait devenir une institution mondiale spécialisée [1] comparable à l'UNESCO, à l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture, à l'Organisation mondiale de la santé, à l'Organisation de l'aviation civile internationale, etc. On ne voit pas, en effet, pourquoi les questions touchant les transports terrestres ne seraient pas confiées à une institution spécialisée, dès l'instant que celles qui ont trait à l'aéronautique le sont. Le C. T. I. deviendrait alors l'office européen de cette nouvelle institution mondiale spécialisée, pour laquelle nous proposons d'ores et déjà le sigle UNITO (United Nations Inland Transport Organisation) ! Il serait logique que l'office européen de l'UNITO absorbât, conformément à la proposition des autorités britanniques, un certain nombre d'organismes et d'associations, tandis que d'autres deviendraient ses agents d'exécution. Mais c'est là, comme le dit le gouvernement du Royaume-Uni, une « question complexe » que nous ne saurions étudier ici. Il nous suffira d'affirmer, en guise de conclusion, que la solution à laquelle il vient d'être fait allusion nous paraît conforme en tous points à l'intérêt des transports en Europe comme à celui de notre pays, auquel elle permettrait de mieux collaborer, sur le plan technique, aux efforts entrepris par les peuples à l'effet d'améliorer leur bien-être matériel.

Benjamin TAPERNOUX.

[1] On sait que l'institution spécialisée est une entité distincte des Nations Unies, dotée de sa propre constitution et d'une grande autonomie, puisqu'elle est reliée avec l'ONU par une convention sui generis, qui est un accord entre deux organisations intergouvernementales.