

Union Internationale d'Association de Propriétaires
de wagons de particuliers

F. S. S.

*Rapport
de gestion et comptes pour
l'année 1956*

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons de particuliers

Rapport de gestion et comptes
pour l'année 1956

Comité Directeur

Monsieur J.Stoclet, Bruxelles, Président

Monsieur Dr.A.Greebe, s'Gravenhage

Monsieur W.Kesselring, St-Gall

Monsieur W.Koerfgen, Hambourg

Monsieur G.Lagardelle, Paris

Monsieur Dr.H.Metzger, Vienne

Monsieur Dr.M.Rassini, Milan

Rapport de gestion et comptes

L'Assemblée générale du 11 mai 1956 à Munich, après avoir approuvé le rapport de gestion et les comptes pour 1955, a examiné et approuvé des modifications aux Statuts proposées par le Comité Directeur en vue d'améliorer le fonctionnement de l'Union.

Cette Assemblée clôturait le triennal pendant lequel la présidence de l'Union fut confiée à Monsieur André Doucet de l'Association française.

Au cours de cette période, Monsieur Doucet a su imprimer aux actions de l'Union une pleine unanimité de vues et développer les meilleures relations avec l'UIC, ce qui a permis de réaliser de sensibles progrès dans le traitement de nos problèmes et de porter les discussions au sein du Groupe de Travail UIC/UIP à un niveau de meilleure compréhension réciproque.

Dans ses efforts, Monsieur Doucet a été particulièrement assisté par Monsieur Rassini, Président du Groupe de Travail de la Charte Générale et par les autres membres du Comité Directeur.

L'Assemblée a pris note de la désignation des représentants des pays au Comité Directeur pour l'année en cours :

Pour l'Allemagne	Mr. Koerfgen	la France	Mr. Lagardelle
Pour l'Autriche	Mr. Dr. Metzger	l'Italie	Mr. Dr. Rassini
Pour la Belgique	Mr. Stoclet	les Pays-Bas	Mr. Dr. Greebe
		la Suisse	Mr. Kesselring.

Le Groupe de Travail de notre Union est composé de MM. Koerfgen, Lagardelle et Rassini, qui ont été désignés par le Comité Directeur.

Sur proposition du Président, Monsieur Doucet, l'Assemblée générale a élu en qualité de Président de l'Union pour la période 1956/59 Monsieur Jacques Stoclet, représentant de la Belgique.

De même, conformément aux nouveaux Statuts, elle a nommé Vice-Présidents de l'Union, également pour trois ans, MM. Koerfgen et Rassini.

L'Assemblée a pris note avec satisfaction que l'Association Autrichienne a pu être constituée et que le "Verband der Privatgüterwagen-Interessenten" est membre de l'Union depuis

le début de 1956.

L'Assemblée a décidé de maintenir pour 1957 les cotisations annuelles à leur taux actuel, soit:

- 1.000 fr.s. cotisation de base de chaque pays
- 250 fr.s. cotisation supplémentaire pour chaque membre d'un pays.

Le Comité Directeur a tenu 4 séances en 1956. Il s'est principalement occupé de l'examen des questions se trouvant à l'ordre du jour du Groupe de Travail et a persévéré dans ses efforts pour l'amélioration de la situation des wagons de particuliers.

Le 1^{er} mars 1956 est entrée en vigueur la nouvelle Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer (CIM) du 25 octobre 1952 dont l'annexe VII - le "Règlement international concernant le transport de wagons de particuliers RIP" avait déjà été mise en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1953.

En vertu d'un règlement spécial dans la nouvelle CIM, l'annexe VII - "RIP" - peut être soumis à une révision par une procédure accélérée. Ainsi les modifications rendues nécessaires par l'évolution des conditions d'exploitation des wagons de particuliers pourront être obtenues dans des délais beaucoup plus courts que ceux qui seraient nécessaires pour une révision de la CIM.

En effet, certains articles du RIP, entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1953, ont déjà fait l'objet d'un examen en 1955 par la Commission d'Experts qui a apporté certaines modifications, suggérées par notre Union.

La dernière rédaction du RIP fut mise en application le 1^{er} mars 1956.

A l'occasion de la mise en vigueur de la nouvelle CIM, il nous a semblé intéressant d'évoquer un passage de ce que Monsieur Cottier, Directeur de l'Office Central de Transports Internationaux à Berne, a écrit à propos de l'avenir de la CIM: "... les chevauchements des droits de transport international et national, qui n'ont pas encore pu être éliminés dans tous les pays, rendent le service extérieur plus difficile et plus onéreux; à une époque d'intégration européenne croissante, il n'est pas exagéré de souhaiter que le droit national des Etats contractants soit adapté

dans une mesure toujours plus grande au droit international."...

Ces mots expriment très exactement ce qui caractérise tous les efforts de notre Union dans les travaux de son Groupe de Travail pour l'établissement d'une Charte Générale, concernant le régime des wagons de particuliers international et national.

Le Groupe de Travail UIC/UIP, chargé de l'établissement de l'Aide-Mémoire, s'est réuni en 2 sessions au cours de l'année 1956:

En mai à Constance et en novembre à Marseille.

Certaines questions traitées au cours de ces réunions ont bien pu être résolues, d'autres ont été renvoyées à une prochaine session.

Dans les questions de freins, pour les wagons de grande capacité d'un poids total sur rail de 40 to et plus, le pourcentage de frein à vis a été ramené à 20%; pour les wagons réservoirs, en ce qui concerne les wagons admis au service international, le pourcentage a dû être maintenu à 100%, tenant compte des prescriptions de certains pays qui l'exigent pour raison de sécurité.- En ce qui concerne le frein à air, l'UIC est favorable à notre proposition de déterminer le pourcentage par rapport à celui fixé pour les wagons des réseaux.

Le Groupe de travail a mis au point un règlement concernant l'entretien des wagons de particuliers en trafic international. Ce règlement a également été adopté pour les wagons se trouvant en trafic intérieur ou sous garde de chemin de fer.

Deux problèmes concernant le traitement des wagons avariés ont fait l'objet de discussions particulières, afin d'obtenir une procédure accélérée des réparations et par conséquent une réduction des immobilisations en résultant.

Il a été admis qu'une mention spéciale puisse être portée sur la lettre de voiture, afin qu'en cas d'avarie - en trafic international - le titulaire en soit averti et qu'une demande d'instructions lui soit adressée.

Nous avons repris la question de l'exécution des réparations dont le coût est inférieur à 300 francs or en demandant

l'application obligatoire. Les Administrations n'ont pu adhérer à cette demande et la solution facultative est maintenue pour l'instant, les Administrations s'étant engagées de faire aussi largement que possible usage de cette faculté et d'envisager l'application obligatoire dès que les expériences recueillies le permettront.

Cette question reste donc sur la liste des problèmes provisoirement réglées qui seront à reprendre dès que possible.

Dans la question des responsabilités du chemin de fer et du traitement des wagons de particuliers circulant en trafic intérieur, compris celui dans un pays non immatriculateur, nous avons demandé l'application du régime accordé pour le trafic international. Les Administrations, après examen de la situation et par suite des accords pris à ce sujet, ont accepté notre demande.

Pour pouvoir appliquer ces accords, la nécessité s'impose aux administrations de chemin de fer de procéder à une révision du RIV en ce qui concerne les dispositions pour les wagons de particuliers, celles-ci ne concordant plus avec les autres documents et avec les accords stipulés dans l'Aide-Mémoire.

Un autre point qui, dès les premiers contacts avec les Administrations, a figuré sur notre liste et fut l'objet de diverses interventions de la part de l'Union, a trouvé une solution favorable. Les Administrations de chemin de fer ont en effet décidé d'accorder le paiement au titulaire d'une indemnité pour privation de jouissance, lorsque le wagon est resté immobilisé par une faute imputable au chemin de fer. La question sera mise à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Groupe de Travail en vue de l'établissement des textes concernant le taux et les modalités de paiement de cette indemnité.

Les Administrations, retenant nos arguments, ont arrêté des solutions favorables dans diverses autres questions de moindre importance, comme par ex. la question de l'inscription du nom du locataire.

Nous ne pouvons omettre de souligner les progrès réalisés jusqu'à présent et d'exprimer notre reconnaissance aux Administrations de chemins de fer, pour la compréhension

dont elles ont fait preuve dans l'examen des problèmes qui ont trouvé une solution définitive ou provisoire.

Toutefois, nous devons, une fois de plus, faire appel à elles pour qu'elles montrent la même compréhension dans la recherche d'une solution aux problèmes non encore réglés et parmi ceux-ci, surtout à la question de la responsabilité du titulaire envers le chemin de fer et envers des tiers, à celle de la redevance, y compris la mise au point de l'indexage.

Nos Représentants ont déjà eu l'occasion de faire valoir à diverses reprises l'importance que l'Union attache à la solution favorable de ces problèmes.

Au sujet de la responsabilité du titulaire qui a été à l'Ordre du Jour de la réunion du Groupe de Travail à Marseille, nous avons pu constater que la note présentée et les explications fournies par nos Représentants, ont amorcé une certaine évolution du point de vue des Administrations, dans le sens désiré, ce qui nous permet d'espérer un résultat positif. Vu l'importance de cette question pour les propriétaires de wagons de particuliers, nos représentants persisteront dans leurs efforts pour atteindre les buts définis dans les notes que l'UIP a présentées à ce sujet à l'UIC.

En ce qui concerne la redevance, il est regrettable que les points de vue très divergents des Administrations de chemin de fer sur le calcul et le système de paiement n'aient pas permis, jusqu'à présent, d'aborder, au sein du Groupe de Travail, l'établissement d'un règlement d'ensemble dans le sens désiré par notre Union.

En France et en Espagne, la redevance est payée au titulaire par le chemin de fer immatriculateur. Elle est calculée par tonne/Km. de chargement suivant des barèmes à taux différenciés selon des indices en fonction des caractéristiques techniques des wagons.

En Belgique, un système de calcul analogue est en vigueur. Une mention spéciale sur la lettre de voiture est cependant nécessaire pour que le paiement de la redevance soit fait au titulaire.

An Allemagne et en Suisse une réduction exprimée en pourcent de la taxe de transport est payée par contre à l'usager.

Aux Pays-Bas la réduction calculée par wagon/Km est payée également à l'usager.

En Autriche la réduction du prix du transport compté à l'expéditeur n'est appliquée qu'en trafic international.

Enfin, en Italie à titre provisoire, un remboursement calculé par wagon et Km. du parcours à charge n'est accordé qu'en trafic international, et encore, aux wagons étrangers seulement.

Faute de règlement pour le trafic international, en trafic international, la "redevance" n'est payée qu'à l'usager, c.à.d. à celui qui paye les taxes de transport, et cela même dans des pays où en trafic intérieur, la redevance est payée au titulaire. Ainsi la redevance qui, suivant les propres termes de l'UIC est définie comme "ayant effectivement le caractère de remboursement des charges de tout ordre que le propriétaire assume", loin d'atteindre ce but, est pratiquement transformée en un instrument politique tarifaire de chemin de fer, dont le propriétaire n'est que rarement le bénéficiaire.

C'est pourquoi nous devons insister auprès de l'UIC pour que les principes arrêtés par notre Union soient reconnus par l'établissement de règlements qui correspondent en fait à la définition que l'UIC elle-même donne de la redevance.

Citons enfin que nous avons lancé une enquête auprès de nos membres sur le nombre et les caractéristiques principales de leurs wagons, afin de rassembler une documentation démontrant aux chemins de fer l'importance des intérêts représentés par notre Union.

Nous assistons, sur le plan international à l'éclosion de nombreuses initiatives visant la coordination de tous les moyens de Transport et, en particulier, la rationalisation des transports par rail.

Vu l'étendue et la complexité de cette matière, un certain temps s'écoulera avant que les discussions entreprises à l'échelon supérieur ne puissent conduire à des résultats concrets.

Toutefois, les wagons spécialisés, toujours plus nombreux, mis à la disposition des chemins de fer par les particuliers facilitent les efforts déployés par les Administrations pour améliorer la qualité des services rendus à la clientèle et à maintenir resp. rétablir l'équilibre financier des réseaux.

C'est pourquoi une collaboration plus étroite entre Administrations et Propriétaires, ne se bornant pas seulement à l'établissement des bases juridiques et administratives des wagons, mais portant également sur l'étude en commun des problèmes techniques, économiques et financiers, permettrait d'obtenir très rapidement des résultats tangibles profitables à chacun.

L'UIP exprime sa satisfaction de ce qu'un premier pas ait déjà été franchi dans cette direction grâce à la création du Groupe de Travail UIC/UIP et émet le vœu que le champ d'activité de ce dernier puisse être encore étendu d'avantage.

Pour le Comité Directeur:

J.Stoclet, Président

W.Kesselring, Secrétaire

Comptes de l'année 1956

<u>Recettes</u>	<u>Fr.</u>
Cotisation Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien	1 250.--
Verband Schweiz. Anschlussgeleise-und Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn	1 500.--
Société Lomatfer, Bruxelles	750.--
Fédération des Industries Belges, Bruxelles	750.--
Algemene Verladere- en Eigenvervoerders Organisatie, s'Gravenhage	1 250.--
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten Frankfurt a.M.	1 250.--
Associazione Proprietari di carri privati Milan	1 250.--
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	1 250.--
Association française des wagons particuliers, Paris	2 000.--
Intérêt sur livret d'épargne de la banque populaire à Soleure	<u>122.85</u>
	<u>11 372.85</u>

Dépenses

Honoraires, jetons de présence, frais de représentation	7 425.45
Frais de bureau	698.25
Téléphones et ports	145.30
Frais de banque	<u>43.75</u>
	<u>8 312.75</u>

Bilan

Solde au 1 janvier 1956	5 432.45
Recettes en 1956	<u>11 372.85</u>
	16 805.30
Dépenses en 1956	<u>8 312.75</u>
Report à nouveau	<u>8 492.55</u>
	=====

Rapport de Révision

En leur qualité de commissaires aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements et de wagons de particuliers les soussignés ont été chargés de vérifier aussi les comptes de l'UIP de l'année 1956. Nous présentons à ce sujet le rapport suivant:

Nous avons contrôlé toutes les écritures concernant les recettes et les dépenses dans le journal dûment tenu et nous avons trouvé plein accord avec les pièces justificatives.

Avec Fr. 11 372.85 de recettes et Fr. 8 312.75 de dépenses il résulte un excédent des recettes de Fr. 3060.10, lequel avec le solde actif du compte précédent présente un avoir à fin décembre 1956 de Fr. 8 492.55. Celui-ci figure comme tel sur le livre d'épargne Nr. 20818 de la Banque Populaire Suisse à Soleure.

Nous proposons d'approuver les comptes de l'année 1956 avec remerciements au trésorier.

Les commissaires aux comptes:

sig. Dr. Hunzinger
sig. O. Eicher

Zurich/Bâle, 15 mars 1957

Liste des Membres

Belgique

"Lomatfer", Union Professionnelle des Loueurs de matériel
de chemin de fer, 1 rue Jacques de Lalaing, Bruxelles

Fédération des Industries Belges, 33 rue Ducale,
Bruxelles

Allemagne

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten,
Schumannstrasse 34a, Frankfurt a.M.

France

Chambre Syndicale des Wagons Industriels
163, rue Saint Honoré, Paris 1er

Chambre Syndicale des Wagons de Grande Capacité
7, rue de Madrid, Paris 8

Groupement des Exploitants de Wagons Réservoirs
69, rue La Boétie, Paris 8

Syndicat National des Propriétaires de Wagons
Réservoirs de France, 16 Place Malesherbes, Paris 17

Hollande

Algemene Verladers-en Eigen Vervoerders Organisatie
162, Stadhouderslaan, s'Gravenhage

Italie

Associazione Proprietari di Carri Privati
7 via Dante, Milan

Autriche

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien I

Suède

Svenska Privatvagnföreningen
Västra Trädgårdsgatan 9, Stockholm

Suisse

Verband Schweiz. Anschlussgeleise-und Privatgüterwa-
gen-Besitzer, Solcure

Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réser-
voirs, 3 Place du Molard, Genève