

Union Internationale d'Association de Propriétaires
de wagons de particuliers

*Rapport
de gestion et comptes pour
l'année 1958*

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons de particuliers

Rapport de gestion et comptes
pour l'année 1958

Comité Directeur

- * Monsieur J.Stoclet, Bruxelles, Président
 - * Monsieur W.Koerfgen, Hambourg, Vice-Président
 - * Monsieur Dr.M.Rassini, Milan, Vice-Président
 - Monsieur Dr.A.Greebe, s'Gravenhage
 - * Monsieur W.Kesselring, St-Gall
 - * Monsieur G.Lagardelle, Paris
 - Monsieur Dr.H.Metzger, Vienne
-

* = Membres du Comité de Gérance

Rapport de Gestion

L'Assemblée générale ordinaire de l'année 1958, tenue à Lugano le 28 mai 1958, a eu une importance toute particulière:

d'une part, du point de vue de l'activité extérieure de l'Union, l'année 1957 a marqué la conclusion d'une première étape de collaboration directe et de contacts plus étroits avec l'UIC, ce qui a permis d'établir un compte-rendu de cette collaboration par le passé et en même-temps de tracer le programme pour l'étape suivante;

d'autre part, en ce qui concerne la vie intérieure de l'Union, l'Assemblée générale de Lugano a procédé à des réformes permettant une organisation plus souple et un travail plus efficace de ses organes.

A l'Assemblée générale, où étaient présents ou représentés tous les autres membres, on a regretté une fois de plus l'absence de la Svenska Privatvagnföreningen.

En approuvant les rapports de gestion et des comptes de l'année 1957 tels qu'ils ont été présentés par le Comité Directeur et par les Commissaires aux Comptes, l'Assemblée générale a donné décharge à ses organes.

En outre l'Assemblée a pris acte des désignations suivantes des pays membres au Comité Directeur:

Belgique	M.Stoclet, Président
Allemagne	M.Koerfgen
Autriche	M.Metzger
France	M.Lagardelle
Italie	M.Rassini
Pays-Bas	M.Greebe
Suède	vacat
Suisse	M.Kesselring

Le mandat des Commissaires aux comptes a été renouvelé pour une nouvelle période de gestion.

Sur proposition du Comité Directeur l'Assemblée Générale a décidé une révision partielle des statuts, par laquelle - à part quelques améliorations rédactionnelles - il a été créé un Comité de gérance, afin de constituer un groupe restreint qui, muni des pouvoirs nécessaires, pourra assurer un travail plus expéditif dans la gestion des affaires de l'Union. Ce Comité de gérance est composé de 5 membres, à savoir: le Président de l'Union, les deux Vice-Présidents, un membre désigné par le Comité Directeur et le Secrétaire de l'Union.

Le Comité Directeur a délégué ses pouvoirs au Comité de gérance, en lui transmettant en même temps les directives arrêtées par l'Assemblée générale.

Pour assurer la continuité de l'Administration de l'Union il a été décidé que la fonction de Secrétaire de l'Union et de ses Organes serait confiée d'office au Représentant des membres du Pays dans lequel l'Union a son siège.

Afin de faciliter à l'Union l'adhésion de membres ne représentant qu'un nombre limité de wagons de particuliers, l'Assemblée a modifié le mode de calcul de la cotisation annuelle, en établissant un minimum de frs.s. 500.- pour l'ensemble des membres d'un même pays et un supplément de frs.s. 6.- par centaine de wagons représentés par chaque membre.

La demande d'admission comme membre présentée par l'Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc a recueilli l'accord unanime des membres de l'Union.

Il a été annoncé qu'une association avait été créée en Espagne et qu'elle avait exprimé le désir d'adhérer à l'Union.

Au cours de l'année 1958 le Comité Directeur s'est réuni trois fois et le Comité de gérance une fois.

Le Groupe de travail pour la Charte générale, sous la présidence de Monsieur Rassini, a participé à une session

commune du Groupe de travail UIC/UIP et a tenu plusieurs réunions internes.

Un règlement intérieur concernant les compétences et les fonctions des divers organes de l'Union a été établi par le Comité Directeur.

Les efforts de l'Union et de ses représentants pour obtenir une réglementation moderne et progressive des wagons de particuliers marquent une première étape par la publication, à la fin de 1957 et la mise en vigueur à partir du 1er janvier 1958, de l'Aide-Mémoire, concernant le régime appliqué aux wagons de particuliers, publié par les soins de l'UIC et issu des travaux du Groupe de travail commun UIC/UIP.

Selon les intentions de l'UIC, les dispositions de l'Aide-Mémoire devaient entrer entièrement en application auprès de toutes les administrations adhérentes à partir du 1er janvier 1958, de façon qu'à la fin d'un délai d'essai de 2 ans, on puisse avoir recueilli les expériences sur les avantages et les inconvénients de la réglementation appliquée en vue de procéder, le cas échéant, à partir du 1er janvier 1960, à une révision de cette réglementation.

L'Aide-Mémoire, dans sa forme actuelle, ne représente pas un règlement nouveau, étant donné que rien n'a été changé aux systèmes et aux principes actuels des rapports entre les propriétaires des wagons et les chemins de fer, qui continuent à être régis par des documents unilatéraux des chemins de fer, dont l'Aide-Mémoire n'est qu'un recueil sans doute utile. Ce dernier est cependant loin de représenter le but vers lequel tend notre Union, c.à.d. un règlement établi sur de nouveaux principes tenant compte du développement des transports en Europe, qui exigent une collaboration basée sur des considérations économiques, juridiques et techniques beaucoup plus évoluées qu'actuellement.

Notre Union, consciente des nécessités d'ordre pratique,

a adopté, dès les premiers contacts avec les Représentants des Chemins de fer, la politique d'une action visant à des réalisations partielles dans la limite des possibilités données, sans toutefois abandonner son action tendant à obtenir l'optimum désiré.

C'est en suivant cette politique que l'Union a accepté de collaborer à l'établissement d'un document qu'elle ne pouvait considérer que comme une première étape sur la voie d'un règlement nouveau, dont le projet de la Charte générale des wagons de particuliers représente l'expression.

Les résultats obtenus par cette collaboration sont satisfaisants tant au point de vue des améliorations réalisées dans l'exploitation des wagons de particuliers qu'au point de vue de l'esprit de compréhension réciproque qui s'est établi dans les rapports avec les Représentants des Chemins de fer.

Toutefois, l'UIP ne peut pas se déclarer satisfaite d'avoir atteint à la fin d'une première étape certains résultats, même s'ils sont favorables, dans le cadre d'une réglementation sous forme conventionnelle et c'est pourquoi, en dressant son programme futur, elle devra persévérer dans son action tendant à l'obtention d'une nouvelle réglementation.

A ce propos, il y a lieu de rappeler à tous les intéressés, que certains régimes et certains systèmes sont devenus désuets dans un marché qui dépasse les frontières nationales et que, ni les chemins de fer, ni les propriétaires de wagons n'ont de temps à perdre, s'ils désirent s'adapter en temps utile aux nouvelles conditions de concurrence et d'économie des transports.

C'est de ce point de vue, qu'au cours de l'année 1958, les efforts de l'Union sur le plan des réalisations urgentes ont tendu vers deux buts:

- 1) obtenir l'application uniforme et immédiate des normes contenues dans l'Aide-Mémoire par toutes les Administrations adhérant à l'UIC;
- 2) rechercher la solution des deux problèmes d'importance primordiale qui, dans le cadre de l'Aide-Mémoire, n'ont pas été résolus: le problème de la redevance et celui de la responsabilité du titulaire.

Certaines Administrations, donnant suite aux accords unanimes pris au sein de l'UIC, ont appliqué d'emblée toutes les normes de l'Aide-Mémoire, tandis que certaines autres n'ont pas encore tenu les engagements pris.

A ce sujet l'UIP par sa note adressée à l'UIC en septembre 1958, a exprimé son désappointement, en attirant l'attention de l'UIC notamment sur les cas de l'Italie, de l'Autriche et de la Grande-Bretagne.

La question de l'application des normes de l'Aide-Mémoire fut mise à l'ordre du jour de la réunion du Groupe de travail commun UIC/UIP qui s'est tenue du 27 au 29 novembre 1958 à Avignon.

Les Représentants de l'UIC ont donné l'assurance que l'UIC, dans la mesure de ses possibilités, ferait des démarches pour obtenir que les décisions prises de commun accord soient respectées.

Nous tenons à souligner que la mise en vigueur immédiate par toutes les Administrations des normes de l'Aide-Mémoire s'impose si l'on ne veut pas perdre de temps et si, réellement, à la fin du délai de deux ans, l'on veut reprendre l'examen de la situation, ce qui permettra de maintenir le contact si utile pour les deux parties intéressées.

La réunion du Groupe de travail à Avignon a eu pour objet l'échange de vues sur diverses questions et, en premier lieu, sur les deux problèmes principaux: celui de la redevance et celui de la responsabilité du titulaire.

Au sujet de cette dernière, des notes documentées avaient été préalablement échangées entre les deux Groupes de travail. Malheureusement, ces notes n'ont pas réussi à rapprocher les points de vue qui, d'ailleurs, à la conclusion des débats lors de la réunion d'Avignon, sont restés aussi opposés.

Toujours est-il que les Représentants de l'UIC ont pu se convaincre que du point de vue financier, on ne peut pas exiger du titulaire qu'il prenne à sa charge les risques dans la mesure extrêmement étendue, désiré par le chemin de fer. Puisqu'il n'est d'autre part, ni justifié ni possible de couvrir ces risques entièrement par une assurance, il apparaît nécessaire de trouver une formule pratique permettant de libérer les titulaires de leur responsabilité pour les dommages causés par leurs wagons. Les Représentants de l'UIC ont l'intention d'examiner immédiatement la question relative et de rechercher une solution convenable.

En ce qui concerne le problème de la redevance, nous avons pu constater une évolution du fait que les Administrations ont repris l'étude de ce problème sous ses divers aspects, c.à.d.:

- a) une redevance doit être payée par le chemin de fer,
- b) à qui et par qui la redevance doit-elle être payée,
- c) comment le montant de la redevance doit-il être calculé,
- d) modalités du paiement de la redevance.

Ces divers aspects de la question ont fait l'objet de discussions au sein du Groupe de travail.

Les études continueront tout particulièrement sur les deux questions principales, c.à.d. sur la question de déterminer à qui la redevance doit être payée et sur celle d'un nuancement de la redevance.

La position de notre Union en ce qui concerne les

deux premières de ces questions est bien définie et il est opportun de rappeler que, d'après nous, la solution équitable qui en même temps tient compte des intérêts des chemins de fer, ne peut être que celle de payer la redevance au titulaire.

Une autre question à l'ordre du jour de la réunion d'Avignon était celle des frais pour les modifications à apporter aux wagons à la demande des chemins de fer. Au cours des discussions, cette question a pu être élucidée dans le sens suivant:

Les modifications nécessitées - et justifiées - par la modernisation et l'exploitation du chemin de fer, seraient apportées aux wagons aux frais du titulaire; toutefois, dans le cas où ces travaux dépasseraient les possibilités financières du titulaire, il serait procédé à l'examen des possibilités de financement par les chemins de fer en tenant compte, notamment, du niveau de la redevance attribuée par l'Administration en question.

Par contre, au cas où les modifications sont la conséquence d'une insuffisance des normes de construction fixées par le chemin de fer, un arrangement sera recherché entre le propriétaire et le chemin de fer, en tenant compte en l'occurrence de l'importance présumée de la responsabilité du chemin de fer.

En ce qui concerne le taux d'indemnité pour perte de jouissance, l'UIP a formulé la demande que ce taux soit réajusté et augmenté conformément au taux pour le dépassement du délai de livraison dans le cadre du RIP de 2 à 5 francs or par jour et qu'il soit payé à partir du 1er jour d'immobilisation.

Quant à cette dernière demande, la solution en sera recherchée dans le sens que pour les longues immobilisations, le montant soit payé à partir du 1er jour, tandis que pour les immobilisations de courte durée, la situation actuelle serait maintenue.

La demande concernant l'augmentation du taux de 2 à 5 francs or sera étudiée par l'UIC et il est probable qu'elle suivra le sort de notre demande présentée à l'Office Central des Transports Internationaux à Berne pour l'augmentation du taux de l'indemnité pour le dépassement du délai de livraison prévue à l'art. 12 du RIP.

Cette demande fera l'objet d'examen de la part de la Conférence d'Experts Gouvernementaux pour la Révision du RIP.

Diverses autres questions ont été ou sont encore à l'étude du Groupe de travail commun UIC/UIP, dont la prochaine réunion est prévue pour le mois de mai 1959. Parmi ces questions figurent l'amendement nécessaire aux dispositions concernant l'entretien des wagons, la question de l'inscription des limites de charge, etc.-

Une révision générale de la CIM envisagée pour 1961, diverses questions concernant le RIP et la CIM seront à étudier. Les travaux préliminaires seront entrepris à ce sujet par un Groupe de travail au sein du Comité des Usagers des transports de la CCI, dans lequel nous seront représentés.

Les tâches et l'importance de notre Union seront sans doute augmentées dans un prochain avenir; par suite de l'évolution progressive du Marché Commun dans tous les secteurs de l'économie et particulièrement dans celui des transports, le problème des wagons de particuliers dépassera dans une mesure croissante le cadre des réseaux et des transports nationaux.

Pour le Comité Directeur:

J. Stoclet, Président W. Kesselring, Secrétaire

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/Main

France

Chambre Syndicale des Wagons Industriels
163, rue St-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

Maroc

Association Professionnelle des Wagons de Particuliers du Maroc, Bd. de la Liberté, Casablanca

Suède

Svenska Privatvagnföreningen, Västra Trädgartsgatan 9
Stockholm

Suisse

Verband Schweiz. Anschlussgeleise-und Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure

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

Comptes de l'année 1958

<u>Recettes</u>	<u>fr.</u>
Cotisation Verband der Privatgüterwagen- Interessenten, Wien	644.--
Société "Lomatfer", Bruxelles	304.--
Fédération des Industries Belges, Bruxelles	592.--
Vereinigung der Privatwageninteressenten, Frankfurt/Main	2 534.--
Algemene Verladere en Eigen Vervoerders Organisatie, s'Gravenhage	602.--
Verband Schweiz Anschlussgeleise-und Privatgüterwagenbesitzer, Soleure	686.--
Associazione Proprietari di carri privati Milan	974.--
Association française des wagons particuliers Paris	2 443.90
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	722.--
Recettes diverses	47.--
Intérêt sur livret d'épargne de la banque populaire à Soleure	<u>116.50</u>
	<u>9 665.40</u>

Dépenses

Honoraires, jetons de présence, frais de représentation et de bureau	12 401.80
Frais de banque	<u>17.65</u>
	12 419.45
Déduction d'une ristourne	<u>20.--</u>
	<u>12 399.45</u>

Bilan

Solde au 1 janvier 1958	9 043.25
Recettes en 1958	<u>9 665.40</u>
	18 708.65
Dépenses en 1958	<u>12 399.45</u>
Report à nouveau	<u>6 309.20</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 1958. 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. 9 665.40 de recettes et fr. 12 399.45 de dépenses il résulte un excédent des dépenses de fr. 2734.05. En conformité avec ce montant de dépenses supplémentaires le solde actif de l'année précédente de fr. 9043.25 s'est diminué au 31 décembre 1958 à fr. 6309.20. 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 1958 donnant quittus au trésorier.

Les commissaires aux comptes:

sig.O.Eicher
sig.M.Studer

Zurich/Bâle, 12 février 1959

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons de particuliers

Rapport de gestion et comptes
pour l'année 1958
