



Doc. 634

18 avril 1957

Troisième rapport sur l'activité de la Conférence européenne des Ministres des Transports

Rapport

Sommaire TABLE DES MATIÈRES

I. Exposé général sur le fonctionnement de la Conférence - 2

II. Accueil réservé par les organisations internationales au deuxième rapport de la Conférence et à ses travaux en général. - 3

III. Exposé général sur la situation des transports en 1956 — Perspectives de leur évolution en 1957 - 7

IV. Principaux problèmes ayant retenu l'attention de la Conférence - 9

a. Situation financière des chemins de fer - 9

b. Problèmes relatifs aux dimensions, poids, charge utile et vitesse des véhicules routiers - 10

c. Harmonisation des frets de la navigation intérieure - 10

d. Amélioration et développement des grandes voies de communication — Coordination des investissements - 13

e. Financement des travaux routiers d'intérêt international (Fonds routier européen) - 20

f. Collaboration entre les transports de surface et les transports aériens - 22

g. Echange d'informations sur les modifications que les pays membres envisagent d'apporter à leur législation ou réglementation en matière de transport - 22

h. Libéralisation de la main-d'oeuvre dans la navigation intérieure et du matériel de navigation - 23

i. Organisation européenne des transports- 23

Activité des groupes restreints de la Conférence — Constitution de la Société Eurofima - 24

1. Exposé général sur le fonctionnement de la Conférence

1. Au cours de l'année 1956, le Conseil des Ministres des Transports s'est réuni deux fois : le 22 mars à Paris et le 17 octobre à Munich. De son côté, le Comité des Suppléants a tenu, depuis la réunion du Conseil des Ministres à Berne (octobre 1955), sept sessions régulières, non compris une réunion spéciale avec les organisations professionnelles intéressées, consacrée à l'étude de la situation financière des chemins de fer. Dans la préparation de ses travaux, il a été assisté par les organes subsidiaires énumérés ci-après :

Le comité de coordination des investissements, chargé, avec le concours de trois sous-comités spécialisés pour les investissements dans les chemins de fer, les routes et les voies navigables, de mettre en oeuvre la Résolution n° 7 (Questions de caractère général) du Conseil des Ministres. Une



autre tâche, celle de procéder à l'étude des perspectives de l'évolution des transports, lui a été également confiée à la fin de l'année 1955. Pendant la période considérée, le comité a tenu quatre sessions;

Le comité des voies navigables, dont la tâche principale est la mise en oeuvre des Résolutions nos 4 et 6 (Voies navigables) du Conseil des Ministres, relatives à l'harmonisation des frets nationaux et internationaux de la navigation intérieure, et qui a tenu sept sessions;

Un groupe ad hoc pour l'examen des problèmes posés par les poids et dimensions des véhicules routiers, qui a tenu deux sessions.

2. Les travaux du Comité des Suppléants ont continué à être préparés et suivis, dans l'intervalle de ses sessions, par son Bureau, qui a tenu d'autre part, en cours d'année, plusieurs réunions avec le groupe du Conseil de l'O. E. C. E. chargé d'assurer la liaison avec la C. E. M. T.

3. Les groupes restreints, dont les rapports précédents ont signalé l'existence, ont continué pour la plupart à fonctionner. On trouvera plus loin (chapitre V) quelques indications sur leur activité.

4. Conformément aux décisions prises par le Conseil des Ministres dans sa session du 22 mars 1956, sur proposition du Comité des Suppléants, les organisations internationales professionnelles ont été associées encore plus étroitement que précédemment aux travaux du Comité des Suppléants et de ses organes subsidiaires, et tout particulièrement aux études sur la situation financière des chemins de fer et sur l'harmonisation des frets de la navigation intérieure. Des relations régulières ont été, d'autre part, maintenues avec les organisations gouvernementales s'intéressant aux transports. En particulier, une étroite collaboration a été assurée avec la Division des Transports du Secrétariat exécutif de la Commission Économique pour l'Europe. En outre, toutes les organisations avec lesquelles la C. E. M. T. est en relation ont été invitées à participer à une séance de la session tenue à Munich par le Conseil des Ministres. Au cours de cette session, le Président du Conseil des Ministres a souligné le souci de la C. E. M. T. de tenir pleinement compte dans ses travaux de l'importance du facteur humain et des questions sociales, et a affirmé sa volonté de veiller tout particulièrement à maintenir avec les organisations internationales représentant le personnel des transports une collaboration étroite à cet effet.

5. Les moyens matériels nécessaires au fonctionnement de la C. E. M. T. ont continué à être parfaitement assurés, comme précédemment, par l'O. E. C. E. Le Conseil des Ministres des Transports tient à lui adresser, à ce sujet, l'expression renouvelée de sa gratitude.

2. Accueil réservé par les organisations internationales au deuxième rapport de la Conférence et à ses travaux en général

6. Publié au début de février 1956, le deuxième rapport annuel de la Conférence a reçu la même diffusion que le précédent.

7. On trouvera ci-après l'analyse des communications que la C. E. M. T. a reçues en retour des organisations internationales auxquelles il avait été envoyé officiellement, et des principales observations qu'elles ont présentées au cours de la session ministérielle de Munich.

a. Après avoir déclaré qu'il a « vivement apprécié » le rapport de la C. E. M. T., le Conseil de l'O. E. C. E. « constate avec satisfaction que les mesures qui ont été arrêtées d'un commun accord ont permis de réaliser sur ce plan des progrès substantiels. Il se félicite, en particulier, de la création de groupes de liaison entre les deux organisations ». Le Conseil de l'O. E. C. E. « invite la C. E. M. T. à présenter des observations ou des commentaires sur les activités de l'O. E. C. E. qui l'intéressent plus particulièrement » et ajoute qu'« il serait désirable que la collaboration entre les deux organisations soit renforcée dans le domaine du tourisme, où une coopération plus étroite pourrait se développer entre les organes compétents de la C. E. M. T. et le Comité du Tourisme de l'O. E. C. E. ». Après avoir rappelé dans quel sens l'O. E. C. E. a répondu à la demande de consultation de la C. E. M. T. sur la création d'un Fonds routier¹, le Conseil de l'O. E. C. E. exprime le désir d'être informé du développement et des résultats de l'étude de la C. E. M. T. sur la situation financière des chemins de fer, « en raison des répercussions d'ordre économique général que cette situation peut avoir », et d'être tenu au courant des activités de la Société Eurofima.

1. Voir ci-après points 38 et suivants.

- b. Le deuxième rapport annuel de la C. E. M. T., ainsi que la réponse faite par le Conseil des Ministres des Transports à la Résolution 73 de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, ont été présentés à cette Assemblée, dans sa séance du 19 avril 1956, par le premier Vice-Président du Conseil des Ministres. L'Assemblée Consultative a alors renvoyé le rapport de la C. E. M. T. à sa commission des Questions économiques, en vue de préparer un projet de réponse qui a été discuté par l'Assemblée le 23 octobre, en présence du Président du Conseil des Ministres de la C. E. M. T. En conclusion de ses débats, l'Assemblée Consultative a adopté la Résolution 100 (1956), dans laquelle elle :

souligne l'intérêt de « l'établissement de programmes rationnels d'investissements et d'une coopération européenne dans ce domaine »;

« demande à la C. E. M. T. d'étudier le financement des travaux routiers »;

en ce qui concerne l'harmonisation des frets, « tout en appréciant les efforts qui ont été faits, souhaite recevoir l'assurance que des variations de la conjoncture économique ne compromettront pas les résultats obtenus »;

« demande à la C. E. M. T. de se tenir en étroite liaison avec la Conférence internationale de l'Aviation civile et avec les services nationaux d'aviation, afin de tenir compte du facteur aviation dans l'évolution du trafic européen de voyageurs »;

« estime que la C. E. M. T. joue dans sa forme actuelle un rôle utile dans l'intégration économique de l'Europe ».

- c. Dans son rapport sur l'exercice 1955, l'Union internationale de la Navigation fluviale (U. I. N. F.) constate que la C. E. M. T. lui « a fait une place importante dans son rapport d'activité de 1955 » et que ses comités des voies navigables et des investissements « ont toujours fait bon accueil » à ses représentants. Elle exprime toutefois le regret que le rapport du comité des voies navigables (approuvé par la Résolution n° 7 —• Questions de caractère général) reprenne toujours « la liste des douze projets d'intérêt européen, contrairement aux assurances répétées à Paris en octobre 1954 que cette liste était ramenée à cinq projets, conformément au vœu formulé par la batellerie internationale unanime ». Il y a lieu d'observer que l'U. I. N. F. a pratiquement satisfaction, la moitié environ des projets inscrits dans la liste n'ayant pas actuellement un caractère d'urgence. A la session du Conseil des Ministres de Munich, le représentant de l'U. I. N. F. a fait part de ses suggestions sur la formule envisagée pour harmoniser les frets de la navigation fluviale². Il a aussi manifesté son intérêt pour l'étude entreprise par la C. E. M. T. sur la situation financière des chemins de fer, en raison des conséquences que celle-ci entraîne pour la batellerie. Enfin, il a demandé une saine politique d'investissements, qui tienne compte des besoins réels des différents modes de transport.
- d. Plusieurs des résolutions adoptées par l'U. I. C. dans son Congrès de Stockholm de juin 1956 s'adressent à la C. E. M. T., notamment pour la prier « de faire savoir clairement de quelle façon elle entend prendre des mesures pour permettre au transport routier de se développer progressivement », et aussi pour que la C. E. M. T. et la C. E. E. « assurent dans toute la mesure du possible une coordination de leurs activités, afin que l'U. I. C. puisse leur apporter de façon rationnelle et à bon escient toute l'aide qui pourrait lui être demandée ». Ainsi qu'il a été mentionné précédemment, une étroite collaboration, qui a permis d'éviter tout double emploi ou chevauchement d'activité, a été assurée avec la Division des Transports du Secrétariat exécutif de la C. E. E. D'autre part, le représentant de l'U. I. C. à la session du 17 octobre 1956 du Conseil des Ministres, s'est prononcé contre la révision de la Convention sur la circulation routière de 1949 dans le sens d'une diminution des poids et dimensions³. Il a insisté pour qu'au contraire les gouvernements qui n'ont pas encore signé ou ratifié cette convention veuillent bien le faire le plus tôt possible.
- e. A la même session du Conseil des Ministres, le représentant de la Fédération routière internationale est intervenu dans le même sens. Il a également souligné la nécessité d'effectuer des investissements routiers massifs pour adapter l'infrastructure au développement de la circulation et améliorer la sécurité routière.
- f. La Chambre de Commerce Internationale (C. C. I.) a transmis à la C. E. M. T. plusieurs déclarations. Deux d'entre elles, en date du 30 mai et du 20 septembre 1956, ont trait à l'harmonisation des frets de la navigation intérieure. La C. C. I. s'y déclare « très attachée au principe de la liberté des frets fluviaux internationaux » et demande « à participer aux travaux qui seraient encore consacrés à l'étude de cette

2. Voir ci-après points 14 et suivants.

3. Voir ci-après point 13.

question. » Une autre, adoptée le 23 juillet 1956, marque l'inquiétude de la C. C. I. pour les « répercussions que peuvent avoir sur le plan international les mesures actuellement prises... notamment pour réduire les poids et dimensions des véhicules routiers ». Un appel est lancé à la C. E. M. T. pour qu'elle veuille bien poursuivre et compléter l'action engagée par la Résolution n° 3 (Transports par route), en vue de faire signer ou ratifier par le plus grand nombre possible de pays l'accord portant application de l'article 23 de la Convention de 1949 sur la circulation routière. Au cours de la séance du 17 octobre 1956 du Conseil des Ministres, le représentant de la C. C. I., après avoir confirmé cet appel, a développé les vues de cette organisation sur les mesures propres à harmoniser les frets fluviaux, en demandant que soient écartées toutes mesures réglementaires dont la nécessité ne serait pas démontrée. Il a aussi demandé la compréhension de la C. E. M. T. pour les transports pour compte propre.

- g. Le représentant de la Fédération internationale des Associations de Transporteurs (F. I. A. T. A.), à la session du Conseil des Ministres, a fait sien le point de vue de la C. C. I. sur la nécessité de maintenir la Convention de 1949 sur la circulation routière et d'étendre son champ d'action. Il a également demandé que soient garantis aux transporteurs des tarifs adaptés à leur prix de revient.
- h. Le Comité international des Transports de la Fédération internationale des Syndicats chrétiens du Personnel des Transports, par lettre du 16 juillet 1956, se référant aux passages du rapport de la C. E. M. T. concernant la collaboration avec les organisations internationales professionnelles et à la décision prise par le Conseil des Ministres des Transports, dans sa séance du 22 mars 1956, de les associer à l'avenir plus étroitement à ses travaux, exprime l'espoir qu'à la suite de ces nouvelles mesures il sera invité « à participer de façon permanente et effective » aux travaux de la Conférence. Pour tenir compte de ce désir, la F. I. S. C. a été invitée à participer à la session tenue à Munich par le Conseil des Ministres, dans les mêmes conditions que les autres organisations internationales. Ses représentants à cette session ont insisté pour qu'intervienne une coordination rationnelle dans le domaine des transports ainsi qu'une amélioration des conditions sociales des services du transport. Ils ont aussi mis l'accent sur l'importance du facteur humain.
- i. La Fédération internationale des Ouvriers du Transport a communiqué, par lettre du 17 août, les résolutions adoptées par son Congrès, tenu à Vienne du 18 au 26 juillet 1956, et relatives à l'intégration économique de l'Europe, à la coordination des transports européens, à la création d'« Eurofima », et à la canalisation de la Moselle. Les vues de la Fédération sur l'intégration européenne et la coordination des transports ont été développées par ses représentants devant le Conseil des Ministres, à sa séance du 17 octobre 1956.

3. Exposé général sur la situation des transports en 1956 — Perspectives de leur évolution en 1957

8. L'année 1956 a été marquée par la poursuite, à une cadence quelque peu ralentie, de l'expansion économique relevée pendant les années précédentes (voir point 7 du deuxième rapport). Dans les pays de l'O. E. C. E., la production industrielle globale a, en effet, augmenté, de 1951 à 1956, d'environ 34 %, dont 9 % de 1954 à 1955, et 5 à 6 % de 1955 à 1956; sous cette influence, le volume total des transports a continué à progresser, au profit de tous les modes de transport. Ainsi que le notait le précédent rapport, la marge inutilisée de la capacité de transport avait diminué en 1955, en particulier pour la navigation rhénane, dont la situation paraissait tendue dès la fin de 1955 et suscitait à la profession des craintes légitimes. Compté au passage de la frontière germano-néerlandaise, le trafic rhénan fait ressortir en 1956 une nouvelle et sensible augmentation de 16 % par rapport à l'année précédente. Pour la première fois, il a dépassé, en cet endroit, 100 millions de tonnes en 1956, ce qui représente un ordre de grandeur comparable au trafic qui était assuré par le Canal de Suez. L'augmentation porte sur presque tous les produits. Malgré l'accroissement considérable de la demande qui a provoqué une hausse des frets, les transports sur le Rhin ont pu, jusqu'ici, être effectués dans des conditions convenables et répondre aux besoins de l'économie. Ce résultat est dû aux efforts conjugués de la profession, en vue d'une utilisation toujours plus intensive du matériel, et des gouvernements, soit par la réduction des délais officiels de chargement et de déchargement, soit par la simplification des formalités de douane et de police. Dans cet ordre d'idées, la C. E. M. T. a recommandé, avec insistance aux Gouvernements allemand et néerlandais de mettre en commun leurs services pour le franchissement de la frontière germano-néerlandaise. La C. E. M. T. se propose de suivre attentivement l'évolution des transports rhénans et de poursuivre la mise en oeuvre de tous les facteurs, sur lesquels une action conjuguée de la profession et des gouvernements est possible, qui sont susceptibles d'accroître le rendement de ces transports. A cet égard, indépendamment des mesures déjà citées, il convient de souligner l'importance d'un renouvellement régulier et de la modernisation de la flotte rhénane.

9. Au programme de travail de la C. E. M. T. figure l'étude des perspectives de l'évolution des transports, ou plus exactement du problème de l'adaptation du potentiel des transports aux nécessités prévisibles de l'économie pour les prochaines années. A cet effet, des prévisions sur les niveaux de production et des échanges sont nécessaires. Elles ont été obtenues de l'O. E. C. E. et portent sur une période allant jusqu'en 1960. Leur connaissance va permettre aux organes compétents de la C. E. M. T. d'entreprendre l'étude en question.

4. Principaux problèmes ayant retenu l'attention de la Conférence

10. Les principaux problèmes traités par la Conférence pendant l'année écoulée sont indiqués ci-après.

4.1. Situation financière des chemins de fer

11. Comme le mentionnait le précédent rapport (point 8, deuxième alinéa), une priorité a été donnée à l'examen de ce problème, en raison de ses graves incidences, tant sur les finances publiques de certains pays que sur les solutions à donner, sur le plan national, au problème de la coexistence des différents moyens de transport.

12. Afin de disposer d'une base de discussion, l'U. I. C., à la demande de la C. E. M. T., a effectué une étude sur la situation financière des chemins de fer, qui expose la situation de fait, contient un examen critique de cette situation et présente un certain nombre de suggestions. A la suite de sa transmission à la C. E. M. T. en janvier 1956, le Comité des Suppléants a procédé à une discussion générale de cette étude avec toutes les organisations internationales qui collaborent avec la C. E. M. T., puis à un examen plus détaillé avec celles de ces organisations qui sont le plus directement intéressées. Compte tenu de certaines études complémentaires demandées à l'U. I. C., le Comité des Suppléants vient d'élaborer, à l'intention du Conseil des Ministres, un rapport qui lui sera soumis lors de sa prochaine session, au printemps de 1957.

13. Un chapitre de ce rapport est consacré au développement des transports routiers pour compte propre et à l'influence qu'ils peuvent exercer sur la situation financière des chemins de fer. Toutefois, le Conseil des Ministres, dans sa session du 17 octobre 1956, prenant en considération l'importance particulière du problème des transports pour compte propre, sur routes et sur voies navigables, dans le cadre de la politique générale des transports, a demandé que son étude soit poursuivie, indépendamment de celle de la situation financière des chemins de fer.

4.2. Problèmes relatifs aux dimensions, poids, charge utile et vitesse des véhicules routiers

14. Le développement pris dans les dernières années par la circulation des véhicules routiers utilitaires (autocars, camions avec remorques ou semi-remorques) et les conséquences qui en résultent, tant sur les dépenses d'infrastructure que sur la fluidité et la sécurité de la circulation routière, ont amené certains pays à se demander si le moment n'était pas venu de repenser certaines données des problèmes relatifs aux dimensions, poids, charge utile et vitesse des véhicules routiers, dans le but, notamment, de parvenir à un régime qui serait acceptable pour le plus grand nombre de pays membres, et spécialement pour ceux d'entre eux qui jouent, en raison de leur situation géographique, un rôle important pour le trafic de transit. D'autres pays estiment, par contre, qu'une telle révision n'est pas justifiée. Dans sa session du 17 octobre 1956, le Conseil des Ministres a pris connaissance des premières études effectuées dans cet ordre d'idées par le Comité des Suppléants et l'a chargé, en collaboration avec le Directeur de la Division des Transports de la C. E. E., « de réunir une documentation sur les facteurs techniques et leurs répercussions économiques éventuelles, en matière de charges par essieu, poids et dimensions des véhicules, d'étudier l'influence des facteurs ci-dessus sur l'usure et les dépréciations routières, et de rechercher les mesures à prendre sur le plan international pour assurer l'utilisation optimum des infrastructures existantes, et améliorer la circulation et la sécurité routières ».

4.3. Harmonisation des frets de la navigation intérieure

15. Après avoir fait le point des progrès accomplis, tant sur le Rhin que sur les voies navigables à l'ouest du Rhin pendant l'année 1955, le précédent rapport indiquait que le mandat du comité des voies navigables avait été prolongé à l'effet de poursuivre la réalisation complète des conclusions adoptées en octobre 1954 par le Conseil des Ministres des Transports. En 1956, le comité a poursuivi activement ses travaux qui, comme par le passé, ont été menés en étroite collaboration avec la Division des Transports de la Haute Autorité de la G. E. C. A. et le Secrétariat Général de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, ainsi qu'avec la profession, représentée par l'Union internationale de la Navigation fluviale. Ces travaux se

sont concrétisés dans un rapport qui a été approuvé par le Conseil des Ministres des Transports dans sa session d'octobre 1956 à Munich et au sujet duquel le ministre des Transports des Pays-Bas a fait certaines réserves. Les conclusions de ce rapport sont résumées ci-après.

16. En ce qui concerne la navigation rhénane, la mise en oeuvre des recommandations de la Conférence économique de la Navigation rhénane de 1952, dont plusieurs chapitres importants sont encore à l'état de projet, constitue le moyen pratique de parvenir à l'harmonisation des prix et conditions de transport sur le Rhin et doit être activement poursuivie. A ce sujet, le précédent rapport signalait (point 22) la conclusion de divers accords de trafic, dont le plus important est la Convention sur le trafic international des charbons à destination de l'Allemagne (pool de Kettwig), qui est entrée effectivement en application le 1er avril 1956. Par contre la mise en vigueur de la Convention internationale des céréales, prévue également pour le 1er avril 1956, a dû être différée.

17. La participation des pavillons étrangers au trafic entre ports allemands du Rhin, y compris ses affluents et les canaux reliant le Rhin à la région de Dortmund-Hamm, a fait l'objet d'une décision du Gouvernement fédéral : à dater du 1er mai 1956, une autorisation générale a été accordée à ces pavillons.

18. Quant au trafic sur les voies navigables à l'ouest du Rhin, il paraît nécessaire, pour les relations à l'intérieur de chaque Etat, de maintenir un régime réglementé, soit directement par les Etats, soit par l'intermédiaire de la profession. Pour les relations internationales, des négociations ont été entamées dans le cadre de la C. E. M. T., pour conclure le plus rapidement possible une convention intergouvernementale qui permettrait d'introduire des mesures d'harmonisation des frets et des conditions de transport par eau dans les pays qui manquent actuellement de base légale à cet effet.

19. Cette convention, en cours d'élaboration, sera basée sur les principes suivants :

19.1. Obligation de traiter les transports en cause, autres que les transports pour compte propre, dans des bourses publiques (organisées soit par les Etats, soit par la profession). Cette obligation porterait non seulement sur les contrats au voyage, mais également sur les contrats de plus longue durée. Les frets seraient enregistrés et portés à la connaissance des gouvernements.

19.2. Obligation pour les transporteurs professionnels de faire estampiller un document à la production duquel les Etats subordonneraient le franchissement des frontières. Ce document devrait contenir obligatoirement les prix et les conditions de transport. Les transporteurs pour compte propre devraient également produire au passage des frontières un document spécial estampillé. Les estampilles seraient apposées soit par les bourses, soit par tout autre organisme désigné par les Etats, et seraient reconnues réciproquement.

19.3. Création de commissions :

19.3.1. Il serait créé des commissions régionales, chargées de promouvoir l'harmonisation des conditions de transport, et qui donneraient également des avis sur les problèmes généraux d'ordre pratique concernant l'exécution des transports internationaux;

19.3.2. En outre, il serait créé une commission internationale, composée de représentants des gouvernements et de délégués des commissions régionales, qui veillerait notamment à une harmonisation des politiques suivies dans les différents pays en matière de prix et conditions des transports internationaux en cause, et ferait dans ce but toutes suggestions utiles aux gouvernements.

19.4. Limitation des fluctuations des frets internationaux : La question de savoir si l'on devrait laisser jouer normalement l'offre et la demande dans le cadre des bourses publiques, ou fixer à la variation des frets des limites minimum et maximum, est encore ouverte.

20. Conformément aux conclusions adoptées en octobre 1954 par le Conseil des Ministres des Transports, des^A négociations vont être engagées entre les Etats intéressés, dans le cadre de la C. E. M. T., pour fixer un plan d'abolition des réserves de cabotage et fixer en cas de besoin les étapes à prévoir.

21. Enfin, une dernière tâche, et non la moins importante, a été confiée au comité des voies navigables : la recherche des moyens propres à articuler judicieusement les frets pratiqués à l'intérieur des pays avec les frets internationaux.

4.4. Amélioration et développement des grandes voies de communication — Coordination des investissements

22. Ainsi que l'indiquait le deuxième rapport (point 17), les pays membres de la C. E. M. T. ont été invités à communiquer annuellement leurs programmes d'investissements ainsi que les réalisations effectuées au cours de l'année écoulée, ces communications devant constituer la base d'un rapport à établir chaque année à l'intention du Conseil des Ministres. Les communications reçues ont d'abord été examinées, dans le cadre de chaque mode de transport, par trois sous-comités (voies ferrées, routes et voies navigables) dont les travaux ont été ensuite coordonnés par un comité spécial.

23. Le sous-comité des investissements dans les chemins de fer a procédé à l'examen de la situation et des perspectives, d'une part de l'électrification ferroviaire, comme l'année précédente, d'autre part de la traction diesel. (i) Electrification des chemins de fer

24. Le sous-comité a effectué une vérification et une mise à jour des données contenues dans le tableau annexé à son rapport précédent, qui résumait, pour les grandes artères européennes, la situation en 1955 et les projets à exécuter dans les cinq années suivantes. Cette révision a fait apparaître que la longueur des grandes artères électrifiées, qui atteignait 15.600 km en octobre 1956, s'est accrue d'octobre 1955 à octobre 1956 de 771 km (soit 5 %), dont 119 km en courant continu 1.500 volts, 276 km en courant continu 3.000 volts, 228 km en courant monophasé 16 2/3 périodes, et 148 km en courant monophasé 50 périodes. Les programmes établis prévoient que d'octobre 1955 jusqu'à la fin de 1960, le réseau européen électrifié s'accroîtra au total de 5.100 km, dont 10, 32, 28 et 30 % respectivement pour les quatre types de courant essentiels indiqués ci-dessus. Ainsi, le réseau électrifié des grandes artères européennes aura en 1960 une longueur totale de 20.000 km, la part des quatre types de courant étant respectivement de 22, 29, 37 et 9 %⁴.

25. Compte tenu de la situation de fait qui existait au moment de la création de la C. E. M. T., et qui était caractérisée par une pluralité de systèmes de courants, le développement des électrifications paraît s'effectuer dans des conditions satisfaisantes, et il n'apparaît pas que des mesures particulières soient à prendre à cet égard sur le plan international.

26. Sur la carte des grandes artères électrifiées, qui a été publiée l'an dernier, ont été ajoutées, à la demande de certains pays, quelques lignes complémentaires, en raison du rôle qu'elles jouent dans le trafic international. Il en a été tenu compte dans une nouvelle édition de la carte. Le réseau des grandes artères qu'elle reproduit comprend 30.700 km environ, dont 51 % sont déjà électrifiées. A la fin de l'année 1960, le pourcentage atteindra, selon les programmes établis, 65 %.

27. Dans sa Résolution n° 7 (Questions de caractère général), le Conseil des Ministres des Transports a appelé « l'attention des pays intéressés sur l'intérêt de supprimer les lacunes existant entre les réseaux de chemins de fer électrifiés ». Le sous-comité a pris connaissance des informations fournies sur les intentions des pays intéressés quant aux lacunes relevées dans son rapport de l'an dernier. Il a constaté qu'à une exception près leur suppression n'est pas comprise dans les programmes nationaux. Dans certains cas, la raison doit en être cherchée dans le fait que le trafic susceptible d'utiliser les lignes dont il s'agit est moins important que celui d'autres lignes sur lesquelles les réseaux estiment devoir porter leur principal effort d'électrification. Dans d'autres cas, aucune décision ne peut être prise tant que se poursuivent les pourparlers pour la désignation des gares où devrait se faire le passage d'un type de courant à l'autre.

28. Par ailleurs, conformément à la recommandation du Conseil des Ministres (Résolution n° 3 — Chemins de fer), plusieurs réseaux ont déjà commandé des locomotives ou automotrices bi-courants en vue d'assurer des interpénétrations entre des lignes équipées avec des systèmes de courant différents. (ii) Traction diesel

29. Un inventaire a été effectué du parc de locomotives diesel d'une puissance supérieure à 350 CV, à la date du 31 décembre 1955, qui fait ressortir un effectif total de 1.100 locomotives, dont 64 % pour le service de manoeuvre et 36 % pour le service de ligne. Le chiffre total sera porté fin 1956 à environ 1.600, dont 70 % pour les locomotives de manoeuvres. L'augmentation plus élevée concernant les locomotives de manoeuvre n'est pas surprenante : elle s'explique par les besoins en locomotives de cette catégorie, leur bon marché relatif, leur excellent rendement, et aussi par le fait qu'il suffit d'un nombre relativement faible de locomotives de ligne pour assurer les services jugés nécessaires sur les lignes principales non électrifiées. Il y a lieu d'observer que des services voyageurs sont aussi assurés par des automotrices diesel. L'examen des programmes à long terme confirma la disparition progressive de la locomotive à vapeur : en particulier, cette disparition sera totale d'ici 1959 aux Pays-Bas. En ce qui concerne la standardisation des types de locomotives diesel, des études se poursuivent dans le sein de l'U. I. C., à l'Office des Recherches et d'Essais

4. Les 3 % restants correspondent à des courants d'autres pays.

d'Utrecht, en collaboration avec les constructeurs. Les engins diesel étant susceptibles de circuler sur toutes les lignes, il n'est pas possible d'indiquer la longueur de celles-ci qui sont exclusivement utilisées par eux. Par contre, il est intéressant de noter qu'alors que le pourcentage des parcours des trains assurés par des engins diesel peut être évalué approximativement pour 1955 à 17 %, le tonnage kilométrique brut n'est que de 4 %⁵. Dans les relations internationales, le rôle de la traction diesel s'affirme, qu'il s'agisse d'assurer soit la traction, par des locomotives, de trains internationaux sur certains parcours intérieurs, soit des relations internationales de bout en bout au moyen de rames automotrices, par exemple les rames du Trans-Europ-Express, qui commencera son exploitation au service d'été 1957. L'utilisation des locomotives diesel est même envisagée pour assurer des relations internationales sur tout le parcours.

30. L'attention du sous-comité des routes a été appelée sur l'augmentation considérable, au cours des dernières années, des parcs de véhicules routiers, et sur le fait que cette augmentation se maintiendra vraisemblablement au cours des prochaines années. C'est ainsi que, d'après les chiffres fournis par la Fédération routière internationale, le parc des véhicules automobiles à quatre roues des pays membres de la C. E. M. T., qui s'élevait à 8 millions en 1939, avait atteint 9,2 millions fin 1950 et 11,9 millions fin 1953. Il dépassait 15,6 millions fin 1955. On peut admettre qu'à partir de 1950 le doublement du parc des véhicules à quatre roues aura été atteint en six ans. Il convient donc de suivre d'une manière particulière l'adaptation de l'infrastructure routière aux besoins de la circulation; L'équipement de l'infrastructure ne se heurte pas à des difficultés d'ordre technique, mais il serait désirable, comme d'ailleurs pour les autres modes de transport, que des programmes à long terme soient couverts financièrement pour toute leur durée.

31. Des contacts étroits ont été pris, dans le cadre de groupes restreints, par les pays intéressés à la réalisation de certains travaux routiers.

32. Le groupe restreint belge-allemand pour la construction de l'autoroute Liège — Cologne a enregistré un accord entre les deux pays pour réaliser dans le plus bref délai possible cette liaison. Une loi a été votée dans chacun des deux pays afin d'assurer le financement de l'entreprise sur les territoires respectifs des deux Etats. L'examen des programmes d'exécution a montré qu'il serait possible d'opérer, en 1960, la jonction des deux tronçons.

33. L'activité du groupe restreint allemand-néerlandais ne se borne pas à la seule artère E 36 Arnheim-Oberhausen, mais s'étend également aux autres grands itinéraires européens suivants : E 39 Heerlen—Aix-la-Chapelle; E 3 Eindhoven—Venlo—Oberhausen; E 8 Oldenzaal—Osnabruck; E 72 Oldenzaal—Lingen; E 35 Groningue—Oldenbourg. Pour ce qui est de l'artère E 36 Arnheim—Oberhausen, il y a accord complet sur son tracé et sur les dimensions à donner à sa section transversale. Le Gouvernement néerlandais se propose d'achever la section Arnheim — frontière, si faire se peut, jusqu'en 1959-1960, et le Gouvernement fédéral allemand s'efforcera d'achever dans la mesure du possible en 1961-1962 la section contiguë frontière — Oberhausen, qui est incorporée au plan décennal pour l'aménagement du réseau routier de la République Fédérale. Des mesures seront prises pour que les sections achevées au cours de la progression des travaux soient aussitôt reliées de la manière la plus judicieuse au réseau routier existant. Au sujet de l'artère E 3 Eindhoven — Venlo—Oberhausen, l'accord s'est fait sur un nouveau tracé contournant par le nord la ville de Venlo avec raccordement du côté allemand. Afin d'éviter la création d'installations onéreuses aux passages actuels de frontières, dans le voisinage de Venlo, il est envisagé par les deux pays d'entreprendre en commun l'aménagement du tronçon de la route E 3 au voisinage de la frontière. Le futur tracé de la route E 39, qui reste à construire, a été fixé en principe. La date de la mise en oeuvre des travaux n'est pas encore arrêtée. Dans ses prochaines réunions, le groupe restreint traitera notamment des questions que soulèvent les grands itinéraires E 8, E 72 et E 35.

34. L'activité du groupe restreint Allemagne- Suisse englobe l'examen de toutes les questions soulevées par l'aménagement, sur les jonctions de part et d'autre de la frontière germano-suisse, des routes européennes suivantes : E 4 Berne—Bâle—Karlsruhe; E 70 Winterthur—Schaffhouse—Munich. En ce qui concerne l'itinéraire E 4 Berne—Bâle—Karlsruhe, les enquêtes de la commission d'études suisse ont démontré que la conception de l'autoroute projetée est parfaitement correcte du point de vue technique et de celui des transports dans son tracé prévu jusqu'ici au travers de la région frontalière germano-suisse. Aucune modification majeure n'est donc à attendre. L'autoroute, venant d'Allemagne, franchira la frontière au sud de Weil; de là, son tracé demeure entièrement sur territoire suisse. Le point de passage du Rhin est sis à l'ouest de Grenzach, près de Birsfelden. Du côté suisse, la route de Wiesenthal y sera raccordée. Du fait que la Suisse n'envisage pas elle-même d'entreprendre pour l'instant la construction de l'autoroute, celle-ci ne mènera, jusqu'à nouvel avis, que jusqu'au point de jonction de Weil. Entre temps, les transports emprunteront de ce point jusqu'au point de passage de frontière de Weil-Otterbach la route nationale allemande, dite B 3.

5. Ces chiffres ne tiennent pas compte des chemins de fer grées, norvégiens, néerlandais et britanniques.

La Suisse projette d'aménager d'une façon tout à fait moderne le grand itinéraire européen E 70 Winterthur—Schaffhouse—Stuttgart, entre Schaffhouse et la frontière germano-suisse. Elle se propose d'amorcer les travaux dès que le financement sera assuré. Le tracé est établi de telle sorte que, du côté allemand, les installations routières ne nécessitent aucune transformation. De ce côté, l'aménagement prévu des grands itinéraires aboutissant à la région à l'extrémité est du Lac de Constance E 61 St. Margarethen—Bregenz—Munich est déjà aligné sur le plan suisse sus-visé.

35. Le sous-comité des voies navigables a constaté que, pour quatre projets reconnus d'intérêt européen, des progrès ont été accomplis au sein des groupes d'études constitués conformément à la procédure précédemment définie (point 16 du deuxième rapport). Il s'agit de l'amélioration de la liaison Dunkerque—Escaut, de l'amélioration de la Meuse, de la liaison Meuse—Rhin et de la liaison Rhin—Main—Danube.

35.1. Amélioration de la liaison Dunkerque—Escaut et de ses prolongements internationaux En territoire belge, certains travaux d'une rentabilité immédiate sont en cours, sur l'Escaut et sur le Canal circulaire de Gand. Il est prévu de continuer cette modernisation, en vue de terminer les travaux pour l'année 1966. Il est rappelé que l'Escaut sera adapté au gabarit de 1.350 tonnes et le Canal circulaire sera accessible aux bateaux de 2.000 tonnes. Sur territoire français, on se propose de remplacer, entre Dunkerque et Lille, les ouvrages vétustés par des ouvrages modernes adaptés à la navigation des bateaux de 1.350 tonnes.

35.2. Amélioration de la Meuse et de ses liaisons internationales Sur territoire néerlandais, on se propose d'entreprendre, en 1957, la réalisation d'un projet tendant à tripler les écluses du Canal Juliana, à Born et à Maasbracht, de manière à pouvoir mettre hors service l'écluse à Roosteren. Sur territoire belge, l'étude de la suppression du bouchon de Lanaye est en cours. Des négociations diplomatiques ont lieu entre les Gouvernements belge et néerlandais. Des travaux se poursuivent entre Givet et Liège, notamment à l'écluse barragée d'Ampsin Neuville, qui sera terminée en 1957. Il est prévu que la Meuse sera accessible en 1964 aux bateaux de 1.350 tonnes, jusqu'à la frontière française. En France, l'amélioration de la Meuse n'est pas considérée comme ayant un caractère urgent : de ce fait, l'établissement de projets n'a pas encore été entrepris. Toutefois, il est vraisemblable que les travaux utiles seront exécutés d'ici 1964 pour permettre aux bateaux de 1.350 tonnes d'accéder au port de Givet.

35.3. Liaison Meuse—Rhin avec desserte d'Aix-la-Chapelle. Un avant-projet a été établi par la délégation allemande, dont le tracé (tracé intermédiaire) a été fixé de manière à traverser au minimum le bassin charbonnier et à desservir Aix-la-Chapelle. La liaison vers l'ouest reste ouverte. Au cours de discussions tripartites, les experts ont également examiné une ligne du Nord, de Ruhrort à Arcen ou Venlo, ainsi qu'un raccordement d'Aix-la-Chapelle au Canal Juliana.

35.4. Liaison Rhin—Danube—Main Les travaux ont été poussés en 1956 jusqu'à Kitzingen et atteindront Bamberg en 1961-1962. Il n'est pas encore possible d'indiquer de date de réalisation pour la section suivante Bamberg-Nuremberg. Sur le Danube, la régularisation des eaux est réalisée entre Ratisbonne et la frontière autrichienne. Sur le territoire autrichien, en aval de Passau, le Danube doit être classé en classe IV (admettant des bateaux jusqu'à 1.350 tonnes), comme pour la section Ratisbonne-Passau.

36. En ce qui concerne la canalisation de la Moselle, qui figure parmi les projets retenus par le Conseil des Ministres des Transports, on sait qu'une convention a été signée à son sujet le 27 octobre 1956 par les Gouvernements allemand, français et luxembourgeois.

37. Indépendamment de la réalisation de ces grands projets, le sous-comité des voies navigables a reconnu l'intérêt qui s'attache à effectuer certains travaux destinés à améliorer le rendement du réseau existant, et qui entraînent des dépenses relativement peu importantes.

38. Comme l'année précédente, et pour des raisons analogues, il n'a pas encore été possible d'arriver à des conclusions plus précises comportant une véritable coordination des investissements entre les différents modes de transport. Cette tâche devrait être basée sur l'adaptation des moyens de transport à la satisfaction des besoins économiques futurs qui n'apparaissent pas jusqu'ici dans la documentation dont dispose la C. E. M. T. Cette considération montre tout l'intérêt de l'étude entreprise sur les perspectives de l'évolution des transports, compte tenu du développement économique. Il faut espérer que cette étude permettra, tout au moins pour certains courants de trafic ou pour certaines grandes catégories de besoins, de définir des orientations quant au développement des modes de transport intéressés.

4.5. Financement des travaux routiers d'intérêt international (Fonds routier européen)

39. Ainsi qu'il était indiqué dans le second rapport annuel (point 20), la C. E. M. T. a consulté l'O. E. C. E., par application de l'article 11 (c) du Protocole de Bruxelles, sur la possibilité de créer un Fonds routier européen. La réponse de l'O. E. C. E., reçue le 24 juillet 1956, traite séparément les problèmes que poserait la constitution d'un organisme international de financement des travaux routiers et les méthodes qui pourraient être employées pour assurer le financement international de projets particuliers.

40. En ce qui concerne la constitution d'un organisme international de financement de travaux routiers tel que l'envisage la C. E. M. T., la réponse de l'O. E. C. E. note que son rôle serait seulement d'« assurer éventuellement des ressources supplémentaires en facilitant le recours au crédit étranger pour les pays qui le souhaitent », et que le Fonds « aurait en fait pour fonction économique de transférer des capitaux des pays où ils sont relativement abondants vers ceux où ils sont relativement rares ». Or, poursuit la réponse de l'O. E. C. E., ces derniers pays ne retireraient « d'avantages réels d'un Fonds routier que si celui-ci pouvait leur consentir des conditions meilleures que les institutions financières... auxquelles ils peuvent déjà s'adresser ». Ceci suppose, « sous une forme ou sous une autre, un élément de subvention ou d'assistance, donnée par exemple sous la forme de garantie conjointe des emprunts ». Si ces conditions ne sont pas remplies, « il est difficile de penser » — conclut la réponse — « qu'un organisme financier spécialisé... puisse mobiliser des capitaux étrangers plus facilement et plus économiquement que les mécanismes existants... Il apparaît donc à l'O. E. C. E. que les problèmes soulevés par la création d'un Fonds routier européen ne pourront, dans les circonstances présentes, que difficilement être résolus ». Dans la deuxième partie de sa réponse, l'O. E. C. E. traite le cas du financement international « de travaux routiers qui, quoique particuliers, seront communs à plusieurs pays », décidant « de rechercher conjointement des capitaux dans des pays tiers ou auprès d'organismes financiers internationaux ». La réponse note que les principaux obstacles sont de même nature que ceux rencontrés à propos du Fonds routier, mais qu'ils « ont sans doute plus de chances d'être surmontés dans un cadre restreint, parce qu'il est plus facile aux pays participants d'équilibrer les avantages que leur apporte le projet commun et les sacrifices qu'un financement commun ainsi conçu peut comporter pour certains d'entre eux ». La réponse souligne ensuite que « le crédit dont on pourra disposer pour la réalisation de quelque travaux que ce soit est fonction des garanties offertes aux bailleurs de fonds » et qu'en matière de routes, la constitution de gage étant hors de question, des garanties ne peuvent être constituées que « soit grâce à la caution du gouvernement ou d'une institution publique, complétée ou non par l'affectation d'une recette publique spéciale..., soit par l'affectation de taxes ou péages à percevoir sur les usagers des routes à construire ». Après avoir énuméré toutes les conditions d'emprunt qui seraient à étudier, la réponse souligne l'importance des « problèmes relatifs au transfert des capitaux et de leurs revenus en monnaies diverses », qui impliquent « des garanties de changes et de remboursement des prêts dans la monnaie du bailleur de fonds ». En ce qui concerne la formule juridique à adopter, la réponse signale qu'on a « essentiellement le choix entre deux catégories d'institutions, celles de droit public (formule appliquée fréquemment pour certains travaux routiers aux Etats-Unis) et celles de droit privé (formule adoptée pour la Société Eurofima) ». La réponse conclut en offrant la collaboration éventuelle de l'O. E. C. E. « à l'étude des problèmes soulevés dans chaque cas par l'exécution des projets qui lui seront communiqués par les gouvernements des pays membres », et en attirant l'attention de la C. E. M. T. « sur l'heureux effet qu'aurait en ce domaine l'harmonisation des législations et réglementations routières, financières et domaniales, en facilitant la conclusion de tout accord tendant à cette fin ».

41. La réponse de l'O. E. C. E. confirme ainsi les conclusions du rapport du sous-comité des routes, approuvé par la Résolution n° 7 (Transports par routes) du Conseil des Ministres des Transports, et tendant à la formation de groupes restreints des pays intéressés à un projet, qui auraient à l'étudier sous tous ses aspects et à rechercher les moyens de financement les plus appropriés. Comme on vient de le voir (points 30 à 33), trois groupes restreints de ce genre ont déjà été constitués, et les pays de la C. E. M. T. qui portent intérêt à d'autres projets ont été invités à constituer d'autres groupes de ce genre.

4.6. Collaboration entre les transports de surface et les transports aériens

42. Dans l'étude qu'elle a effectuée sur la situation financière des chemins de fer (point 13), l'U. I. C., en attirant l'attention de la C. E. M. T. sur l'intérêt qui s'attache à créer dès maintenant les conditions d'une saine concurrence et d'une étroite coopération entre le chemin de fer et l'aviation, lui a adressé un appel dans ce but, en la priant notamment de faciliter des contacts directs entre le chemin de fer et les transports aériens. Répondant à cet appel, la C. E. M. T. a prié chacun de ses membres d'intervenir dans ce sens auprès des services gouvernementaux dont relèvent, dans son pays, les compagnies exploitant les services aériens. En outre, après avoir fait effectuer une démarche auprès du Bureau des Recherches aériennes de Bruxelles, elle a invité l'U. I. C. à prendre contact avec ce Bureau, en vue de rechercher les bases d'une collaboration pour l'étude des questions d'intérêt commun à ces deux organisations.

4.7. Échanges d'informations sur les modifications que les pays membres envisagent d'apporter à leur législation ou réglementation en matière de transport

43. Au cours de ses travaux, l'attention de la C. E. M. T. a été souvent attirée sur l'intérêt qui s'attache, pour un bon fonctionnement des transports européens, à une harmonisation progressive des politiques de transport et, en particulier, à un rapprochement des réglementations nationales en vigueur. Ce souci doit inciter les pays qui envisagent de modifier leur législation ou leur réglementation en matière de transports à tenir compte des répercussions que ces modifications peuvent entraîner dans leurs relations avec d'autres pays. Aussi, le Conseil des Ministres des Transports a-t-il décidé, dans sa session du 17 octobre 1956, que, dans la mesure du possible, toute décision susceptible d'avoir une répercussion internationale sur la politique et l'économie des transports ferait préalablement l'objet entre les pays intéressés d'un échange de vues, soit au niveau des Ministres, soit au niveau des Suppléants. Ainsi a été mise en vigueur une procédure similaire, en matière de réglementation des transports, à celle qui a été adoptée précédemment (point 10 du deuxième rapport) pour la coordination des investissements.

4.8. Libéralisation de la main-d'oeuvre dans la navigation intérieure et du matériel de navigation

44. Le comité des voies navigables a procédé, sur ces deux questions, à une enquête auprès des gouvernements intéressés afin de déterminer la situation de fait et, en même temps, a demandé à la profession si elle avait des voeux concernant des modifications à apporter aux régimes existants. En ce qui concerne la libéralisation de la main-d'oeuvre, la profession a répondu qu'elle n'avait pas, pour l'instant, de demande particulière à présenter, étant donné la souplesse avec laquelle les dispositions légales en vigueur sont appliquées dans les pays intéressés. Quant à la libéralisation du matériel de navigation, la profession a signalé qu'il existe dans certains pays des restrictions, mais que celles-ci n'entravent pas le trafic. Compte tenu de cette situation, la C. E. M. T. a renoncé à poursuivre, pour le moment, l'étude de ces deux questions.

4.9. Organisation européenne des transports

45. Un chapitre du deuxième rapport (points 30 à 37) a été consacré aux travaux entrepris comme suite à la résolution adoptée à Messine le 2 juin 1955 par les Ministres des Affaires Etrangères des six pays membres de la C. E. C. A. Ces travaux se sont poursuivis pendant l'année 1956 dans le sein du Comité intergouvernemental de Bruxelles. Ils portent sur l'élaboration d'un projet de traité créant, entre les six pays intéressés, un marché commun. Il y est également question du rôle que joueraient les transports dans un tel marché commun.

46. D'autre part, le Conseil des Ministres de l'O. E. C. E., dans sa séance du 19 juillet 1956, a adopté une résolution concernant l'étude des rapports entre l'union douanière envisagée par le Comité intergouvernemental de Bruxelles et les pays membres de l'O. E. C. E. ne participant pas aux travaux de ce Comité. Considérant que les plans étudiés par ce dernier prévoient « la possibilité d'une association étroite entre l'union douanière envisagée et les pays membres (de l'O. E. C. E.) qui n'y participeraient pas », « qu'il serait souhaitable qu'une telle association soit coordonnée sur une base aussi large que possible », et « qu'il est nécessaire d'étudier l'établissement d'un système multilatéral dans lequel l'union douanière envisagée et lesdits pays membres seraient associés », le Conseil des Ministres de l'O. E. C. E. a décidé de « créer un groupe de travail spécial chargé d'étudier les formes et méthodes possibles d'une association sur une base multilatérale, entre l'union douanière envisagée et les pays membres qui n'y participeraient pas. Parmi les méthodes possibles d'association, le groupe de travail spécial prendra en considération la création d'une zone de libre-échange englobant l'union douanière, et lesdits pays membres ». Ce groupe de travail a déposé en janvier 1957 un premier rapport qui doit être examiné en février par le Conseil des Ministres de l'O. E. C. E. La création d'une zone de libre-échange englobant l'union douanière envisagée par les pays représentés au Comité intergouvernemental de Bruxelles et les autres pays membres de l'O. E. C. E. entraînerait probablement, pour la plupart des pays représentés à la C. E. M. T., des répercussions dans le domaine des transports. Aussi, la C. E. M. T. se propose-t-elle de se tenir informée de la marche des travaux de l'O. E. C. E. en la matière et des développements ultérieurs de ce projet.

5. Activité des groupes restreints de la Conférence — Constitution de la Société Eurofima

47. Le précédent rapport annuel a fait mention (point 19) de la signature à Berne, le 20 octobre 1955, des Actes constitutifs de la Société Européenne pour le financement de matériel ferroviaire (Eurofima), et les a analysés (points 38 à 41). La ratification de ces Actes constitutifs par la Suisse, pays du siège d'Eurofima, ainsi que par l'Allemagne, le Danemark, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Yougoslavie, ont permis à la Société de se constituer à Bâle le 20 novembre 1956, d'élire son Conseil d'Administration et

de commencer à fonctionner. Selon la décision prise par les Ministres des Transports des pays intéressés, un nouveau groupe restreint, composé des quatorze pays signataires, s'est substitué au groupe restreint primitivement composé de neuf pays seulement, avec le mandat d'assurer notamment l'application de l'article 6 (b) de la Convention.

48. Ainsi que l'indiquait le deuxième rapport (point 42), trois autres groupes restreints fonctionnent dans le sein de la Conférence pour l'amélioration de certaines liaisons routières. Des renseignements ont été donnés plus haut (points 30 à 33) sur leur activité.