

# ORGANISMES FERROVIAIRES INTERNATIONAUX

## U.T. CONFERENCE INTERNATIONALE POUR L'UNITE TECHNIQUE DES CHEMINS DE FER.

**Origine.** — C'est une convention entre Etats, dont l'origine remonte à 1882.

**Objet.** — Déterminer les règles techniques auxquelles doivent satisfaire les voies ferrées et les véhicules pour le transit international.

**Composition.** — Tous les pays d'Europe, sauf la Grande-Bretagne, la Finlande, l'Espagne, le Portugal et l'U.R.S.S., adhèrent à la convention, dont la dernière édition date de 1938.

### Réalisations :

- Etablissement de règles uniformes pour la construction du matériel roulant admis en trafic international ;
- Fixation d'un gabarit international ;
- Normalisation des règles d'entretien du matériel roulant ;
- Etude du frein continu, de l'attelage automatique, de la fermeture douanière.

**Gérance.** — Suisse (Office fédéral des Transports).

## O.C.T.I. C.I.M. - C.I.V.

## OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMIN DE FER.

**Origine.** — Cet organisme intergouvernemental permanent a commencé ses travaux le 1<sup>er</sup> décembre 1892.

**Objet.** — Veiller à l'application des conventions de Berne définissant le contrat international de transport, c'est-à-dire les droits et obligations des chemins de fer et des usagers ou de leurs représentants en ce qui concerne le transport des marchandises (C.I.M.) et le transport des voyageurs et des bagages (C.I.V.).

**Composition.** — Tous les pays d'Europe, sauf l'U.R.S.S. et l'Albanie, sont membres de l'O.C.T.I. et ont adhéré à la C.I.M. et à la C.I.V.

**Organisation.** — La C.I.M. et la C.I.V. sont des conventions internationales entre Etats : elles obligent ceux qui s'engagent à en faire respec-

ter légalement les clauses par les transporteurs et par le public.

L'O.C.T.I. instruit les demandes de modifications aux conventions et propose, le cas échéant, la convocation de conférences de révision.

L'O.C.T.I. facilite les relations financières entre les réseaux et le recouvrement des créances restées en souffrance. Il intervient en médiateur pour régler les différends éventuels entre Etats ou entreprises ferroviaires. Il publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application des conventions.

**Siège.** — Berne.

## LA VOCATION EUROPÉENNE DU RAIL

Depuis la fin de la guerre, les dirigeants politiques européens s'efforcent de « faire l'Europe », en créant un régime supranational, dans lequel les intérêts nationaux seraient subordonnés aux intérêts communs des peuples.

Dans cette intégration économique, le chemin de fer a certainement un rôle à jouer, d'autant plus qu'il est un précurseur dans ce domaine.

N'est-ce pas depuis 1872 déjà que se réunit la Conférence européenne des horaires ?

N'est-ce pas en 1882 que l'« Unité technique » fixait les conditions de circulation du matériel roulant à travers les frontières ?

N'est-ce pas en 1890 que les bases de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) étaient jetées en Suisse ? Il y a donc près de 70 ans, des hommes faisaient admettre, dans un traité intergouvernemental, un droit de transports supranational, grâce auquel il était possible de lancer un transport d'un bout à l'autre de l'Europe, à l'aide d'un document unique : la lettre de voiture internationale ; et, en cas de litige, les tribunaux de chaque pays traversé se référaient à une loi commune, différente des lois nationales.

D'autres organismes ferroviaires internationaux se sont succédés depuis cette époque lointaine. Le relevé de ces ententes prouve que les cheminots, ces hommes de bonne volonté, ont été parmi les premiers à servir le rapprochement des peuples et qu'ils restent fidèles à leur vocation européenne.

## C.I.T. COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER.

**Origine.** — C'est l'organe d'une union constituée entre les administrations ferroviaires des pays participant à la C.I.M. ou à la C.I.V. Il date de 1903.

### Objet :

— Développer le droit international des transports, sur la base des conventions internationales concernant le transport par chemin de fer des voyageurs et des bagages (C.I.V.) et des marchandises (C.I.M.) ;

— Uniformiser la réglementation d'autres questions en rapport avec le droit international des transports.

**Composition.** — Plusieurs centaines d'administrations, appartenant à peu près à tous les pays d'Europe, ont adhéré au C.I.T.

**Organisation.** — Le C.I.T. élabore ce qu'on appelle les « dispositions complémentaires uniformes » (D.C.U.) de la C.I.V. et de la C.I.M. ; il développe et interprète ces D.C.U., compte tenu des décisions des tribunaux. Il interprète aussi les conventions et fonctionne, comme arbitre, dans les différends survenant entre les administrations.

**Gérance.** — Chemins de fer fédéraux suisses.

## A.I.C.C. ASSOCIATION INTERNATIONALE DU CONGRES DES CHEMINS DE FER.

**Origine.** — L'association a été fondée en 1922.

**Objet.** — Favoriser les progrès des chemins de fer par la tenue de congrès périodiques et par des publications.

**Composition.** — L'association comprend des administrations de chemins de fer d'Etat et des administrations exploitant directement des chemins de fer d'intérêt public. Les gouvernements des pays auxquels l'association s'étend (ils sont plus de soixante, répartis dans le monde entier) peuvent aussi y adhérer.

**Organisation.** — La Commission permanente organise les congrès, désigne les questions à examiner et en prépare l'étude. Le Comité de direction rédige le « Bulletin » et s'occupe de la conservation de la bibliothèque et des archives.

**Gérance.** — S.N.C.B.



**U.I.C.****L'UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER.**

**Origine.** — La conférence constitutive de l'U.I.C. se tint, à Paris, du 17 au 21 octobre 1922.

**Objet.** — Actuellement, l'U.I.C. a pour objet :

- Unifier et améliorer les conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international ;
- Assurer la coordination et l'unité d'action des organisations ferroviaires internationales non gouvernementales ayant adhéré à l'accord du 1<sup>er</sup> janvier 1951 (C.I.T., L.I.M., R.I.C., R.I.V., U.R.F.) ;
- Représenter à l'extérieur (1) les administrations membres pour l'examen des questions communes qui les concernent.

**Composition.** — Peuvent être membres les administrations de chemins

(1) Par exemple : à l'O.N.U., à la Conférence européenne des Ministres des Transports, à la Chambre de Commerce internationale, auprès des organisations du Tourisme.

de fer qui remplissent les conditions suivantes :

- Avoir en exploitation au moins 1.000 kilomètres de lignes, à voie normale ou plus large, situées en Europe ou en relation par rail avec les lignes de l'U.I.C. ;
- Servir au trafic public des voyageurs et des marchandises.

D'autres administrations peuvent être admises. Actuellement, 50 réseaux adhèrent à l'U.I.C.

**Organisation.** — L'U.I.C. comprend des organismes supérieurs (Assemblée générale et Comité de gérance), un secrétariat général, des commissions spécialisées (exemples : commission « trafic voyageurs », commission spéciale de l'attelage automatique), des organismes permanents : B.C.C., O.R.E., C.I.C.E., B.D.C., U.I.M.C. (voir plus loin).

Les décisions de l'U.I.C. peuvent avoir le caractère d'obligations ou de recommandations ; elles sont publiées sous forme de fiches, appelées « fiches U.I.C. ».

**Siège.** — Paris.

**B.C.C. BUREAU CENTRAL DE COMPENSATION.**

**Origine.** — C'est une émanation de l'U.I.C. (1925).

**Objet :**

- Réduire le nombre et l'importance des paiements internationaux entre les administrations ferroviaires ;
- Simplifier et accélérer tous les règlements de leurs comptes.

**Composition.** — Une vingtaine d'administrations font partie du B.C.C.

**Organisation.** — Le B.C.C. compense toutes les dettes et toutes les créances réciproques des administrations participantes, puis ne fait régler que les soldes. Les opérations de compensation commencent le 15 et le dernier jour du mois, en sorte qu'il y a deux règlements par mois.

**Gérance.** — S.N.C.B.

**O.R.E. OFFICE DE RECHERCHES ET D'ESSAIS**

**Origine.** — L'O.R.E. fonctionne, dans le cadre de l'U.I.C., depuis 1950.

**Objet :**

- Mettre en commun les moyens de recherches, les résultats de celles-ci et des essais ;

— Diffuser entre les membres la documentation technique ;

- Exécuter certaines études pour le compte commun ;
- Etudier, pour abaisser les prix de revient, la rationalisation des moyens de construction et la possibilité de répartir les fabrications entre les industries des divers pays.

Les travaux de l'office peuvent s'étendre à tous les domaines de la technique du chemin de fer : matériel roulant, voie, signalisation et autres installations, électrification, maintenance, problèmes techniques d'organisation, etc.

**Composition.** — Font partie de l'O.R.E. la plupart des administrations membres de l'U.I.C. et d'autres administrations de chemins de fer dont la demande a été agréée.

**Organisation.** — Le Comité de direction, composé d'administrations désignées par le Comité de gérance de l'U.I.C., répartit les tâches techniques entre les administrations. Il peut faire appel à des spécialistes.

**Gérance.** — Chemins de fer néerlandais.

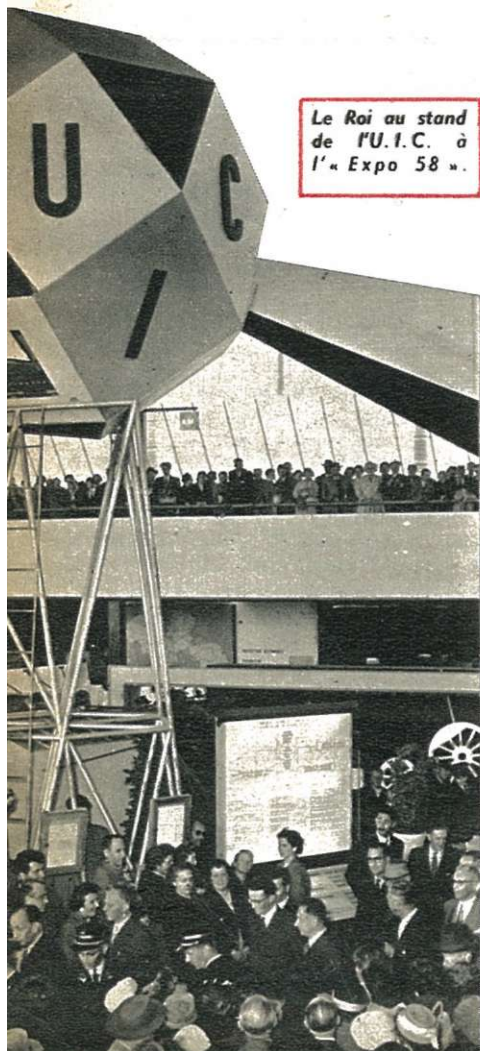
**C.I.C.E. CENTRE D'INFORMATION DES CHEMINS DE FER EUROPEENS.**

**Origine.** — Cet organisme a été instauré, en 1950, au sein de l'U.I.C.

**Objet.** — Créer et développer une atmosphère de confiance et de sympathie en faveur du rail.

**Composition.** — Plus de 20 réseaux font partie du C.I.C.E.

**Organisation.** — Le C.I.C.E. fait connaître la valeur et les progrès du chemin de fer comme service de transport ; développe, dans le monde entier (par la presse, l'affiche, la radio, le cinéma...), l'information et la propagande en faveur du rail ; échange les informations concernant les expériences faites en matière de publicité ; analyse la publicité des modes de transport concurrents ; recherche des formules publicitaires adaptées aux besoins du rail ; entreprend des actions communes (affiches, brochures, représentations dans les pays d'outre-mer, les foires, les expositions internationales...) ; collabore avec d'autres organismes publicitaires et touristiques ainsi qu'avec les indus-



Le Roi au stand de l'U.I.C. à l'« Expo 58 ».



tries portant de l'intérêt aux chemins de fer.

**Gérance.** — Chemins de fer italiens de l'Etat.

**B.D.C. BUREAU INTERNATIONAL DE DOCUMENTATION DES CHEMINS DE FER.**

**Origine.** — Le B.D.C. a été instauré, en 1950, au sein de l'U.I.C.

**Objet.** — Rassembler et mettre à la disposition des membres toute la documentation qui peut intéresser les administrations de chemins de fer.

**Composition.** — Font partie du B.D.C. : les administrations membres de l'U.I.C. et les organisations dépendant de celle-ci ; d'autres administrations de chemins de fer, des organisations internationales, des entreprises publiques de transport en commun et des entreprises travaillant essentiellement pour le chemin de fer.

**Organisation.** — L'administration gérante, désignée par le Comité de gérance de l'U.I.C., fait appel à l'assistance d'autres administrations, dont les représentants constituent un comité technique restreint. Elle publie le « Bulletin de documentation de l'U.I.C. ».

**Gérance.** — S.N.C.F.

**U.I.M.C. L'UNION INTERNATIONALE DES SERVICES MEDICAUX DES CHEMINS DE FER.**

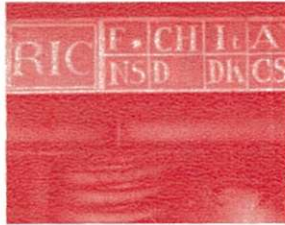
**Origine.** — L'U.I.M.C. a été instaurée, en 1949, au sein de l'U.I.C.

**Objet.** — Développer les progrès de la médecine dans ses applications à tout ce qui relève de l'exploitation ferroviaire.

**Composition.** — Trente-deux administrations de chemins de fer sont membres de l'U.I.M.C.

**Organisation.** — Le Comité permanent met en œuvre différents moyens : organisation de congrès périodiques ; publication d'une revue ; multiplication, dans un but d'information et de perfectionnement scientifique, de contacts entre les médecins des différents réseaux de chemins de fer.

**Siège.** — Bruxelles.



**R.I.C. UNION INTERNATIONALE DES VOITURES ET FOURGONS.**

**Origine.** — L'Union du R.I.C. (Regolamento Internazionale Carrozze) a été créée en 1921.

**Objet.** — Régler l'emploi réciproque des voitures, des fourgons et des voitures-poste en trafic international.

**Composition.** — Les administrations de 26 pays européens sont représentées.

**Organisation.** — Les organes directeurs sont : la Conférence européenne des services directs, le Comité et l'Administration gérante. En collaboration avec les entreprises de voitures-lits et de voitures-restaurants, les administrations établissent le tableau européen des services directs ; elles organisent des relations, par voitures directes, entre divers grands centres qui ne se trouvent pas reliés par trains directs.

**Gérance.** — Chemins de fer fédéraux suisses.



**R.I.V. UNION INTERNATIONALE DES WAGONS.**

**Origine.** — L'Union du R.I.V. (Regolamento Internazionale Veicoli) a été créée en avril 1921.

**Objet.** — Régler l'emploi réciproque des wagons, des agrès de chargement et des containers en trafic international.

**Composition.** — Elle s'étend actuellement à trente-trois administrations de chemins de fer de vingt-six pays.

**Organisation.** — Les organes de l'Union du R.I.V. sont l'Assemblée générale, le Comité et l'Administration gérante, qui préside l'Union, éditée le règlement.

**Gérance.** — Chemins de fer fédéraux suisses.



**EUROP CONVENTION POUR L'UTILISATION EN COMMUN DE WAGONS A MARCHANDISES.**

**Origine.** — Dans le cadre de l'Union internationale des Wagons (R.I.V.), des administrations ferroviaires de l'ouest européen ont conclu, en 1953, une convention pour l'utilisation en commun d'une partie de leurs wagons à marchandises.

**Objet.** — Réduire les parcours à vide en trafic international, accroître le rendement du matériel et, partant, diminuer les investissements.

**Composition.** — Ont adhéré à la convention : le Chemin de fer fédéral allemand, les Chemins de fer fédéraux autrichiens, la S.N.C.B., les Chemins de fer de l'Etat danois, la S.N.C.F., les Chemins de fer italiens de l'Etat, la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois, les Chemins de fer néerlandais et les Chemins de fer fédéraux suisses.

**Organisation.** — Un bureau des wagons Europ, installé à Berne, contrôle les mouvements internationaux des wagons du parc Europ (178.000), détermine journalièrement les mouvements compensatoires à exécuter par les administrations à importation dominante. Il fixe aussi les dettes et les créances de chacun. Une commission s'occupe des questions de principe et intervient pour résoudre les différends éventuels entre administrations.

**Gérance.** — Chemins de fer fédéraux suisses.



**C.E.H. CONFERENCE EUROPEENNE DES HORAIRES DES TRAINS DE VOYAGEURS.**

**Origine.** — La conférence, dans sa forme actuelle, date de 1891.

**Objet :**

- Fixer les relations internationales, par rail et par eau, des services de voyageurs ;
- Obtenir un allègement des opérations douanières et des contrôles dans les gares frontières.

**Composition.** — La C.E.H. groupe actuellement les administrations de 26 pays européens et de 5 pays extra-européens.

**Organisation.** — La conférence traite les questions générales relatives aux relations internationales de trains de voyageurs, délimite les périodes de validité des horaires, détermine les horaires des trains et des bateaux et règle les correspondances dans les gares frontières. En collaboration avec les entreprises de voitures-lits et de voitures-restaurants, la conférence règle aussi l'incorporation de ce matériel dans certains trains à long trajet.

**Gérance.** — Chemins de fer fédéraux suisses.

**L.I.M. CONFERENCE EUROPEENNE DES HORAIRES DES TRAINS DE MARCHANDISES.**

**Origine.** — La première conférence du L.I.M. (Livret-indicateur international des trains de marchandises) date de 1928.

**Objet :**

- Organiser les grandes relations internationales par trains de marchandises pour l'acheminement des wagons et des colis de détail en trafic international ;
- Accélérer l'acheminement des wagons et des colis en trafic international, particulièrement aux gares frontières ;
- Permettre aux administrations de se communiquer mutuellement les résultats des expériences réalisées dans le domaine du service des marchandises.

**Composition.** — Plus de vingt administrations ferroviaires sont membres.

**Organisation.** — La conférence du L.I.M. se réunit deux fois par an : en automne, pour traiter les questions de principe et fixer les bases des re-



lations nouvelles ou à modifier ; au printemps, pour mettre au point les acheminements et les horaires découlant des décisions prises en automne.

Les administrations membres éditent, en commun, le livret-indicateur international des trains de marchandises, qui paraît, tous les ans, fin mai.

**Gérance.** — Chemins de fer tchécoslovaques.

**INTERFRIGO SOCIETE FERROVIAIRE INTERNATIONALE DE TRANSPORTS FRIGORIFIQUES.**



**Origine.** — La Société a été fondée en 1949.

**Objet :**

- Effectuer toutes les opérations visant à l'obtention et au maintien

de la température optimum des denrées à transporter, depuis leur production jusqu'à leur livraison finale ;

- Faire construire, mettre en location et exploiter le matériel roulant nécessaire à l'exécution et au développement des transports internationaux sous régime de température dirigée.

**Composition.** — Sont membres : les Chemins de fer fédéraux suisses, les Chemins de fer italiens de l'Etat, les Chemins de fer néerlandais, la British Transport Commission, la S.N.C.F., la S.N.C.B., le Chemin de fer fédéral allemand, les Chemins de fer espagnols, grecs, luxembourgeois et turcs.

**Organisation.** — C'est une société coopérative, ayant à sa tête un conseil d'administration et un collège de trois commissaires.

**Siège social.** — Bruxelles.

**U.R.F. UNION DES SERVICES ROUTIERS DES CHEMINS DE FER EUROPEENS.**

**Origine.** — Soucieuses de participer au trafic international routier, les administrations de chemins de fer ont créé, en 1950, l'Union des Services routiers des Chemins de fer européens (U.R.F.).

**Objet :**

- Représenter et défendre, sur le plan international, les intérêts des services routiers des chemins de fer, voyageurs et marchandises ;
- Traiter les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement de l'Europabus (service voyageurs) ;
- Représenter le chemin de fer, conjointement avec l'U.I.C., au sein des organisations internationales, en ce qui concerne les questions touchant le trafic routier international.

**Composition.** — Peuvent être membres toutes les administrations de chemins de fer qui en expriment le désir, pour autant qu'elles soient membres de l'U.I.C.

**Organisation.** — L'Assemblée générale fixe les principes de politique générale. Le Comité de direction prend les mesures utiles pour organiser et exploiter l'Europabus. Le Bureau central dirige l'Europabus, au point de vue commercial.

**Administration présidente.** — Chemins de fer néerlandais.



## EUROFIMA

### SOCIÉTÉ EUROPEENNE POUR LE FINANCEMENT DE MATÉRIEL FERROVIAIRE.

**Origine.** — L'Eurofima a commencé à fonctionner en novembre 1956.

#### Objet :

- Procurer, aux meilleures conditions, aux administrations de chemins de fer qui sont ses actionnaires, ainsi qu'à d'autres administrations ou organismes ferroviaires, du matériel de type unifié ou à performances unifiées ;
- Faire construire ce matériel, soit pour son propre compte, soit pour le compte des sociétés ferroviaires intéressées ;
- Rechercher les concours financiers nécessaires, indépendamment de ses capitaux propres.

**Composition.** — Seize administrations de chemins de fer font partie d'Eurofima.

**Organisation.** — Les affaires de la société sont dirigées par un conseil d'administration, élu par l'assemblée

générale. Les comptes de la société sont vérifiés par un collège de trois commissaires vérificateurs.

**Siège.** — Bâle.

### T.E.E. GROUPEMENT TRANS-EUROP-EXPRESS.

**Origine.** — Le groupement du T.E.E. a été fondé en juin 1957.

**Objet.** — Améliorer les relations internationales entre les grands centres européens, avec des moyens modernes de transport, rapides et confortables, notamment de rames automotrices.

**Composition.** — Les Chemins de fer fédéraux suisses, le Chemin de fer fédéral allemand, les Chemins de fer italiens de l'Etat, les Chemins de fer néerlandais, la S.N.C.B., la S.N.C.F., la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois et les Chemins de fer fédéraux autrichiens font partie du groupement.

**Organisation.** — Le groupement T.E.E. prend toutes mesures utiles



pour donner un caractère d'uniformité à ses services et pour tenir compte du progrès réalisé par les autres moyens de transport.

**Gérance.** — Chemins de fer néerlandais.

## LA DERNIÈRE RÉUNION DE LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES HORAIRES DES TRAINS DE MARCHANDISES (L.I.M.) S'EST TENUE À BRUXELLES

La dernière conférence du L.I.M., dont il vient d'être question dans l'article précédent, s'est tenue du 11 au 14 novembre 1958, dans une salle de la gare de Bruxelles-Central.

Elle s'est occupée de préparer la nouvelle édition du livret qui, chaque année, établit des liaisons internationales directes pour activer l'acheminement des marchandises. A noter que le quart des tableaux horaires du L.I.M. — vous en seriez-vous douté ? — intéresse notre pays pour son trafic à l'exportation, à l'importation et en transit.



Pendant le discours de M. Matula, directeur du Service international du ministère des Transports de Tchécoslovaquie, président des conférences du L.I.M.



M. Crem, directeur E., a ouvert la séance (à l'heure ferroviaire !) et souhaite la bienvenue aux participants.

En plus de ce travail d'horaires, la conférence s'est encore occupée de concentrer le trafic, de façon à le canaliser par les voies les plus rapides et les plus économiques. Car il s'agit de mieux armer le rail pour concurrencer les transporteurs routiers, qui, eux aussi, ne cessent de perfectionner leurs techniques.

Quel chemin parcouru depuis 1923 ! A cette époque d'après-guerre, quelques réseaux, notamment ceux de l'Europe centrale, s'étaient réunis pour remédier en commun aux conditions défavorables dans lesquelles s'effectuait chez eux l'acheminement des marchandises en trafic international. En 1928, cette organisation d'horaires devenait européenne, et son objet, comme on le voit, s'est bien étendu dans la suite, au grand profit du rail.