

La "CONVENTION EUROP"

POUR L'UTILISATION EN COMMUN DES WAGONS

Le R.I.V. était un progrès

A l'origine du chemin de fer, les wagons ne quittaient pas leur réseau ; toutes les marchandises destinées à l'étranger étaient transbordées aux frontières. Il en résultait des manutentions onéreuses, des pertes de temps et des dommages.



Wagon EUROP de la S.N.C.F.

Aussi, les administrations de chemins de fer se sont-elles efforcées, dès le début, de résoudre le problème du passage des wagons d'un réseau à l'autre sans transbordement. Les premiers accords signés à cet effet furent bilatéraux ; ils aboutirent, en 1921, à un accord général, appelé « Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international », en abrégé « Règlement R.I.V. » (1). Ce règlement fixe en détail les conditions de construction et d'entretien auxquelles doivent répondre les wagons pour pouvoir circuler sur les réseaux ayant adhéré à l'union (2), ainsi que les conditions de sécurité à remplir par le chargement.

Selon ce règlement, tout wagon envoyé avec charge par un réseau sur un autre réseau est considéré comme donné en location à l'administration cessionnaire. Celle-ci paye une redevance, fixée en francs-or (actuellement 5 francs-or par jour du 1^{er} au 15^e jour, et 6 francs-or par jour à partir du 16^e jour). Après déchargement, le wagon doit, autant que possible, être renvoyé chargé dans la direction ou au-delà du réseau propriétaire. Lorsqu'un wagon ne peut être utilisé dans les conditions prévues au R.I.V., il doit être renvoyé immédiatement à vide en suivant le même parcours qu'à l'aller, ceci afin de faire supporter les frais de traction du wagon vide par les administrations qui ont perçu une recette pour le transport à charge.

(1) Initiales du titre italien « Regolamento Internazionale Veicoli ».

(2) Actuellement, 33 administrations ferroviaires de 26 pays.

Mais le R.I.V. n'a pas réduit suffisamment

les parcours à vide internationaux

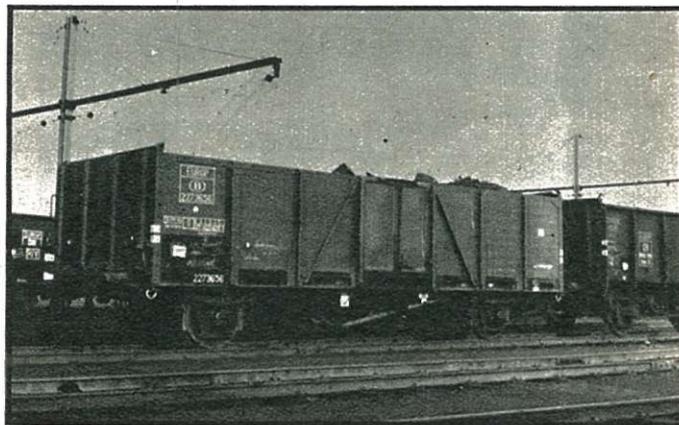
Du point de vue international, le renvoi obligatoire au réseau propriétaire retarde la réutilisation du wagon et en diminue le rendement. Bien que, au cours des années, le règlement R.I.V., fréquemment adapté, ait offert aux réseaux étrangers des conditions sans cesse élargies, celles-ci n'ont pas permis d'intensifier suffisamment la réutilisation ni, par conséquent, de réduire les parcours à vide de façon satisfaisante.

Pourquoi ? Pour plusieurs raisons :

- Il n'est pas deux réseaux voisins entre lesquels existe une balance du volume des importations et des exportations pour lesquelles le même type de wagon est utilisé ;
- Il est rare que les demandes de wagons pour des transports internationaux soient présentées dans des gares et à des moments où un wagon étranger adéquat est disponible (le wagon étranger utilisable se trouve fréquemment loin des gares de chargement et, souvent même, il est plus éloigné de ces gares que de la frontière de restitution) ;
- Le client ne s'accommode pas toujours du wagon étranger mis à sa disposition, notamment lorsque l'utilisation de ce wagon provoquerait un désavantage tarifaire dû à la capacité ou à la longueur.

Le wagon étranger est donc frappé d'une certaine infirmité : il n'est pas apte à tous les mouvements et il n'est pas à même de recevoir tous les chargements pour toutes les directions à l'égal du wagon national.

Chaque fois qu'il est question d'élargir les conditions de réutilisation, des intérêts divergents se heurtent au sein du R.I.V., ceux des administrations propriétaires et ceux des administrations utilisantes. En effet, tout élargissement aboutit à priver plus longtemps le réseau propriétaire de son wagon, sans égard pour ses conve-



Wagon EUROP de la S.N.C.B.

nances (1). Il est normal cependant que le réseau propriétaire dispose par priorité du wagon dans lequel il a investi une partie de son capital et qu'il en fasse profiter son économie avant celle des autres.

Un autre ennui

Les conférences R.I.V. qui se sont échelonnées depuis 1922 n'avaient pu fixer un taux équitable de redevance, acceptable à la fois par les administrations exportatrices propriétaires et par les administrations importatrices utilisantes. Alors que les premières, qui étaient en minorité, avaient constamment demandé une majoration de la redevance en invoquant que le taux appliqué était loin de couvrir les frais d'acquisition et d'entretien de l'effectif, les administrations importatrices avaient pu surseoir pendant trente-six ans à un relèvement suffisant, en usant d'arguments divers, notamment ceux-ci :

- Il ne faut pas accabler les pays économiquement défavorisés en les poussant à des relèvements tarifaires que leur clientèle ne pourrait supporter ;
- Si le coût de la construction du wagon détermine les exigences en redevances, il faut noter que ce coût serait moins élevé dans les pays importateurs à économie faible que dans les pays exportateurs à économie forte.

Le 1^{er} janvier 1958 seulement, après bien des discussions, la redevance a pu être fixée à un niveau acceptable pour les deux parties. La hausse importante des matières et des salaires qui a continué à se manifester depuis lors a déjà rompu l'équilibre existant et remet la fixation du taux en question.

L'unification des wagons, base d'un nouveau progrès

Unifier les wagons, c'est donner à chaque catégorie des caractéristiques uniformes, déterminées de manière

(1) A noter que les élargissements ont notamment pour effet de priver le réseau propriétaire de son wagon précisément au moment où le besoin de ce wagon se fait le plus sentir, c'est-à-dire au moment des pointes de forts transports, qui sont généralement communes à tous ou à plusieurs réseaux.

A noter, en outre, que, au moment où il y a peu de transports, les administrations restituent le plus tôt possible les wagons étrangers et utilisent leurs propres wagons en service international pour obtenir des redevances.



Wagon EUROP de la D.B.

à satisfaire au mieux les besoins courants des usagers et les desiderata techniques communs des chemins de fer.

L'unification des wagons a entraîné d'heureuses conséquences. Du point de vue commercial, uniformiser les caractéristiques essentielles (dimensions, charge utile...) en fonction des besoins de la clientèle, c'est faciliter la diffusion de ces caractéristiques, mais c'est surtout faciliter l'organisation matérielle des expéditeurs en matière de camionnées, de dimensions des colis, d'emballages, d'appareils de manutention ou de pesage. Du point de vue de l'exploitation des chemins de fer, limiter le nombre de types de wagons en les uniformisant par catégories, c'est faciliter la répartition du matériel vide, c'est augmenter la bonne utilisation des véhicules, c'est réduire les parcours à vide improductifs et c'est aussi, par une diminution de la rotation, améliorer le rendement du parc. Du point de vue du coût de la construction, unifier les wagons, c'est permettre un abaissement sensible du prix de fabrication, parce que les administrations, tout en étalant le renouvellement de leur parc et en adoptant d'année en année les progrès de la technique, ont la possibilité de grouper leurs commandes de façon à obtenir des usines des prix de construction plus favorables. Mais ce qui nous intéresse particulièrement ici, c'est que l'unification des wagons a permis la création d'une nouvelle entente internationale plus efficace que l'union du R.I.V.

La « Convention EUROP »

En 1951, dans une ambiance internationale favorable aux communautés économiques de toutes natures, la Société nationale des Chemins de fer français et la Deutsche Bundesbahn se sont appliquées à réaliser un accord concret, marqué de l'esprit de coopération européenne. Cet accord modifiait diverses clauses du règlement R.I.V. afin que certains wagons puissent être utilisés en commun. En 1953, huit réseaux se sont joints aux promoteurs allemands et français : l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, la Sarre et la Suisse. L'accord signé entre ces dix réseaux porte le nom de « Convention EUROP ».

Cette convention remédie à l'infirmité qui frappe le wagon circulant en régime R.I.V. hors de son réseau ; elle substitue une compensation en wagons au paiement d'une redevance dont le taux est toujours discuté. Si ce régime d'échange, basé sur la compensation en nature, a pu naître, c'est grâce à l'unification : une part importante des différents parcs de wagons est devenue échangeable sans nul inconvénient pour les administrations ni pour les usagers.

Comme, suivant le principe de base de la « Convention EUROP », le renvoi des wagons mis en commun n'est plus imposé, il devient possible à tout réseau adhérent d'utiliser comme les siens propres les wagons des administrations membres de la convention.

Pour éviter que le déséquilibre existant dans les trafics d'importation et d'exportation n'accroisse ou n'amoin-drisse l'effectif de l'un ou de l'autre réseau, les administrations s'efforcent de réaliser journalièrement, dans chacune des catégories de wagons mis en commun, un équilibre quantitatif par un envoi de matériel vide prélevé à leurs convenances respectives.

Cependant, les oscillations journalières du trafic sont telles que cet équilibre ne peut être rigoureusement atteint. Pour compléter la compensation en nature, les administrations excédentaires doivent payer aux administrations déficitaires des redevances basées sur le prix de revient. Ces redevances, qui ne touchent qu'un nombre minime de wagons, s'élèvent par jour-wagon à 4,25 fr.-or pour les tombereaux et à 4,75 fr.-or pour les wagons couverts. Jusqu'à présent, les wagons plats ne sont pas utilisés en commun. L'existence de taux distincts pour les wagons tombereaux et pour les wagons couverts s'explique par les coûts de construction différents pour ces deux types de wagons (1).

(1) C'est pour des raisons de simplicité que le régime R.I.V. applique un taux moyen pour les différentes catégories de wagons.



A Berne, au bureau des wagons EUROP, les délégués des réseaux adhérents fixent d'un commun accord les mouvements compensatoires de wagons vides.

Le fonctionnement de la convention

Un seul organisme, appelé « Bureau des wagons EUROP », assure le fonctionnement de la convention. Il se compose d'un délégué par réseau adhérent. Son siège est à Berne. Il reçoit journellement connaissance des nombres de wagons EUROP franchissant les frontières ; il fixe l'importance du déséquilibre de chaque administration et les mouvements compensatoires de wagons vides ; il établit les montants des redevances à payer.

A noter que la « Convention EUROP » n'altère aucunement le droit de propriété de chaque administration sur les wagons qu'elle apporte à la Communauté.

Les wagons de la convention sont identifiables par la marque EUROP qu'ils portent sur chacune de leurs faces, au-dessus de la marque du réseau propriétaire. Ils forment actuellement le quart de l'ensemble des parcs des administrations adhérentes. Afin qu'ils puissent remplir aussi complètement que possible le rôle qui leur est assigné, il a été prescrit de les utiliser de préférence pour les transports entre les administrations adhérentes. A la longue, cette préférence n'aura plus de raison d'être, les réseaux adhérents ayant pris l'engagement de ne construire que des wagons unifiés pour renouveler leur parc et de donner à ces wagons la marque EUROP.

En ce qui concerne la réparation du matériel, il est prévu, pour réduire au minimum les parcours à vide des wagons avariés, que toutes les réparations d'avaries sont effectuées par l'administration utilisatrice à ses propres frais et, en principe, quelle qu'en soit l'importance. A cet effet, des stocks de pièces de rechange sont constitués gratuitement sur chaque réseau par les administrations propriétaires de wagons. Cette prestation en nature effectuée par l'administration utilisatrice explique la différence entre la redevance R.I.V. et la redevance EUROP. Les révisions périodiques ainsi que les réparations trop importantes, qu'il est techniquement difficile d'effectuer en dehors de l'administration propriétaire, sont toutefois exécutées par cette dernière.

Suivant le régime R.I.V., il appartient au réseau expéditeur de fournir les wagons nécessaires au trafic international. Ce principe a pour conséquence d'obliger les réseaux expéditeurs à construire et à entretenir des wagons en nombre suffisant pour assurer les transports sur leur parcours entier (parcours national + parcours étranger). Dans le régime EUROP, un wagon cédé à un réseau voisin doit être compensé par ce réseau sans atten-

dre l'achèvement du parcours. Ce principe nouveau a pour conséquence une adaptation des parcs de wagons. Un réseau importateur ou transitaire doit disposer d'un effectif propre plus important, mais il économise, par contre, les redevances R.I.V. qu'il aurait payées. Un réseau exportateur peut réduire son effectif, mais il perd, en contrepartie, les redevances R.I.V. qu'il aurait touchées.

En attendant que l'adaptation des parcs se réalise progressivement, il a été tenu compte des parcs existants. Les pays exportateurs, contre paiement de la redevance et à titre transitaire, ont consenti aux pays importateurs et transitaires la disposition d'un nombre de wagons excédant l'apport de ces derniers réseaux. L'excédent ainsi toléré est fixé dégressivement d'année en année ; il sera finalement réduit à 0 au 1-1-1963.

Le bilan favorable de la réforme

Evoquer cet aspect financier de la « Convention EUROP », c'est évoquer du même coup les difficultés des premiers débats. Les administrations se cantonnèrent au début dans une comparaison étroitement pécuniaire entre leurs comptes de redevances R.I.V. et leurs comptes de redevances EUROP. Il fallut vaincre des préjugés. Le bilan favorable d'ensemble de la réforme, bilan à échéance lointaine, sembla perdu de vue par certains alors qu'il était évident pour d'autres.

Il est actuellement établi que cette réforme apporte, au bénéfice de tous, des économies importantes de parcours à vide, un meilleur rendement des wagons et, corrélativement, une diminution du nombre total de wagons neufs à construire et à entretenir sur l'ensemble des réseaux unis par la convention.

S'il en est ainsi, c'est que les cheminots, habitués de longue date à une collaboration internationale confiante, ont pu penser en Européens. Ils ont surmonté petit à petit les différends qu'a suscité le fonctionnement de la « Convention EUROP » et ils ont fait que, dans leur domaine, la communauté européenne est une réalité.

P. REMY.



De Berne, le délégué de la S.N.C.B. transmet à Bruxelles les mouvements compensatoires à effectuer.