CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT

Premier Rapport sur l'activité de la conférence

First Report of the activities of the conference

25 Janvier / January 1955

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT

Premier Rapport sur l'activité de la conférence

First Report of the activities of the conference

25 Janvier / January 1955

TABLE DES MATIÈRES

I - HISTORIQUE DE LA CONSTITUTION DE LA CONFÉRENCE 6

II - TRAITS CARACTÉRISTIQUES DE LA CONFÉRENCE 12

III - EXPOSÉ GÉNÉRAL SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS 16

IV - PRINCIPAUX PROBLÈMES AYANT RETENU L'ATTENTION DE LA CONFÉRENCE 20

a) Coordination des investissements 20

b) Financement international des investissements. 20

c) Rationalisation et modernisation des chemins de fer 26

d) Unification des tarifs de transport par chemin de fer 30

e) Amélioration et développement du réseau des routes d'intérêt européen et des transports routiers 32

f) Problèmes relatifs aux voies navigables 36

g) Collaboration entre les transports intérieurs et les transports aériens 40

Ce document a été diffusé au sein de la CEMT sous la cote CM(55)1(final).

TABLE OF CONTENTS

I - BACKGROUND OF THE CONFERENCE 7

II - MAIN FEATURES OF THE CONFERENCE 13

III - GENERAL REVIEW OF THE TRANSPORT POSITION 17

IV - PROBLEMS CONSIDERED BY THE CONFERENCE . 21

a) Co-ordination of investment 21
b) International financing of investment 21
c) Rationalisation and modernisation of railways .. 27
d) Unification of railway rates 31
e) Improvement and development of European highways and road transport..... 33
f) Problems relating to inland waterways 37
g) Co-operation between inland and air transport . 41

This document has been circulated within the ECMT under the symbol CM(55)1(Final).

PREMIER RAPPORT SUR L'ACTIVITÉ DE LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

I. HISTORIQUE DE LA CONSTITUTION DE LA CONFÉRENCE

1. La Conférence Européenne des Ministres des Transports a été créée à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle est le point d'aboutissement de toute une évolution intervenue dans le domaine des transports internationaux depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, évolution dont il n'est peut-être pas inutile de rappeler ci-après les grandes lignes.

2. Un accord signé à Londres le 27 septembre 1945 créait l'Office Central des Transports Intérieurs Européens, plus connu sous le nom de l'E.C.I.T.O. Les douze pays européens et les Etats-Unis, parties à cet accord, avaient entendu à cette occasion créer un instrument susceptible, au milieu du chaos résultant de la guerre, "de coordonner les efforts tendant à utiliser tous moyens de transport en vue de l'amélioration des communications, de manière à aider au rétablissement des conditions normales de la vie économique".

3. Il n'existait, à cette époque, dans le domaine des transports, aucun organisme international gouvernemental et à compétence générale capable de contribuer efficacement à la restauration économique.

Les chemins de fer avaient sans doute une organisation internationale assez poussée, quoique un peu dispersée entre de nombreux organismes plus ou moins spécialisés, dont le plus important était l'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.). Quant aux autres modes de transport, ils n'étaient pas organisés sur le plan professionnel à l'échelon international.

Il était d'ailleurs évident que les tâches, dictées par les circonstances du moment, dépassaient la compétence des organismes professionnels. Elles engageaient les responsabilités gouvernementales et, seul, un organisme de caractère gouvernemental pouvait les mener à bien. Or, dans le domaine de l'organisation internationale, les Gouvernements, à la suite de la disparition de la Commission des Communications et du Transit de la Société des Nations, ne disposaient que d'organismes très spécialisés, tels que l'Unité Technique, pour la

FIRST REPORT ON THE ACTIVITIES OF THE EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT

I. BACKGROUND OF THE CONFERENCE

1. The European Conference of Ministers of Transport was set up at Brussels on 17th October 1953. This marked the climax of a whole series of developments in the field of international transport since the end of the second world war, and it may be of some interest to recall these developments briefly.

2. An agreement was signed in London on 27th September 1945 creating the European Central Inland Transport Organisation, better known as E.C.I.T.O. The 12 European countries and the United States which signed this agreement intended it to be an instrument which, amidst the disruption caused by the war, would serve "to co-ordinate efforts to utilise all means of transport with a view to improving communications and so help to restore normal economic conditions".

3. At that time, there was in the sphere of transport no international governmental organisation with widespread competence capable of contributing effectively to economic recovery.

The railways had a fairly elaborate international organisation, though this was somewhat scattered among a great many more or less specialist bodies, the main one being the International Union of Railways (U.I.C.). There were no trade associations organised on an international basis for other forms of transport.

Furthermore, it was obvious that the work to be done at that time went beyond the scope of trade associations. It involved the responsibility of government and could only be dealt with successfully by a governmental institution. However, with the disappearance of the Communications and Transit Commission of the League of Nations, the only international machinery available to Governments consisted of highly specialised institutions, such as the International Conference for Promoting Technical Uniformity on Railways, which dealt with the fixing

fixation des normes techniques du matériel ferroviaire; l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de fer, pour les problèmes juridiques des transports ferroviaires; la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

4. La constitution de l'E.C.I.T.O. s'expliquait donc aisément. Mais il s'agissait d'un organisme temporaire, créé en principe pour deux ans, réserve faite toutefois d'une possibilité de prolongation. Bien que l'activité de cet organisme se soit manifestée de manière heureuse dans plusieurs domaines, les Gouvernements estimèrent, peu avant l'expiration du délai de deux ans, que l'E.C.I.T.O., constitué en fonction de circonstances d'après-guerre, n'était pas adapté à une situation normale. Ils reconnurent en même temps que les problèmes de transport impliquaient une large intervention de leur part et rendaient nécessaire un organisme intergouvernemental, investi d'une compétence générale.

5. Au moment où les réflexions se portaient sur la manière de le constituer, la Commission Economique pour l'Europe (C.E.E.), émanation régionale de l'O.N.U., fut créée en mai 1947 à Genève. Dans son cadre fut placé un Comité des Transports Intérieurs, à qui un large mandat fut attribué en même temps qu'une grande indépendance d'action. Il dispose en effet du droit de correspondre directement avec les Gouvernements et de leur adresser des recommandations, non obligatoires sans doute, mais en pratique suivies d'effets dans un grand nombre de cas.

6. Peu de temps après, le Plan Marshall eut pour conséquence la création, en avril 1948, de l'O.E.C.E. Ayant en vue, à l'origine, l'établissement d'un programme de relèvement européen et la distribution de l'aide américaine, cet organisme mit aussi en place un Comité des Transports Intérieurs, chargé initialement de l'étude des besoins dans son domaine d'activité et étroitement subordonné aux instances supérieures : Comité Exécutif et Conseil. Lorsque, par la suite, les tâches de l'O.E.C.E., et de son Comité des Transports Intérieurs en particulier, se sont orientées vers des problèmes plus généraux, cette procédure n'a pas été trouvée entièrement adéquate.

7. En 1952, par la création de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (C.E.C.A.), il a été prévu pour les Gouvernements Membres certaines règles de formation des tarifs pour les transports de charbon et d'acier qui mettent en jeu des tonnages très importants.

8. L'institution de la C.E.C.A. s'accompagnait d'un courant d'idées favorable à l'organisation de l'Europe. Dans ce climat, l'O.E.C.E. organisa en mars 1952 une Mission aux Etats-Unis, avec le mandat d'y étudier l'organisation des transports dans le cadre fédéral, ainsi qu'à l'échelon des Etats, en vue de réunir des propositions pour la solution des problèmes européens des transports.

9. Parallèlement, les divers modes de transport s'organisaient à l'échelon professionnel sur le plan international : les

of technical standards for railway equipment; the Central Office for International Railway Transport, which dealt with the legal aspects of railway transport; and lastly, the Central Commission for Navigation of the Rhine.

4. The institution of E.C.I.T.O. was therefore fully justified, but this was a temporary organisation normally intended to last for two years, but provision was made for further extension if necessary. Though the efforts of this organisation proved beneficial in a number of ways, the Member Governments decided, shortly before the two-year period expired, that E.C.I.T.O., having been set up to meet the post-war situation, was no longer appropriate in normal conditions. At the same time, they recognised that transport problems required a good deal of intervention on their part and necessitated the setting up of an inter-governmental institution with widespread competence.

5. Whilst consideration was being given to the way in which such a body should be set up, the Economic Commission for Europe (E.C.E.), a regional agency of the United Nations, was established at Geneva in May 1947. This new body included an Inland Transport Committee with wide terms of reference and considerable freedom of action. In fact, this Committee has authority to correspond with Governments directly and to submit recommendations to them. Though these recommendations are not, of course, obligatory, they are in fact given practical effect in a good many cases.

6. Shortly afterwards, the Marshall plan led to the establishment of the O.E.E.C. in April 1948. This institution, the original purpose of which was the establishment of a European Recovery Programme and the allocation of American aid, also set up an Inland Transport Committee, primarily to investigate requirements in its own field. This Committee was closely subordinated to two senior bodies, the Executive Committee and the Council. When the O.E.E.C. and its Inland Transport Committee subsequently directed their attention to broader problems, the procedure was not found to be wholly suitable.

7. In 1952, the setting up of the European Coal and Steel Community (E.C.S.C.) meant that Member Governments now had to follow clearly defined rules regarding transport rates for coal and steel, and the tonnages involved were very substantial.

8. The establishment of the E.C.S.C. was accompanied by a trend of opinion in favour of closer European integration. These were the psychological conditions prevailing when, in March 1952, the O.E.E.C. organised a mission to the United States to study the organisation of transport at Federal and State level, and collate proposals for the solution of European transport problems.

9. Meanwhile, trade associations for various forms of transport were being organised on an international basis: with

chemins de fer, avec l'appui des Gouvernements, concrétisé par une Résolution prise dans le cadre de la C.E.E., renforçaient les attributions de l'U.I.C., qui devenait, en pratique, à la suite d'accords conclus avec les autres organismes ferroviaires spécialisés, l'organe coordonnateur de toute l'activité ferroviaire. La Fédération Routière Internationale (F.R.I.) et l'Union Internationale des Transports Routiers (I.R.U.), puis l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (U.I.N.F.), se saisissaient peu à peu, avec l'appui des Gouvernements, des questions d'intérêt international posées par les transports routiers ou par les transports par voies navigables.

10. La multiplicité des organisations internationales s'intéressant aux transports au niveau tant gouvernemental que non gouvernemental faisait apparaître le besoin d'une meilleure coordination des activités de ces organisations.

11. Cet aspect de la question n'avait pas échappé au Conseil de l'Europe, qui, à plusieurs reprises, s'est exprimé dans ce sens. Notamment, l'Assemblée Consultative a adopté une recommandation afin de surmonter les difficultés existantes.

12. Aussi, lorsque l'O.E.C.E., sur la proposition de la Mission envoyée aux Etats-Unis, constitua une Conférence ad hoc entre les Pays membres auxquels s'étaient jointes l'Espagne et la Yougoslavie, à l'effet de repenser le problème de l'organisation internationale des transports, elle la chargea de tenir compte non seulement du Rapport de la Mission, mais aussi des suggestions formulées par le Conseil de l'Europe.

Le Rapport de ladite Conférence, établi après trois sessions tenues de mars à juin 1953, concluait à un renforcement de la coordination de tous les éléments qui interviennent dans la politique des transports et a servi de base aux travaux de la Conférence constitutive de la C.E.M.T., convoquée à Bruxelles en octobre 1953 par M. P.A. Segers, à l'époque Ministre belge des Transports.

13. Quelques mois avant la réunion de la Conférence ad hoc, en janvier 1953, M. A. Morice, alors Ministre français des Travaux Publics et des Transports, avait pris l'initiative de réunir à Paris les Ministres des Transports de huit pays européens, afin d'examiner en commun un certain nombre de problèmes concrets. Les résultats obtenus à cette occasion, qui avaient incité ces ministres à décider de se réunir à nouveau périodiquement, ont conduit les diverses délégations à la Conférence ad hoc à recommander que des réunions analogues se poursuivent et soient organisées sur une base élargie.

14. Cette recommandation trouva son expression dans un Protocole organisant la C.E.M.T., signé à Bruxelles le 17 octobre 1953 et entré en vigueur le 31 décembre 1953. Ont définitivement adhéré au Protocole : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la zone anglo-américaine

explicit Government support, as set forth in a resolution adopted under the auspices of the E.C.E., the railways strengthened the powers of the U.I.C. and, as a result of various agreements with other specialised railway institutions, the latter became to all intents and purposes the co-ordinating centre for every form of railway activity. The International Road Federation (I.R.F.) and the International Road Transport Union (I.R.U.), and subsequently the International Union of Inland Waterways (U.I.N.F.), gradually took over, with Government approval, the study of international problems relating to road or inland waterway transport.

10. The multiplicity of international organisations concerned with transport at both governmental and non-governmental level showed the need for greater co-ordination of the activities of these organisations.

11. The Council of Europe was aware of this aspect of the problem and on several occasions expressed its concern. The Consultative Assembly in fact adopted a recommendation to overcome these difficulties.

12. Consequently, when the O.E.E.C., as proposed by the mission previously sent to the United States, arranged an "ad hoc" conference among the Member countries - subsequently joined by Spain and Yugoslavia - with the object of reconsidering the organisation of international transport, the Conference was instructed to bear in mind not only the report of the mission, but also the suggestions formulated by the Council of Europe.

After holding three sessions from March to June, 1953, this Conference drew up a report in which the conclusion was reached that all the factors affecting transport policy should be more closely co-ordinated, and this report was used as a basis for the proceedings of the Constituent Meeting of the E.C.M.T. convened at Brussels in October 1953 by Mr. P.A. Segers, then Minister of Transport in the Belgian Government.

13. In January 1953, some months before the "ad hoc" conference was called, the then French Minister of Public Works and Transport, Mr. A. Morice, convened a meeting in Paris of the Ministers of Transport of eight European countries to discuss together a number of practical problems. The results achieved on this occasion prompted the Ministers concerned to agree to meet again periodically and various Delegations to the "ad hoc" conference therefore recommended the organisation of other similar meetings on a wider basis.

14. This recommendation was embodied in a Protocol setting up the E.C.M.T., which was signed at Brussels on 17th October, 1953, and which came into force on 31st December, 1953. The following countries have finally acceded to this protocol: Germany, Austria, Belgium, Denmark, Spain, France, Greece, Italy, Luxemburg, Norway, the Netherlands, Portugal, the United Kingdom, Sweden, Switzerland, the British-United

du Territoire libre de Trieste* et de la Turquie. Les ratifications de la Grèce et du Luxembourg sont encore en cours**. Le Gouvernement des Etats-Unis est représenté aux réunions de la C.E.M.T. par des observateurs.

II. TRAITS CARACTÉRISTIQUES DE LA CONFÉRENCE

15. Le Protocole de Bruxelles fixe la structure de la C.E.M.T., ses objectifs et ses méthodes de travail. On se bornera à rappeler qu'elle comprend un Conseil des Ministres des Transports et un Comité des Suppléants, assistés d'un Secrétariat administratif. Ses objectifs sont :

a) de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale;
b) de coordonner et de promouvoir les travaux des Organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.

La Conférence ne constitue pas une autorité supranationale; les conclusions prises en son sein sont mises en application dans les pays qui s'y sont ralliés.

La Conférence offre ainsi à tout moment un cadre, dans lequel les Ministres des Transports agissent dans la limite de leurs attributions propres. Ses apports essentiels sont, d'une part, la direction de pensée et le choix d'une politique commune par les ministres responsables, d'autre part la mise en œuvre de cette politique sur le plan national par l'intervention, dans chaque pays, de l'autorité ministérielle.

16. La Conférence dispose d'une grande souplesse du fait de la possibilité d'instituer des Groupes restreints. Le plus souvent, les problèmes intéressant en même temps un ensemble de seize pays, très distincts les uns des autres par leur situation géographique et économique, revêtent un caractère très général. Par contre, un grand nombre de problèmes concrets résultent d'une similitude de circonstances géographiques ou économiques, ou bien d'exigences particulières en matière de trafic, pour des groupes limités de pays faisant partie de la Conférence. Pour répondre à cette situation, des Groupes restreints peuvent être spontanément constitués, selon les besoins, pour poursuivre, dans le cadre de la Conférence, l'étude de questions présentant, pour certains Pays membres, un

---

* Depuis octobre 1954, la représentation de la partie du Territoire libre de Trieste administrée par l'Italie, aux termes du Memorandum de compréhension mutuelle signé à Londres le 5 octobre 1954, est assurée par la Délégation italienne.

** La ratification du Luxembourg est intervenue par la loi du 19 janvier 1955 et les instruments de ratification ont été déposés postérieurement à l'établissement du Rapport.

States Zone of the Free Territory of Trieste*, and Turkey. Ratification of the protocol by Greece and Luxemburg is still pending**. The United States Government is represented at E.C.M.T. meetings by Observers.

II. MAIN FEATURES OF THE CONFERENCE

15. The Brussels Protocol sets forth the structure, aims and rules of procedure of the E.C.M.T. It will suffice to recall that the E.C.M.T. includes a Council of Ministers of Transport and a Committee of Deputies, assisted by an Administrative Secretariat. Its aims are:

a) to take whatever measures may be necessary to achieve, at general or regional level, the maximum use and most rational development of European inland Transport of international importance;
b) to co-ordinate and promote the activities of international organisations concerned with European inland transport, taking into account the work of supranational authorities in this field.

The Conference is not a supranational authority, the conclusions taken within the Conference being put into effect in the countries that are in agreement with them.

The Conference thus provides a standing structure within which the Ministers of Transport can exercise their own prerogatives. What it essentially contributes are, first, guiding principles and the choice of a common policy by the Ministers concerned and, secondly, the means of applying this policy at national level through the Government department concerned in each country.

16. The ability to set up restricted groups gives the Conference a good deal of flexibility. In most cases, the problems which simultaneously affect every one of sixteen countries whose geographical and economic situations differ widely are of a very general character. On the other hand, small groups of countries which are members of the Conference are affected by a great many concrete problems arising from similar geographical or economic conditions or from special traffic requirements. To meet this situation, restricted groups can be set up spontaneously as required in order to study within the framework of the Conference problems of special interest to certain Member countries. The Conference must, however, be notified of the formation of such restricted groups so that

---

* Since October 1954, the section of the Free Territory of Trieste administered by Italy under the terms of Memorandum of Understanding signed in London on 5th October, 1954, is represented by the Italian Delegation.

** The ratification of Luxemburg was effected by the law of 19th January, 1955, and the instruments of ratification were deposited after the establishment of the Report.

intérêt particulier. Les Groupes restreints doivent toutefois porter leur constitution à la connaissance de la Conférence, de manière que les Pays membres qui ne sont pas parties à leur constitution soient en mesure, à leur choix, ou de suivre les travaux comme observateurs, ou d'en connaître les résultats.

17. La définition qui a été donnée du rôle de la C.E.M.T. permet d'exclure - et c'est là l'un des soucis majeurs de la Conférence - les risques de double emploi avec les Organisations supranationales ou internationales existantes, avec lesquelles des relations ont été établies, ainsi qu'il est prévu au Protocole de Bruxelles. Toutes celles dont les travaux sont en relation directe avec les objectifs généraux de la Conférence ont été mises à même, pour les problèmes de leur compétence, d'apporter leurs études, ou de donner leur avis, ou de faire connaître les difficultés rencontrées. Sans s'ingérer dans le fonctionnement de ces Organisations, la Conférence s'est efforcée d'orienter et d'harmoniser les études entreprises, d'aider à vaincre les difficultés rencontrées, ou de faciliter et d'accélérer l'application de mesures déjà prises.

18. Par ailleurs, la Conférence a veillé attentivement à ne pas constituer une bureaucratie nouvelle. De larges délégations de pouvoirs ont été données par le Conseil des Ministres au Comité des Suppléants. Conformément au Protocole, le Comité s'est réuni à plusieurs reprises pour donner suite aux Résolutions prises à la Conférence de Bruxelles, préparer la session d'octobre 1954 du Conseil et assurer la liaison avec les Organisations internationales. La marche générale des travaux du Comité des Suppléants est suivie et orientée par son Bureau et, pour procéder à l'étude et à la présentation des questions importantes figurant à son ordre du jour, le Comité désigne généralement un rapporteur dans son sein. Ainsi a-t-il été possible de monter un organisme de travail très léger, en ne désignant qu'un seul fonctionnaire pour le Secrétariat administratif de la Conférence. Cette position restrictive prise en ce qui concerne la création de postes est la meilleure preuve de la volonté de la Conférence de ne pas s'entourer d'un appareil administratif excessif, ni de créer un nouvel organisme technique d'études faisant double emploi avec ceux qui existent déjà. Le fonctionnement de la Conférence a été rendu possible grâce à l'aide efficace que l'O.E.C.E. veut bien lui apporter, en lui fournissant tous les moyens matériels nécessaires. Le Conseil des Ministres des Transports en exprime ses sincères remerciements à l'O.E.C.E.

19. La période qui s'est écoulée depuis la constitution de la Conférence est encore trop courte pour permettre d'exprimer un jugement définitif sur la valeur et l'efficacité du dispositif adopté. D'ores et déjà, il a permis, par des contacts personnels entre les ministres responsables, de traduire leur volonté commune de progresser dans la voie de l'unité d'action européenne dans le domaine des transports et de faire avancer sensiblement vers leur solution certains problèmes difficiles. Toutefois, et précisément parce qu'il s'agit d'un secteur qui

Member countries which are not concerned with their formation may decide, as they see fit, whether to follow their proceedings as observers, or to be notified of the results.

17. The way in which the functions of the E.C.M.T. have been defined eliminates one of the risks which the Conference is most anxious to avoid, namely, the risk of duplicating the work of existing supra-national or international organisations with which relations have been established, as provided under the Brussels Protocol. Every organisation whose work is directly related to the general purposes of the Conference has been given the opportunity - as regards the problems within its competence - to contribute papers, state its views, or notify any difficulties encountered. Without intervening in the operation of such organisations, the Conference has endeavoured to guide and co-ordinate their studies, to help them overcome their difficulties, or facilitate and speed the implementation of measures already adopted.

18. At the same time the Conference has been careful to avoid the constitution of another bureaucracy. The Council of Ministers has delegated wide powers to the Committee of Deputies. In accordance with the Protocol, this Committee met several times to take action on the Resolutions adopted at Brussels, to prepare the meeting of October 1954 of the Council and to assure contacts with other international Organisations. The general proceedings of the Committee of Deputies is closely followed and guided by its Officers and the Committee usually appoints a rapporteur from among its members to investigate and comment on the major problems listed on its agenda. It has thus been possible to set up a very simple operational unit, by appointing only one official to deal with the administrative work of the Conference. This cautious attitude to the creation of posts is the best possible proof of the Conference's anxiety not to be encumbered with unduly heavy administrative machinery, or to set up another technical planning and research institution which might duplicate existing ones. The Conference has been able to function successfully thanks to the effective assistance given by the O.E.E.C., which provides all the material facilities required. The Council of Ministers of Transport wishes to record its deep appreciation of the assistance given by the O.E.E.C.

19. Tool little time has elapsed since the constitution of the Conference to pass any final judgment on the value and effectiveness of the arrangements adopted. By helping the Ministers concerned to make personal contact with one another, these arrangements have already enabled them to express their common desire to promote collective action in the sphere of European transport and to make appreciable progress towards the solution of a number of difficult problems. However, as many important international achievements have already been

compte déjà de nombreuses et importantes réalisations internationales, les progrès qui restent à accomplir concernent généralement des problèmes d'une grande complexité, débordant le cadre des transports et dont la solution implique souvent une intégration plus poussée de la politique monétaire et économique des Etats membres de la Conférence. Si l'Europe progresse dans cette voie, la Conférence a été dotée d'une structure suffisamment souple pour pouvoir s'adapter aux nouvelles situations qui seraient ainsi créées.

III. EXPOSÉ GÉNÉRAL SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS

20. Dans les pays victimes de la guerre, la reconstruction des installations détruites ou endommagées et la reconstitution du parc de matériel sont maintenant suffisamment avancées pour ne plus constituer d'obstacles sérieux à la bonne exécution des transports. La plupart du temps, ces opérations ont été mises à profit pour moderniser le système des transports. Ce souci de modernisation est d'ailleurs un trait commun à tous les pays : il se traduit en particulier par le développement continu de l'électrification et de la traction Diesel pour les chemins de fer, des chalands auto-moteurs pour la navigation intérieure et du parc de camions rapides et d'autocars confortables. De son côté, l'infrastructure a été améliorée par l'extension de la signalisation routière et de l'équipement des grandes lignes ferroviaires avec le bloc automatique à signaux lumineux. Bien que la modernisation nécessaire n'ait pas encore été réalisée, le système des transports peut être, du point de vue de l'équipement technique, considéré dans l'ensemble comme étant dans une situation satisfaisante. Grâce notamment aux investissements réalisés, sa productivité a été améliorée et sa capacité totale de transport doit lui permettre de faire face sans difficulté aux augmentations de trafic susceptibles de résulter des variations prévisibles de la conjoncture économique. Cette appréciation tient compte, notamment, des possibilités dans certaines limites de report du trafic d'un mode de transport à l'autre. Si l'on considère par contre les différents modes de transport indépendamment les uns des autres, il faut reconnaître que la structure du réseau routier européen présente des points faibles appelant, sur le plan national, des aménagements ou des contournements d'itinéraires et qu'elle réclame, sur le plan international, une harmonisation des projets d'aménagement des grands itinéraires, œuvre de longue haleine, à laquelle, comme on le verra plus loin au paragraphe 39, la Conférence donne son attention. Il faut reconnaître également que la structure du réseau européen des voies navigables présente des lacunes et goulots d'étranglement.

A l'appui de cette appréciation optimiste sur l'équipement technique et la capacité de l'ensemble du système des transports, il convient de rappeler que le trafic accru de ces dernières

made in this sector, further progress inevitably raises highly complex problems going beyond the scope of transport. The solution of these problems often implies a closer integration of the monetary and economic policies of the Member countries of the Conference. Should Europe move in this direction, the structure of the Conference should prove sufficiently flexible to meet the new situation this would create.

III. GENERAL REVIEW OF THE TRANSPORT POSITION

20. In the countries hit by the war, the reconstruction of plant which had been damaged or destroyed and the reconstitution of rolling stock is now so far advanced as no longer to constitute any serious hindrance to the efficient operation of transport services. In most cases, advantage was taken of this period of reconstruction to modernise the system of transport. Moreover, this concern for modernisation is common to all countries, and is exemplified by the continuous development of electrification and Diesel traction for railways, motor barges for inland water navigation, and fast lorries and comfortable motor coaches for road transport. In addition to this, the infrastructure has been improved by the extension of road traffic signs, and by equipping the main railway lines with modern signalling systems. Although the necessary modernisation has not yet been achieved, it would be fair to say that transport facilities taken as a whole are adequate. Particularly as a result of the investments made, productivity has been improved and its total carrying capacity should enable it easily to cope with such increase in traffic as any foreseeable changes in economic conditions are likely to bring about. In making this assessment, due regard is paid to the possibility of transferring traffic, within certain limits, from one form of transport to another. On the other hand, if each form of transport is considered separately, it must be admitted that, structurally, the European road network has its weak points which, at national level, require adjustments or by-passes and at international level, necessitate the co-ordination of projects for the development of main traffic arteries, a long-term undertaking to which the Conference is giving its attention, as will be seen later in this report (paragraph 39). It must also be admitted that there are a number of gaps and bottlenecks in the structure of the European inland waterway system.

In support of this optimistic assessment of technical equipment and of the capacity of the transport system as a whole, it must be pointed out that the heavier burden of traffic during

années a été assuré sans difficulté, y compris celui de 1954, qui a été une année de haute conjoncture économique, la meilleure d'après-guerre pour la navigation rhénane et, en général, favorable au trafic des chemins de fer.

21. Si l'on quitte le terrain de la technique pour considérer l'aspect économique et financier des transports, force est de reconnaître que la situation est moins satisfaisante.

Grâce aux perfectionnements qui viennent d'être signalés, les mêmes moyens techniques permettent de traiter un volume de transports plus élevé. D'autre part, l'expérience a montré que l'augmentation de la production, dont une partie n'est pas transportable, n'entraîne pas une augmentation équivalente du volume des transports. Autant de raisons, abstraction faite du développement de l'aviation, pour procéder avec prudence aux prévisions de trafic et à l'évaluation des futurs besoins des différents modes de transport, afin d'éviter un suréquipement.

S'il est permis d'espérer que tous les modes de transport trouveront leur compte dans l'augmentation du volume des transports que l'on peut raisonnablement escompter dans une Europe en expansion, il n'en demeure pas moins que, dans certains pays, la part assurée par les chemins de fer dans le trafic total a tendance à diminuer du fait du développement de moyens de transport plus jeunes, tels que les transports automobiles et aériens. Ce fait, joint à d'autres facteurs qui alourdissent les dépenses des Administrations ferroviaires, a provoqué, dans un grand nombre de pays, un déséquilibre financier des chemins de fer et entrainé l'existence de déficits qui retombent généralement à la charge des finances publiques.

22. Ainsi se trouve posé, devant les Gouvernements, le difficile problème de la coordination des transports. Sa difficulté provient des caractéristiques essentiellement différentes des chemins de fer d'une part, des transports routiers et par voies navigables d'autre part. A côté d'Administrations ferroviaires à direction centralisée, aux tarifs homologués, soumises à un contrôle plus ou moins étroit de l'Etat et à des obligations de service public, existent des transports routiers ou par voies navigables, exécutés par un grand nombre d'entreprises privées, souvent à caractère artisanal, et à l'égard desquelles les possibilités d'intervention de l'Etat sont limitées. En particulier, il convient de signaler l'importance toujours croissante des transports routiers pour compte propre. Au surplus, les éléments de ce problème de coordination varient considérablement d'un pays à l'autre, suivant l'étendue et la configuration géographique du pays, les rapports juridiques existant entre Etat et Administration ferroviaire, la structure et le niveau des tarifs ferroviaires, les charges sociales propres aux divers réseaux, les impôts frappant les carburants, sans négliger la situation de fait dont les Gouvernements ne peuvent faire abstraction. Ce sont ces considérations de caractère avant tout national qui expliquent pourquoi, malgré son importance essentielle, la Conférence n'a pas jugé jusqu'ici opportun de se saisir du problème de la coordination, en tant que tel, sous son aspect le plus général. Elle a jugé préférable de ne l'aborder,

these last few years has been handled without difficulty, even in 1954, which was generally a favourable year - the best since the war for shipping on the Rhine as well as a particularly good one for rail traffic.

21. If we leave the technical field and consider the economic and financial aspects of transport, it has to be admitted that the position here is less satisfactory.

Thanks to the improvements already mentioned, a larger volume of traffic can be handled with the same technical resources. Moreover, experience has shown that when production increases the volume of traffic handled does not increase correspondingly since part of the new production does not need to be transported. All these considerations, to say nothing of the development of air traffic, suggest the need for caution when making traffic estimates and assessing the future requirements of the various forms of transport if over-development is to be avoided.

Though there is reason to hope that every type of transport will benefit from the increased volume of traffic that can reasonably be expected in an expanding European economy, the fact remains that, in some countries, the share of total traffic handled by the railways tends to decline with the development of more recent forms of transport such as road vehicles and aircraft. This, combined with other factors involving heavier expenditure for the railway administrations, has destroyed the financial stability of the railways in a good many countries and has led to financial deficits which usually have to be met from public funds.

22. Each Government is thus confronted with the difficult problem of co-ordinating the means of transport. The difficulty here lies mainly in the essentially different characteristics of the railways on the one hand, and of road and inland waterway traffic on the other. On one side, we find centrally organised railway administrations, with unified goods and passenger rates, which are subject to government control in a greater or lesser degree and to some of the obligations incumbent on a public service, and on the other we have road and inland waterways traffic in the hands of a large number of private firms, many of them small family concerns, which leave little scope for government intervention. Attention should be drawn in particular to the increasingly important part played by transport by road on own account. Apart from this, the elements of the problem of co-ordination vary widely from one country to another according to the size and topography of the country concerned, the juridical relationship between the State and the railway administration, the level and structure of passenger and goods rates, the social security charges affecting each network, and fuel taxes - factors which no government can overlook. It is because of these considerations, which are primarily of national significance, that despite its vital importance the Conference has not yet considered it advisable to tackle the problem of co-ordination as such in its broader aspects. The Conference has taken the view that, at international

sur le plan international, que sous certains de ses aspects particuliers, par exemple la coordination des investissements ou la coordination des tarifs, en se limitant, pour cette dernière, au stade actuel, à une mise en ordre, dans la mesure où celle-ci est nécessaire, au sein de chaque mode de transport.

IV. PRINCIPAUX PROBLÈMES AYANT RETENU L'ATTENTION DE LA CONFÉRENCE

a) Coordination des investissements

23. La coordination des investissements constitue l'un des éléments essentiels d'une politique générale des transports. Aussi, dès la première session de la C.E.M.T., en octobre 1953, les ministres ont-ils décidé "d'examiner la possibilité de confronter les études portant sur les grands investissements d'intérêt international envisagés pour les différents modes de transports". Dans leur deuxième session, en octobre 1954, sur le vu d'un Rapport du Comité des Suppléants selon lequel "les Gouvernements agissant dans le cadre de la Conférence pourront assurer le développement de chacun des modes de transport, de manière à réaliser un ensemble véritablement équilibré et répondant aux besoins européens", ils sont convenus "que les projets importants d'intérêt européen, intéressant tous les membres de la Conférence ou seulement un nombre restreint d'entre eux, seront communiqués à la Conférence par le ou les pays intéressés avec toutes les données techniques et économiques nécessaires". Ces projets seront examinés par la Conférence, qui donnera un avis. Ces avis ne seront pas obligatoires à l'égard des pays intéressés, dont la liberté d'action reste entière. Néanmoins, cette procédure, tout en plaçant, conformément aux objectifs de la Conférence, le développement des transports dans le cadre de la communauté, donnera la possibilité d'éviter les investissements inutiles ou excessifs et de réduire par là même les prix de revient des transports ou d'en améliorer la qualité.

24. Afin de pouvoir mettre en œuvre la procédure adoptée, les membres de la Conférence ont été priés de faire connaître les programmes généraux, relatifs aux projets importants d'intérêt européen concernant les chemins de fer, les routes et les voies navigables, qu'ils ont l'intention de réaliser dans les cinq prochaines années.

25. Ainsi qu'on le verra plus loin, des réalisations partielles sont d'ailleurs déjà en cours en ce qui concerne l'aménagement des itinéraires de trafis international routier et les projets concernant les voies d'eau d'intérêt européen.

b) Financement international des investissements

26. Bien que la procédure adoptée pour la coordination des investissements puisse faciliter à l'avenir les problèmes de

level, it is better to deal with this problem by tackling some of its individual aspects separately, for instance the co-ordination of investment or the co-ordination of rates, at present limiting itself as regards the latter to such readjustments as may be required within each form of transport, leaving co-ordination between the different forms of transport to be dealt with later.

IV. PROBLEMS CONSIDERED BY THE CONFERENCE

a) Co-ordination of investment

23. The co-ordination of investment is one of the basic factors of any general transport policy. Hence, at the very first session of the E.C.M.T. in October 1953, the Ministers decided "to consider the possibility of comparing the studies on major international investment projects planned for the various modes of transport". At their second session in October 1954, in the light of a report by the Committee of Deputies to the effect that "the Governments working in the framework of the Conference can ensure the development of each means of transport, so as to secure a properly balanced whole to meet European requirement", they agreed "that all major projects of European interest which affect all or a restricted group of members should be communicated to the Conference by the country or countries concerned with all the necessary technical and economic data". The Conference will discuss such projects and give its opinion on them, but its findings will not be binding on the countries concerned, and their freedom of action will remain unimpaired. This procedure, by putting the development of transport on a joint basis in accordance with the aims of the Conference, will offer the possibility of avoiding needless or excessive investment, and so make it possible to reduce transport costs or provide better service.

24. To ensure that the procedure adopted can be put into effect, the Members of the Conference have been asked to communicate the general programmes they intend to carry out during the next five years, which link up with projects of European importance for railways, roads and inland waterways.

25. As explained later in this report, practical effect has already been given to some of the projects concerning the development of international road traffic arteries and those relating to inland waterways of European interest.

b) International financing of investment

26. Though the procedure adopted for the co-ordination of investment may later facilitate the problems arising out of the

financement international de ces investissements, le Conseil des Ministres des Transports a estimé que les études concernant ce mode de financement ne sont pas encore, au stade actuel, suffisamment avancées pour permettre d'être prises en considération, sauf dans des cas particuliers qui concernent : l'un le financement international des achats de matériel ferroviaire, l'autre le financement des itinéraires de trafic international routier.

27. Le financement international des achats de matériel ferroviaire avait déjà retenu l'attention du Conseil des Ministres dans sa session de Bruxelles, en octobre 1953, et il avait alors demandé aux Administrations ferroviaires intéressées de lui faire des propositions, tenant compte des intérêts des industries nationales de construction. Depuis plusieurs années, certains réseaux européens s'étaient demandés si, pour faciliter la modernisation de leur matériel et, en même temps, favoriser la concentration des commandes et la baisse des prix, il ne serait pas possible de s'inspirer de la formule dite de "l'equipment trust", qui avait fait ses preuves aux Etats-Unis. L'adaptation de cette formule à l'Europe, pour la commande des matériels standardisés, se heurte toutefois à de nombreuses difficultés d'ordre juridique, fiscal, monétaire et économique. Néanmoins, la recherche d'une solution européenne a été entreprise par un Groupement d'études, constitué par un certain nombre d'Administrations ferroviaires et diverses banques, dont les travaux ont été, depuis un an, suivis et orientés par le Comité des Suppléants. Sur propositions de ce dernier, le Conseil des Ministres, dans la mesure où les pays qu'il représente y sont intéressés, s'est déclaré favorable, dans sa session d'octobre 1954, à la création, sur les bases suivantes, d'une "Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire" (Eurofima) :

28. La Société Eurofima, qui sera créée pour une durée de cinquante ans, aura un crédit propre, distinct de celui des Réseaux, grâce à un capital souscrit par ceux-ci, suffisamment important (au début : 50 millions de francs suisses) pour offrir une garantie de bon fonctionnement. La Société empruntera les fonds nécessaires aux achats de matériel, fera construire les matériels demandés par les Réseaux suivant leurs plans et sous leur contrôle direct, et les leur louera contre versement d'annuités de locations permettant de rembourser les emprunts de financement. Les réseaux bénéficiaires ne recevront la propriété du matériel qu'après l'achèvement des paiements. Ce sont les conditions juridiques existant en Europe qui ont conduit à prévoir un contrat de simple location, qui sera pratiquement l'équivalent d'une opération de location-vente, grâce à un droit de préemption dont bénéficieront les Réseaux locataires.

Un autre objectif de la Société Eurofima sera de grouper les commandes de matériel standard en vue d'améliorer le prix de revient des matériels, dont profiteront les Réseaux sous forme d'une diminution des annuités de location, sans que cette

international financing of such investment, the Council of Ministers has come to the conclusion that the studies concerning this form of financing are not yet sufficiently advanced to be taken into consideration, except in two specific cases, the international financing of purchases of railway rolling stock, and the financing of international road traffic arteries.

27. The Council of Ministers had already given its attention to the international financing of purchases of rolling stock at its session hend at Brussels in October 1953, when the railway administrations concerned were asked to submit proposals having due regard to the interests of national rolling stock producers. For several years, a number of European networks have been consideration whether some such system as the "Equipment Trust", which has proved its worth in the United States, could not be devised to facilitate the modernisation of their equipment and at the same time help to concentrate orders and reduce prices. But the adaptation of this formula, to European requirements in the matter of orders for standardised equipment, raises numerous legal, fiscal, monetary and economic problems. Nevertheless, a Study Group consisting of railway administrations and banks has attempted during the past year to find a solution appropriate to European conditions, under the guidance and supervision of the Committee of Deputies. On the proposal of the latter, the Council of Ministers, at its session in October 1954, declared itself in favour, insofar as the countries it represents are affected, of the establishment, on the basis described below, of a "European Company for the Financing and Purchases of Railway Rolling Stock" (Eurofima).

28. The Company will be set up for a period of 50 years and will dispose of its own funds, these being kept distinct from those of the railway networks, whose contributions to the initial capital of the company will be on a sufficiently large scale (S.fr. 50 million initially) to ensure efficient operation. The company will borrow the funds required for purchases of equipment, place orders for the construction of such equipment as the railway networks may require in conformity with their own designs and under their direct control and hire out this equipment to the railways at an annual rental using the proceeds to repay the original loan. Lessee networks will not assume ownership of this equipment until it is fully paid for. The reasons for adopting a hire contract system are bound up with the requirements of European law, but this arrangement will in practice be the same as hire purchase since the lessee networks will have the right of pre-emption.

Another aim of the Eurofima company will be to centralise orders for standard equipment in order to reduce the cost of such equipment and enable the networks to benefit from this

concentration des commandes puisse aboutir à désorganiser les marchés nationaux de la construction.

Les premières opérations qu'effectuera la Société porteront sur les wagons standard à marchandises destinées au renouvellement du parc européen. Toutefois, l'objet social sera défini dans les statuts d'une manière plus large, de façon à pouvoir étendre ultérieurement des opérations de la Société aux autres matériels de type unifié ou à performances unifiées.

A la suite de la dernière réunion du Conseil des Ministres des Transports, les pays intéressés à la constitution d'Eurofima* ont constitué, dans le cadre de la Conférence, un Groupe restreint pour régler certaines questions encore en suspens, telles que : exonérations fiscales, facilités douanières et garantie de transfert de fonds à accorder à la nouvelle société, choix du siège social, etc. Les travaux de ce Groupe restreint progressent favorablement et laissent bien augurer du succès final.

29. Dans sa session d'octobre 1953, à Bruxelles, le Conseil des Ministres des Transports avait également demandé des propositions concernant les statuts d'un organisme de financement international routier. La question a été étudiée par le Comité des Suppléants sur la base d'un avant-projet de statuts préparé par la Fédération Routière Internationale. Tout en reconnaissant l'intérêt que présenterait un Fonds routier international, le Comité des Suppléants est arrivé à la conclusion que la création d'un tel Fonds n'apparaît pas, pour le moment, susceptible de rallier un nombre suffisant d'adhérents pour la justifier. Cela tient principalement à des obstacles juridiques et financiers résultant en particulier du fait que les travaux à financer ne peuvent, dans l'état actuel de la législation, constituer des gages pour les prêteurs et aussi aux difficultés rencontrées pour organiser une garantie solidaire des Etats intéressés. En outre, les problèmes posés par la situation actuelle du marché international des capitaux et par le transfert des devises faisaient apparaître des difficultés sérieuses. Aussi le Conseil des Ministres, dans sa session d'octobre 1954, a-t-il marqué sa préférence pour une formule plus limitée, mais susceptible d'une application immédiate et n'écartant d'ailleurs pas, pour l'avenir, une solution plus générale. Elle consiste dans la constitution, à l'initiative des Etats intéressés à la réalisation d'un projet, de groupes restreints conformément à l'article 8 du Protocole, chacun de ces groupes restreints devant étudier, avec les aspects techniques et économiques du projet, les divers moyens de la financer - y compris la constitution de sociétés à participation internationale avec possibilité de recettes propres, notamment par péages ou par taxes spécialisées - ainsi que les garanties à fournir aux organismes prêteurs.

---

* Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse.

saving by paying lower annual rentals, and at the same time ensure that this concentration of orders will not lead to the disruption of national markets for equipment manufacturers.

The Company's first transactions will affect standard goods wagons for the replacement of European railway rolling stock. However, the object of the Company, as defined in its Articles of Association, will cover a wider field so that it can later extend its operations to include other equipment of uniform design or of uniform rating.

Following the last meeting of the Council of Ministers of Transport, the countries concerned with the constitution of Eurofima* set up a Restricted Group, within the framework of the Conference, to settle various issues still pending, such as: tax exemption, customs facilities, guarantees for the transfer of funds to be granted to the new Company, headquarters of the Company, etc. The restricted group is making good progress with its work and there is every prospect of ultimate success.

29. At its session in Brussels in October 1953, the Council of Ministers of Transport had also called for proposals concerning the Statutes of an international road investment fund. This matter was studied by the Committee of Deputies on the basis of preliminary draft statutes drawn up by the International Road Federation. While recognising the usefulness of an international road investment fund, the Committee of Deputies came to the conclusion that the institution of such a fund did not, for the time being, seem likely to attract enough signatories to warrant its adoption. This conclusion was largely dictated by legal and financial difficulties arising, especially from the fact that the projects to be financed cannot, as the law stands at present, be pledged as security, and also from the difficulties encountered in arranging for the Governments concerned to act as joint guarantors. Moreover, the problems arising from the present situation in the international capital market and the transfer of currency revealed serious difficulties. At its session in October 1954, therefore, the Council of Ministers expressed its preference for a procedure less wide in scope but which could be applied forthwith, and would not preclude a more far-reaching arrangement later on. This new procedure consists in setting up restricted groups at the instance of the governments interested in proceeding with a project, as provided under Article 8 of the Protocol, on the understanding that each of these restricted groups will study the technical and economic aspects of the project, the various methods of financing it - including the formation of companies established on an international basis having the possibility of deriving some income of their own from tolls or special taxes - as well as the guarantees to be given to lenders.

---

* Germany, Austria, Belgium, Spain, France, Italy, Luxemburg, the Netherlands and Switzerland.

c) Rationalisation et modernisation des chemins de fer

30. Depuis le 15 mars 1953, dix Administrations ferroviaires* exploitent en commun, sur la base d'une Convention, dite Convention "Europ", un parc d'environ 160.000 wagons. Le Conseil des Ministres des Transports, au cours de ses sessions d'octobre 1953 et d'octobre 1954, a été tenu au courant des résultats de cette exploitation, qui se traduisent par un emploi intensif, en trafic international, des wagons de la communauté, une amélioration importante de l'utilisation du matériel et une réduction des frais d'entretien. Aussi le Conseil des Ministres a-t-il affirmé sa position favorable au développement de ce système et s'efforce-t-il de lever les diverses difficultés susceptibles de compromettre la bonne marche de l'exploitation commune. Une révision de la Convention "Europ" basée sur l'application du prix de revient réel de la journée-wagon est en cours et prendra probablement effet vers la fin de 1955.

31. Lors de sa session de Bruxelles (octobre 1953), le Conseil des Ministres avait estimé nécessaire que les Administrations ferroviaires poursuivent activement les études entreprises en matière de standardisation du matériel, en menant en particulier à bonne fin celles qui concernent le matériel à marchandises. En fait, l'étude de six types de wagons standard des types classiques a été achevée par l'U.I.C., et quelques administrations ont déjà fait construire des wagons standard qui sont affectés au parc Europ exploité en commun. Pour développer ces premiers résultats, le Conseil des Ministres des Transports a invité, dans sa session d'octobre 1954, les Administrations ferroviaires à passer effectivement en types standard leurs commandes nouvelles de matériel courant. Il a d'autre part marqué son intérêt pour les études entreprises par l'U.I.C., en collaboration avec les constructeurs, au sujet d'un wagon d'avenir qui sera, en particulier, caractérisé par une tare moins élevée.

32. Commencée dans certains pays avant la première guerre mondiale, l'électrification des chemins de fer a été poursuivie depuis et s'est encore développée dans les dernières années, en raison de ses nombreux avantages. La diversité des types de courant utilisés, et sur laquelle il n'est plus temps de revenir, constitue un des obstacles à ce que le trafic international retire tout le bénéfice des électrifications déjà réalisées. Afin de tirer le meilleur parti de cette situation qu'il ne lui appartenait plus de modifier, le Conseil des Ministres des Transports, dans sa session de Bruxelles (octobre 1953), a recommandé :

a) le choix de solutions qui permettraient de réaliser, dans les zones non encore équipées, un réseau électrifié conçu et utilisable sur une base internationale;

---

* Chemins de fer allemands, autrichiens, belges, danois, français, italiens, luxembourgeois, néerlandais, sarrois et suisses.

c) Rationalisation and modernisation of railways

30. Since 15th March 1953, ten railway administrations* have been jointly operating a pool of some 160,000 wagons on the basis of an agreement known as the "Europ" Convention. At its sessions in October 1953 and October 1954, the Council of Ministers of Transport was kept informed of the results of this arrangement, under which pool wagons had been used intensively in international traffic, equipment had been more efficiently employed, and maintenance costs had been reduced. The Council of Ministers has therefore re-affirmed its support for the development of this scheme, and is endeavouring to remove any difficulties which might prejudice the smooth operation of the Pool. An amendment to the "Europ" Convention, based on the application of a wagon-day rate at actual cost, is now being worked out and will probably take effect towards the end of 1955.

31. At its session in Brussels (October 1953), the Council of Ministers considered that railway administrations should actively pursue their investigations concerning the standardisation of equipment and, more especially, that they should complete those relating to goods wagons. In fact, six standard models for wagons of the conventional type have been designed by the U.I.C. and a few railway administrations have already ordered standard wagons which are assigned to the jointly operated "Europ" Pool. In order to exploit this initial success, the Council of Ministers of Transport, at its session in October 1954, invited the Railways Administrations to specify standard models when placing any new orders for conventional equipment. It also signified its interest in the studies undertaken by the U.I.C., in co-operation with the manufacturers, concerning a wagon of advanced design of which one of the special characteristics will be a lower tare.

32. In some countries, railway electrification which began before the first world war has been further developed in recent years owing to its many advantages. The diversity of the types of current used, which it is now too late to adjust, is one of the obstacles which prevent international traffic from deriving the full benefit of the electrification projects already completed. In order to make the best of a situation, which it could not longer amend, the Council of Ministers of Transport, at its session in Brussels in October 1953, recommended:

a) a choice of solutions which would enable an electrified network, planned and operated on an international basis, to be established in areas still unequipped;

---

* The railways of Germany, Austria, Belgium, Denmark, France, Italy, Luxemburg, The Netherlands, the Saar and Switzerland.

b) en tenant compte des différences de gabarits entre réseaux, la mise au point et l'adoption de locomotives ou d'automotrices poly-courants, pour assurer, dans la mesure des besoins, de larges interpénétrations entre ces réseaux et les réseaux voisins, équipés dès maintenant sur des types divers;
c) d'une manière générale, une coordination aussi poussée que possible des exploitations des réseaux électrifiés, en assurant notamment l'équipement des lacunes entre les sections déjà électrifiées des grands itinéraires.

Dans sa session suivante (octobre 1954), le Conseil des Ministres a constaté que, s'il n'a pas encore été possible d'aboutir, pour le choix du type de courant des électrifications en cours ou en projet, à une solution uniforme, du moins les travaux entrepris ont-ils eu pour objet de répondre aux préoccupations exprimées par les ministres. En particulier, il est envisagé dans plusieurs Pays membres : d'une part, la rationalisation des projets de manière à faire aboutir les réseaux électrifiés à des points de jonction rationnels indépendants des frontières des Etats; d'autre part, la constitution éventuelle d'un véritable réseau commun, englobant un grand nombre de frontières et réalisé avec un type unique. En ce qui concerne les types de locomotives, les réseaux intéressés s'orientent vers des conceptions analogues et des programmes standardisés.

33. La modernisation de la traction ferroviaire s'est aussi traduite, parallèlement au développement de l'électrification, par un emploi plus étendu des engins Diesel. Dans sa session de 1953, le Conseil des Ministres a recommandé que ce mode de traction soit pris en considération dans l'établissement des programmes d'investissements des Administrations ferroviaires, notamment pour faciliter les relations internationales dans certains cas particuliers. Dans sa session suivante, le Conseil, sur le vu d'une étude de l'U.I.C. portant sur les avantages économiques et techniques de la traction Diesel, a émis le vœu que les Administrations ferroviaires, sur le réseau desquelles se justifierait un développement suffisamment important de ce mode de traction, accélèrent les études entreprises, en liaison avec les constructeurs, à l'effet d'aboutir en commun à une standardisation des types de locomotives suffisante pour permettre la construction en série, le groupement des commandes et la régularité des programmes de construction. Il est à noter toutefois que la dieselisation se trouve freinée dans certains pays par les prix très élevés des carburants, qui ne subissent aucune détaxe pour leur utilisation ferroviaire.

34. L'existence d'un parc de locomotives et d'automotrices modernes, Diesel ou électriques, va être mise à profit par un certain nombre d'Administrations ferroviaires pour créer non pas une administration nouvelle, mais, dans le cadre d'une association entre réseaux, un organisme provisoirement appelé "Europexpress", qui assurera l'exécution de services accélérés entre grands centres, avec un style uniforme et dans un climat

b) allowing for differences of gauge between one system and another, the adaptation and introduction of locomotives or rail-cars operating on all types of current, so as to ensure wide inter-connection, as required, between such networks and neighbouring systems at present using equipment of various types;
c) generally speaking, the greatest possible co-ordination in the operation of electrified systems, particularly by supplying equipment for gaps in mainline sections which have already been electrified.

At its following session (October 1954), the Council of Ministers noted that while it had not yet been possible to reach common agreement regarding the type of current to be chosen for electrification projects now being planned or under construction, the action taken in this connection was, at any rate, designed to meet the points on which the Ministers had expressed concern. For instance, several Member countries proposed to rationalise their projects in such a way that the connecting points of their electrified networks would be chosen on grounds of efficiency without regard to political boundaries, and possibly to establish a truly common network crossing numerous frontiers and operating on a single type of current. As regards locomotive design, the networks concerned were trying to adopt a similar approach and to standardise their programmes.

33. Besides the development of electrification, the modernisation of railway traction has also led to the more extensive use of Diesel locomotives. At its session in 1953, the Council of Ministers recommended that this type of traction should be taken into consideration when railway administrations drew up their development programmes, particularly in order to facilitate international connections in certain special cases. At its following session, the Council, in the light of a paper submitted by the U.I.C. on the economic and technical advantages of Diesel traction, expressed the wish that railway administrations on whose networks a reasonably high development of Diesel traction would be justified should speed up the research work undertaken in co-operation with Diesel equipment manufacturers, in order to achieve a sufficiently high degree of standardisation in locomotive design to secure long production runs, the grouping or orders and regular production programmes. It must be pointed out, however, that the adoption of Diesel locomotives is hampered in some countries by the very high cost of fuel as there is no tax rebate on fuel used by the railways.

34. The availability of a fleet of Diesel or electric locomotives or rail cars of up-to-date design is to be turned to good account by various railway administrations; not by constituting a new institution but by an arrangement provisionally called "Europexpress", whereby various railway systems will join together to provide faster services between main centres, with amenities and comfort adapted to the requirements of

adapté aux besoins de la clientèle. Le Conseil des Ministres a trouvé l'idée intéressante et a encouragé sa réalisation.

35. Le Conseil des Ministres a également pris connaissance des projets de l'U.I.C. en ce qui concerne la réforme des classes de voitures à voyageurs. Fondé sur des considérations commerciales, sociales et psychologiques, ainsi que sur le souci de simplification du service, le programme de l'U.I.C. consiste essentiellement en la réduction à deux du nombre des classes, qui seraient dénommées 1ère classe et 2ème classe. En raison de leur situation particulière, les Chemins de fer espagnols, portugais et grecs conserveraient toutefois le régime des trois classes en régime intérieur. La mise en vigueur de la réforme est envisagée pour le service d'été de l'année 1956. Le Conseil des Ministres a pris note que l'autorisation gouvernementale nécessaire a déjà été donnée dans plusieurs pays et, dans sa majorité, a fait à la réforme un accueil favorable.

36. Les mesures de rationalisation et de modernisation qui viennent d'être passées en revue ont comme but principal de réduire le prix de revient des transports par chemins de fer et de les mettre mieux à même de soutenir la concurrence d'autres modes de transport. Il est à souligner que certaines d'entre elles entraîneront d'importantes conséquences économiques. En particulier, la consommation d'énergie des chemins de fer sera influencée par la reconversion de la traction (électrification et dieselisation) : il en résultera naturellement une sensible diminution de la consommation de charbon. Pour donner une idée de son ordre de grandeur, une estimation, limitée aux Pays membres de la C.E.C.A., évalue à près d'un million de tonnes de charbon la diminution de la consommation annuelle constatée dans les deux dernières années et devant résulter, dans les prochaines années, de l'exécution des programmes de reconversion des Administrations ferroviaires, qui, abstraction faite de l'amélioration du rendement de l'exploitation ferroviaire, se traduisent par un bilan énergétique favorable.

d) Unification des tarifs de transport par chemin de fer

37. Qu'il s'agisse de leur structure ou du niveau de leurs prix, les tarifs de transport par chemin de fer varient considérablement d'un pays à l'autre, influencés qu'ils sont par de multiples facteurs et avant tout par la configuration géographique et les données économiques de chaque pays. En dehors du caractère de rétribution qu'ils représentent pour les services rendus, ils servent parfois, en fait, à de multiples objectifs : réaliser un certain équilibre entre les producteurs nationaux ainsi qu'entre les divers modes de transport, favoriser les exportations, soutenir contre la concurrence étrangère des industries, ou des ports, ou certaines voies d'acheminement avantageuses pour le réseau national. Toute modification apportée au système tarifaire d'un pays est susceptible d'avoir de sérieuses conséquences sur les recettes des chemins de fer

users. The Council of Ministers found this a useful suggestion and recommended that it should be proceeded with.

35. The Council of Ministers also took note of the plans of the U.I.C. regarding the reclassification of passenger coaches. The programme of the U.I.C. is based on commercial, social, and psychological considerations and also on the need to simplify operation. They consist mainly in reducing the number of classes to two, i.e. first class and second class. Owing to their special circumstances, however, the Spanish, Portuguese, and Greek railways will continue to operate three classes on their internal services. It is planned to bring this new scheme into operation with the summer timetable in 1956. The Council of Ministers noted that the necessary government authority had already been granted in several countries, and a majority of its members welcomed the proposed changes.

36. The main object of the rationalisation and modernisation measures discussed in the preceding paragraphs is to reduce the costs of the railways and enable them to meet competition from other forms of transport more successfully. It must be stressed that some of these measures will have important economic consequences. In particular, the power consumption of the railways will be affected by conversion to electric or Diesel traction and this will necessarily entail a marked reduction in coal consumption. To give a rough idea of what this may amount to, an estimate, covering the E.C.S.C. countries only, suggests that annual coal consumption during the last two years fell by nearly one million tons and is likely to fall by a similar amount during the coming years owing to the conversion programmes of the railways. These programmes, quite apart from improving the efficiency of rail traffic operation, represent a saving of fuel and power.

d) Unification of railway rates

37. Affected as they are by numerous factors and especially by geographical and economic conditions, railway rates vary widely in level and structure from one country to another. Apart from their function as payment for services rendered, in practice they sometimes serve other purposes such as to secure a fair balance between national producers as well as between the various kinds of transport, to stimulate exports, and to help various industries, ports or traffic routes of national importance to withstand foreign competition. Any change in the rate structure applied in a country might well seriously affect the earnings of the railways and those of other forms of transport, as well as the competitive strength of industries and ports in various countries. This shows the complications involved in unifying railway rates and how difficult it is to proceed on this

ou des autres modes de transport, ainsi que sur la position compétitive des industries et des ports de différents pays. C'est dire la complexité du problème de l'unification des tarifs et ses difficultés de réalisation. L'établissement d'un marché commun, pour les produits relevant de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, rend nécessaire l'application par les pays participants de tarifs de transport de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables, et la Haute Autorité s'emploie à réaliser cette situation. Ce n'est toutefois que dans la mesure où l'extension de ce marché commun à d'autres pays ou à d'autres marchandises aurait été décidée - et la décision à cet égard sort des attributions des Ministres des Transports - qu'une unification des tarifs de transport des pays européens serait réalisable. Cela ne signifie pas - bien au contraire - que l'on ne doive pas chercher dès maintenant à approcher ce but final en réalisant progressivement des mesures constituant des étapes intermédiaires : renforcement de la collaboration tarifaire entre administrations ferroviaires; mise au point des tarifs internationaux indépendants des tarifs intérieurs; recherche de l'unification des structures tarifaires; concentration du trafic sur des itinéraires rationnels.

38. Telle est la ligne de conduite dont s'est inspiré le Conseil des Ministres des Transports : il suit de près les études qui se poursuivent à cet égard au sein de la C.E.E. et de l'U.I.C. et, dans sa dernière session, a demandé à l'U.I.C. de lui faire part des difficultés auxquelles elle se heurterait dans ses études, afin d'être en mesure d'en rechercher la solution.

e) Amélioration et développement du réseau des routes d'intérêt européen et des transports routiers

39. Dès sa première session, le Conseil des Ministres s'est préoccupé d'assurer la coordination des travaux d'aménagement des itinéraires de trafic international figurant à l'annexe à la Résolution adoptée à Bruxelles le 17 octobre 1953. Cette coordination va être assurée dans le cadre de la procédure qui a été adoptée pour la coordination des investissements en général (voir para. 23). Par ailleurs, le Comité des Suppléants a reçu le pouvoir de modifier la liste de ces itinéraires.

40. En date du 17 mars 1954 a été conclu à Genève, sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe, un Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, auquel sont jointes différentes annexes qui font partie intégrante de l'Accord. Le 1er juillet 1954 a été signée une annexe (C 1) relative au transport des denrées périssables. Le Conseil des Ministres a invité les Pays membres de la Conférence qui ont signé et non encore ratifié l'Accord général à le ratifier, et ceux qui ne l'ont pas encore signé à y adhérer et s'est prononcé pour l'établissement d'une réglementation internationale qui soit, dans son ensemble, aussi uniforme que possible.

course. The institution of a common market for products coming within the competence of the European Coal and Steel Community makes it necessary for the Member countries to apply transport rates in such a way that users in comparable circumstances can be offered similar prices, and this is what the High Authority is endeavouring to do. However, the unification of transport rates as between European countries could only become a practicable proposition if this common market were extended to embrace other countries and other kinds of goods, and this is beyond the powers of the Ministers of Transport. But that is not to say that no immediate attempt should be made to approach this ultimate goal by tackling the problem in successive stages, through closer co-ordination of rate policy between railway administrations, through development of rates for international services distinct from those for national services, through efforts to secure the structural unification of rates, and through concentration of traffic on rationally-planned routes.

38. These are the broad lines of policy adopted by the Council of Ministers of Transport. It is following closely the studies on this subject conducted by the E.C.E. and U.I.C. and, at its last session, asked the U.I.C. to keep it informed of any difficulties the latter may encounter in order to see what could be done to solve them.

e) Improvement and development of European highways and road transport

39. At its very first session, the Council of Ministers expressed its concern to secure the co-ordination of the projects for developing international traffic arteries listed in the Resolution adopted at Brussels on 17th October 1953. It is proposed to secure such co-ordination under the procedure adopted for the co-ordination of investment generally, (see paragraph 23). In addition, the Committee of Deputies has been given authority to amend the list of routes involved.

40. On 17th March 1954, a General Agreement was signed at Geneva under the auspices of the Economic Commission for Europe, laying down general economic regulations concerning international road transport; these included special annexes which form an integral part of the Agreement. An annex (C1) concerning the transport of perishable goods was signed on 1st July 1954. The Council of Ministers has invited those Member countries of the Conference which have signed the Agreement but not yet ratified it to do so, and those which have not yet signed to accede to it, and has also advocated the drafting of international regulations on as uniform a basis as possible.

Dans l'esprit de la C.E.E., l'Accord du 17 mars 1954 doit être une préface à l'établissement d'un régime général pour la délivrance des licences dans les pays qui imposent aux véhicules étrangers une certaine réglementation basée sur des autorisations. A défaut d'une suppression de ces systèmes de contingentement, motivés par le souci de ne pas accorder aux véhicules étrangers un traitement plus favorable qu'aux véhicules nationaux dans les pays où une réglementation de ces derniers est jugée nécessaire, l'établissement du régime envisagé constituerait déjà un pas en avant dans la voie de l'amélioration des transports routiers. Il convient d'ajouter que l'Union Internationale des Transports Routiers a avisé la Conférence qu'elle avait demandé à la C.E.E. d'étudier la question du régime fiscal des véhicules commerciaux étrangers.

41. Dans les dernières années, d'autres accords intéressant les transports routiers ont été conclus sous les auxpices de la Commission Economique pour l'Europe. Il s'agit notamment du Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière; de l'Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 (poids et dimensions autorisés pour les véhicules automobiles); de l'Accord relatif à l'application provisoire des projets de Conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les véhicules routiers commerciaux et sur les transports internationaux de marchandises par la route, signé le 16 juin 1949, ainsi que du Protocole additionnel de 1952. Afin d'en hâter la mise en vigueur ou d'en étendre le champ d'application, le Conseil des Ministres des Transports a demandé aux Pays membres de donner le plus rapidement possible, suivant le cas, leur adhésion ou ratification à ces accords.

42. Constatant l'accroissement rapide du trafic routier international touristique et commercial, qui a pour conséquence des congestions de trafic et des attentes parfois de longue durée à certains postes-frontière insuffisamment équipés, le Conseil des Ministres, dans sa session de 1953, avait estimé hautement souhaitable toute initiative que prendraient les Gouvernements pour :

a) que les postes-frontière situés sur les grandes routes de trafic international et dont l'équipement technique ne permet pas de faire face aux exigences d'une circulation toujours croissante soient aménagés, dans un proche avenir, conformément à la Déclaration du 16 septembre 1950 sur la construction des grandes routes de trafic international;
b) que les postes-frontière situés en dehors des grandes routes de trafic international, mais dont le débit est considérable, soient également adaptés, dans un délai raisonnable, aux besoins du trafic.

L'enquête à laquelle a procédé le Comité des Suppléants sur la situation existant en 1954 aux postes-frontière a fait ressortir que, si elle ne peut pas être considérée partout comme satisfaisante, des progrès appréciables ont été enregistrés ou vont

The E.C.E. regards the Agreement of 17th March 1954 as a preliminary to the institution of a common procedure for the issue of licences in countries where foreign vehicles are subject to certain restrictions based on permits. Failing the abolition of restrictive arrangements of this type which are designed to avoid granting foreign vehicles more favourable treatment than national vehicles in countries where controls on road transport are considered necessary, the institution of the new procedure will at least be a step towards the improvement of road transport. It must also be added that the International Road Transport Union has notified the Conference of its request to the E.C.E. to enquire into the problem of tax regulations affecting foreign goods vehicles.

41. In the last few years, several other Agreements relating to road transport have been signed under the auspices of the Economic Commission for Europe. These include the 1949 Protocol concerning Road Signs and Signals, the European Agreement giving effect to Article 23 of the 1949 Convention on Road Traffic (permissible weights and dimensions of motor vehicles), the Agreement providing for the provisional application of Draft International Customs Conventions on Touring, on Commercial Road Vehicles and on the International Transport of Goods by Road, signed on 16th June 1949, together with the additional Protocol of 1952. In order to expedite or extend the application of these Agreements, the Council of Ministers of Transport has asked the Member countries to sign or ratify them, as the case may be, as soon as possible.

42. In view of the rapid increase in international goods and passenger traffic by road, with its attendant traffic congestion and sometimes long delays at various inadequately equipped frontier posts, the Council of Ministers, at its 1953 session, considered it would be most useful if the Governments concerned took action on the following lines:

a) that when frontier posts situated on main international traffic arteries are not adequately equipped to cope with the constantly increasing volume of traffic, they should be re-equipped at an early date in accordance with the Declaration of 16th September 1950 on the construction of main international traffic arteries;

b) that frontier posts which are not situated on main international traffic arteries, but which still handle a large volume of traffic, should also be adapted to traffic requirements within a reasonable time.

The enquiry conducted by the Committee of Deputies regarding the conditions prevailing at frontier posts in 1954 shows that, though these cannot everywhere be regarded as satisfactory, appredíable progress has been or will be made

être acquis grâce à de nombreux travaux de reconstruction, d'amélioration ou d'extension, ainsi que de juxtaposition des bureaux de contrôle nationaux, déjà effectués, en cours ou en projet. Cette question, qui est importante pour le développement du trafic international routier, figure en permanence à l'ordre du jour du Groupe d'experts douaniers de la C.E.E.

f) Problèmes relatifs aux voies navigables

43. Soucieux de promouvoir la coopération européenne dans le domaine du trafic par voies navigables, le Conseil des Ministres, dans sa session de 1953, a dressé une liste non limitative de 12 projets de voies d'eau d'intérêt européen et a estimé que chacun de ces projets doit faire l'objet d'une mise au point et de l'uniformisation indispensable. Dans sa session suivante (ocotbre 1954), le Conseil des Ministres a approuvé un rapport préparé, à la demande du Comité des Suppléants, par un Groupe d'experts, et qui comporte essentiellement :

- la présentation d'une carte du réseau fluvial européen sur des bases uniformes;
- la fixation de normes pour les canaux, basées, en principe, sur le bateau de 1.350 tonnes du type Rhin-Herne;
- l'adoption de normes pour les rivières, inspirées de celles des canaux;
- la constitution, pour la plupart des 12 projets visés ci-dessus, d'un groupe de documentation composé d'experts des pays intéressés, de manière à en poursuivre l'étude dans un cadre bilatéral ou multilatéral.

L'action ainsi entreprise par le Conseil des Ministres des Transports se place dans le cadre général de la coordination des investissements (voir ci-dessus paragraphe 23).

44. Dans sa session d'octobre 1953, le Conseil des Ministres avait été d'accord pour attribuer un caractère important aux deux questions suivantes :

a) accélération du trafic par voies navigables franchissant les frontières, par la simplification des formalités douanières et par une amélioration aussi grande que possible des conditions dans lesquelles elles s'effectuent;
b) uniformisation de la signalisation en usage par les voies navigables.

La première de ces questions est suivie par la Commission Economique pour l'Europe (C.E.E.) et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (C.C.R.). Le Conseil des Ministres a pris note avec satisfaction, dans sa session d'octobre 1954, des progrès qui ont été réalisés à cet égard aux principaux postes douaniers, spécialement sur le Rhin.

En ce qui concerne la seconde question, des études ont été entreprises par l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation. Le Conseil des Ministres a prié la C.E.E. de vouloir bien intervenir auprès de cette Association.

through the numerous projects for the reconstruction, improvement or extension of these posts, and for the re-alignment or juxtaposition of national Customs houses, some of which projects have already been completed, whilst others are under construction or planned. This question is an important one for the development of international road traffic, and has a permanent place on the agenda of the E.C.E. Group of Customs experts.

f) Problems relating to inland waterways

43. Desirous of promoting European co-operation in the field of inland waterway traffic, the Council of Ministers, at its 1953 session, drew up a non-exhaustive list of twelve inland waterways projects of European interest, and expressed the opinion that each of these projects should be carefully studied and put on a uniform basis. At its following session (October 1954), the Council of Ministers approved a Report, prepared by a group of experts at the request of the Committee of Deputies, consisting mainly of:

- the submission of a chart drawn up on a uniform basis for the European network of inland waterways;
- the fixing of standards for canals based in principle on the 1,350 ton "Rhine-Herne" type of craft;
- the adoption of standards for rivers similar to those relating to canals;
- the institution, for most of the twelve projects mentioned above, of a fact-finding working party consisting of experts from the countries concerned, in order that the planning of these projects may continue on a bilateral or multilateral basis.

The steps thus taken by the Council of Ministers of Transport fit in with the general arrangements for the co-ordination of investment (see paragraph 23 above).

44. At its October 1953 session, the Council of Ministers attached special importance to the two following problems:

a) the speedier flow of traffic across frontiers by simplifying customs formalities and by improving as far as possible the conditions under which they are carried out;

b) the standardisation of the signalling system used on inland waterways.

The first of these problems is being handled by the Economic Commission for Europe (E.C.E.) and the Central Commission ofr the Navigation of the Rhine (C.C.R.). At its October 1954 session, the Council of Ministers was gratified to note that improvements had been made in this connection at the main Customs houses, especially on the Rhine.

Investigations concerning the second point have been undertaken by the Permanent International Association of Navigation Congresses. The Council of Ministers has asked the E.C.E. to approach this Association and ask it to prepare draft technical

en vue de lui demander de préparer un projet de réglementation technique, qui serait ensuite examiné par la C.E.E. avec le concours des représentants de la C.C.R. et la collaboration de la profession.

45. Les frets de la navigation intérieure* ont également retenu l'attention du Conseil des Ministres, en raison des disparités susceptibles d'exister entre les frets nationaux, qui sont généralement plus ou moins réglementés, et les frets internationaux, qui sont libres. Dans sa session d'octobre 1953, le Conseil a estimé désirable de faire effectuer une étude sur les possibilités d'harmoniser ces frets, en soulignant que les travaux entamés dans ce domaine par la profession doivent aboutir aussi rapidement que possible.

46. De son côté, la Haute Autorité de la C.E.C.A. attache une grande importance, en raison des dispositions du Traité, à une harmonisation rapide de ces frets pour ce qui concerne les produits visés par ledit Traité.

47. L'étude demandée par le Conseil des Ministres des Transports a été effectuée par un Sous-Comité spécial du Comité des Suppléants, groupant les pays intéressés à la navigation fluviale, qui a pris connaissance des communications faites à ce sujet par la Haute Autorité de la C.E.C.A. et a entendu des représentants de la C.C.R. et de la C.E.E., ainsi que de l'Union Internationale de la Navigation fluviale.

48. Les conclusions auxquelles est arrivé le Sous-Comité spécial ont été approuvées par le Conseil des Ministres dans sa session d'octobre 1954. Elles sont basées sur trois principes : recherche d'une solution dans un cadre général englobant l'ensemble des marchandises; recherche d'une solution couvrant l'ensemble des voies navigables de l'Europe Occidentale; égalité de traitement, y compris l'abolition des réserves de cabotage, par étapes à fixer d'un commun accord entre les Etats intéressés, en tenant compte de la nécessité d'éviter des perturbations graves dans le régime des transports de chaque pays. Les négociations gouvernementales nécessaires à cet effet doivent être engagées le plus tôt possible. En ce qui concerne la procédure à suivre, la profession a été invitée à poursuivre activement les travaux déjà entrepris par elle pour mettre en œuvre les recommandations de la Conférence Economique de la Navigation Rhénane de 1952 et à entreprendre des travaux similaires pour les voies d'eau non soumises au statut rhénan. Dans ce dernier cas, si, contre toute attente, la profession n'arrivait pas à résoudre, dans un délai raisonnable, qui commencera à courir après l'aboutissement des négociations gouvernementales sur les réserves de cabotage, le problème par elle-même, alors les Gouvernements se réservent d'intervenir dans un certain nombre de domaines. Pour les trafics qui empruntent à la fois la voie rhénane et d'autres voies navigables, les Gouvernements intéressés, après avoir consulté la

* Les paragraphes 45 à 48 ne s'appliquent pas à la navigation sur le Danube.

Regulations for subsequent consideration by the E.C.E. in consultation with representatives of the C.C.R. and in co-operation with the industry concerned.

45. The Council of Ministers has also given its attention to inland waterway freight rates* in view of the possible disparities between national rates, which are usually more or less controlled, and international rates, which are unrestricted. At its October 1953 session, the Council considered it desirable to enquire into the possibility of co-ordinating these rates and stressed that the work which the industry had already begun in this field should be completed as quickly as possible.

46. The High Authority of the E.C.S.C. attaches great importance - in view of the provisions of the Treaty - to the speedy co-ordination of such freight rates insofar as they affect commodities covered by the Treaty.

47. The inquiry which the Council of Ministers of Transport had called for was carried out by a special sub-committee of the Committee of Deputies, consisting of representatives of countries concerned with inland waterway navigation, which took note of the communications on this subject from the High Authority of the E.C.S.C. and which heard the views of the representatives of the C.C.R., the E.C.E. and the International Union of Inland Waterways.

48. The findings of this special sub-committee were approved by the Council of Ministers' Session in October 1954. These findings rested on three basic principles, i.e. a general solution should be sought covering all goods carried by water; an attempt should be made to find a solution embracing all the navigable waterways of Western Europe; equality of treatment in inland navigation, and, including the abolition of limitations on cabotage operations, this to be done by stages according to a plan jointly agreed by the States concerned, and having regard to the need to avoid serious disturbance in the inland transport system of each country. The Government negotiations to effect this should begin as quickly as possible. As regards the procedure to be adopted, the industry was invited to pursue, as actively as possible, the measures it has already taken to implement the recommendations of the Economic Conference on the Navigation of the Rhine held in 1952, and to proceed in the same way for waterways not subject to the Rhine Statute. In this latter instance, should the industry unexpectedly fail to settle the problem itself, within a reasonable time after the Government negotiations concerning limitations on cabotage had been brought to a successful conclusion, the Governments concerned would then reserve the right to take action in various fields. As regards river transport using the Rhine as well as other waterways, the Governments concerned, in consultation with the industry, would jointly agree as to

* Paragraphs 45 to 48 do not apply to navigation on the Danube.

profession, fixeront par un accord s'ils doivent être classés comme rhénans ou non rhénans.

g) Collaboration entre les transports intérieurs et les transports aériens

49. Dans sa session d'octobre 1954, le Conseil des Ministres des Transports a pris connaissance du rapport final de la Conférence de coordination des transports aériens tenue à Strasbourg du 21 avril au 8 mai 1954 et, en particulier, de la Recommandation N°28 relative à la création d'une Commission européenne de l'aviation civile. Le Conseil a observé que, dans la plupart des pays représentés à la C.E.M.T., l'aviation civile et les transports intérieurs dépendent du même ministre et a considéré qu'il n'est pas souhaitable que les problèmes touchant à l'aviation civile soient résolus sans tenir compte de leur incidence éventuelle sur les autres moyens de transport. Aussi, en vue de favoriser une collaboration harmonieuse entre les transports intérieurs et les transports aériens, a-t-il mandaté le Comité des Suppléants pour se tenir informé de la suite qui sera donnée à la Recommandation N°28, afin de proposer, le cas échéant, les mesures appropriées au Conseil des Ministres des Transports.

whether they should be classified in the "Rhine" or "non-Rhine" categories.

g) Co-operation between inland and air transport

49. At its October 1954 session, the Council of Ministers of Transport considered the final report of the Conference for the Co-ordination of European Air Transport held at Strasbourg from 21st April to 8th May 1954, and, in particular, Recommendation No. 28 concerning the creation of a European Civil Aviation Commission. The Council observed that, in most of the countries represented on the E.C.M.T., civil aviation and inland transport were controlled by the same Minister, and considered that the problems relating to civil aviation should not be dealt with without regard to the effects they might have on other means of transport. In order to promote satisfactory co-operation between inland and air transport, the Council therefore gave the Committee of Deputies authority to watch developments as regards the action taken on Recommendation No. 28, so that it may be able to propose suitable measures to the Council of Ministers of Transport if necessary.