

Service technique
de la direction générale

26LM042/4
(1967-1968)

Décisions internationales relatives
aux pays de matériel

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

Paris, le 24 SEP 1948 19

SERVICE TECHNIQUE

DU

MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

20, RUE DE ROME (8^e)

TÉLÉPH. : LABORDE 88-00

N° 2114/62 TV

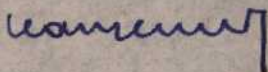
2 PJ

Monsieur le Directeur
 Chef du Service Technique de la
 Direction Générale

Comme suite à la demande verbale du
 21.9.1948 de Monsieur DUGAS à Monsieur ETAIX,
 je vous adresse, ci-joint, deux fiches résumant la situation à ce jour :

- pour le marquage de 14000 wagons ex "AL"
- pour l'identification C.I.R.I.

L'INGENIEUR EN CHEF (Tw)



Rec. du matériel roulant d'acier

m. Tourgne
Claver
Wicmann
à faire au
général de
Confiance
Diachon
97/9/48

MARQUAGE C.I.R.I.

Une cinquantaine d'établissements identificateurs ont été désignés dans l'ensemble des Régions. A chaque envoi de comptes-rendus mensuels ainsi qu'aux réunions mensuelles des I.M.R., il a été demandé d'activer ce marquage.

A) Le marquage C.I.R.I. des wagons étrangers se fait au premier passage dans ces établissements à condition:

- qu'il n'en résulte pas d'immobilisation supplémentaire,
 - que les schémas d'identification aient été diffusés
- A ce jour, la collection est pratiquement complète pour tous les pays.

B) Le marquage C.I.R.I. des wagons S.N.C.F. se fait seulement à l'occasion de l'application définitive des nouvelles lettres de série et du nouveau numéro - ceci pour éviter de refaire par la suite des fiches C.I.R.I. et des cartes perforées si l'on identifiait d'abord sous l'ancien numéro.

Le livret de renumérotage des couverts a été diffusé le 19.12.1947, celui des tombereaux le 26.2.1948. Le livret des plats a été retardé par l'étude du Service Central du Mouvement sur les lettres de séries définitives. Il va être diffusé incessamment.

L'identification C.I.R.I. n'est faite que si elle n'augmente pas la durée d'immobilisation des wagons, pratiquement en cas de révision et réfection d'inscriptions illisibles.

PROPOSITIONS

Pour en finir au 1.7.1949, il faudrait refaire d'office les inscriptions, même en bon état, au 1^{er} passage dans les Etablissements identificateurs.

o o

MARQUAGE FAIT (couverts et tombereaux seulement)

au 1.4.1948	11.500
en Avril	7.700
en Mai	11.200
en Juin	10.700
en Juillet	11.500
en Août	9.800
soit environ	<u>62.400</u>

MARQUAGE " 14 000 "

- 30.10.1947 - Ordre d'exécution donné le 30.10.47 aux Chefs de Service M.T.
pour 8 500 couverts,
4 500 tombereaux,
1 500 plats
séries fixées parmi le matériel ressemblant au matériel Armistice
(environ 25 000 existant en France à cette date).
- 9.3.1948 - Lettre aux Régions pour activer le marquage et tenir au courant en cas de difficultés.
- 9.4.1948 - Lettre à M. Dugas pour autoriser à choisir des wagons modernes (accord le 15.4.1948),
- 26.4.1948 - Ordre aux Régions de choisir dans de nouvelles séries, en faisant activer l'opération (au besoin, marquer sur place, dans les gares les wagons peu avariés, ou réformés seulement pour révision périmée).
- 18.6.1948 - Lettre aux Régions pour prendre, sur le plan régional, toutes mesures utiles pour terminer rapidement le marquage.
- 28.6.1948 - Rappel des instructions pour activer.
- 13.7.1948 - "Etant donné qu'il y a urgence à terminer rapidement l'opération, choisir tous les wagons (sans distinction de série):
- en très bon état,
 - de construction 13 à 40 (et au-delà pour tombereaux et plats de grande longueur)
 - de série homogènes.
- 14.8.1948 - Rappel des instructions pour activer (1) - Par exemple en fixant 400 wagons par arrondissement d'ici le 1er octobre.
- 2.9.1948 - Ordre d'incorporer tous les tombereaux à couvercle.
- 17.9.1948 - Lettre à M. Dugas pour incorporer les plats en surnombre.

Marquage fait: du 1.11.1947 au 1.3.1948	...	700 wagons
au 1. 5.	...	1 800 -
au 1.7.	...	3 100 -
au 1.8.	4 600 -
au 1.9.	...	5 800 -
au 21.9.	...	6 300 -

(1) - A toutes les réunions mensuelles, en 1948, les Ingénieurs du Matériel Roulant ont eu, en outre, leur attention attirée sur l'allure insuffisante du marquage.

Commission Internationale
du Recensement et de l'Identification

C.I.R.I.
Bureau Central d'Identification
162, rue Saussure, PARIS 17°.

OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERIEURS EUROPEENS

Réunion de la Commission Internationale
pour le Recensement et l'Identification du Matériel ferroviaire (C.I.R.I.)
tenue le 21 juillet 1947 au siège de l'E.C.I.T.O. à PARIS, Hôtel Majestic,
19, avenue Kléber.

Sont présents :

M. J. TUTA Directeur du Service du Mouvement
d'E.C.I.T.O., Président.

ALLEMAGNE (Zone française d'occupation)

M. H. ROULEAU Inspecteur Divisionnaire Zone française

BELGIQUE

M. LÉGROS Ingénieur en Chef à la S.N.C.B.

M. FOSSOUL Inspecteur à la S.N.C.B.

FRANCE

M. Max MARTIN Ingénieur en Chef à la S.N.C.F.

M. P. COUSIN Ingénieur Principal à la S.N.C.F.

GRECE

M. A. POLITIS Ambassade de Grèce à PARIS.

ITALIE

M. F. STROCCHI Inspecteur en Chef aux F.S.

M. V. PAOLUCCI Inspecteur Principal aux F.S.

PAYS-BAS

M. W.C.L. BURGERS Inspecteur Principal aux N.S.

M. G.P. de HAAS Ingénieur aux N.S.

M. Y. KALT Ingénieur Principal aux N.S.

POLOGNE

M. S. SOBIESZCZANSKI Ministère des Communications.

SUEDE

M. B.G. STILLE Ingénieur des Chemins de fer
de l'Etat Suédois.

SUISSE

M. E. BALLINARI Chef Principal de l'Exploitation
des Chemins de fer Fédéraux.

TCHÉCOSLOVAQUIE

M. J. STASTNY Ingénieur - Ministère des Communica-
tions.
M. J. ZEMAN Ingénieur - Ministère des Communica-
tions.

WAGONS-LITS.

M. BUGNIET Inspecteur Général à la C.I.W.L.

E.C.I.T.C.

M. J. VAN STAPPEN Division Chemins de fer
M. FRANCILLARD -d°-
M. E.D. BRANDT -d°-

BUREAU CENTRAL D'IDENTIFICATION

M. VAN BERGEN Sous-Chef de Bureau à la S.N.C.B.
M. A. FRUGIER Chef de Bureau à la S.N.C.F.

La séance est ouverte à 15 h.

Le Président souhaite la bienvenue à tous les délégués et regrette l'absence des représentants du Réseau Commun anglo-américain en Allemagne.

Le représentant de la Pologne donne lecture de la déclaration suivante :

"Je déclare au nom du Ministère des Communications que l'action projetée d'identification de wagons-marchandises est extrêmement compliquée et de longue durée étant donné que sur le réseau des P.K.P. elle ne saurait être terminée qu'en 1950.

"Cette action entraînera un retard dans l'exécution de la restitution prompte des wagons-marchandises et rendra difficile le rétablissement des effectifs adéquats du matériel roulant sur réseau P.K.P. A l'occasion nous attirons l'attention de la Conférence sur le fait qu'une déclaration y relative a été déjà présentée par le délégué de la Pologne au cours des séances du Conseil de l'E.C.I.T.C., les 28 avril et 17 juin 1947.

"De plus, par suite de la cessation de l'activité de l'E.C.I.T.C. et de la probable prise des fonctions de la C.I.R.I. par les organes de l'ECE à Genève, le Ministère des Communications prendra en temps dû sa décision définitive en ce qui concerne la participation des P.K.P. dans l'action de l'identification".

Le Président propose de prendre acte de cette communication. Il précise que, dans l'esprit de la C.I.R.I., l'identification ne doit pas précéder la restitution du matériel; il est évident que l'identification n'a sa raison d'être que du fait de la présence, sur les différentes Administrations, de wagons dont l'origine est douteuse par suite des démarquages qu'a subi le matériel ferroviaire à l'occasion de la dernière guerre mondiale.

Le but de l'identification est donc de déterminer l'origine véritable de tous les wagons douteux ou présumés tels; mais cette opération ne doit en aucune manière retarder la restitution du matériel fort important dont l'identité n'est pas douteuse.

Il est ensuite passé à l'examen des questions inscrites à l'ordre du Jour.

I - Compte-rendu des travaux de la Sous-Commission Technique.

Conformément aux décisions arrêtées lors de la réunion du 19 février 1947, les Administrations ont été pourvues de l'Instruction-type concernant l'identification du matériel, accompagnée de ses 4 annexes et de l'Avis N° 3 donnant les précisions utiles sur le mode de désignation des Ateliers et Centres d'Identification, sur l'impression des Fiches et sur la préparation du Livret d'Identification.

Le Président estime inutile de revenir sur ces questions qui ont été largement traitées lors de la Conférence du 19 février ou qui ont été définitivement mises au point au cours des travaux de la Sous-Commission Technique.

Par ailleurs, les prescriptions contenues dans l'Avis N° 3 ont indiqué à chaque Administration la nature et l'importance des documents à transmettre au Bureau Central d'Identification.

Or, seules l'Allemagne (Réseau Commun anglo-américain et Zone française), la France, l'Italie, la Suède, la Tchécoslovaquie et la C.I.W.L. ont envoyé la totalité des documents réclamés.

La Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas ont adressé des renseignements partiels qui vont être complétés à bref délai.

Par contre, l'Autriche, la Bulgarie, le Danemark, la Grèce, la Hongrie, la Pologne, la Roumanie, la Suisse, la Turquie et la Yougoslavie n'ont donné aucune réponse aux demandes d'envoi de documents formulées par le Bureau Central d'Identification.

En raison de l'absence des renseignements ayant trait notamment au Livret d'Identification, la préparation de ce document sera sensiblement retardée et il conviendrait que les Administrations qui n'ont pas encore fait le nécessaire prissent les dispositions propres à hâter l'envoi des pièces au Bureau Central d'Identification.

Le Président demande au Représentant de la Pologne de préparer la documentation nécessaire selon les prescriptions de l'Avis N° 3, en attendant que son Ministère prenne une décision définitive sur le principe de l'identification du matériel.

II - Etat d'avancement des travaux d'Identification.

Le programme établi par la Sous-Commission Technique prévoyait le commencement de l'identification le 15 avril 1947 pour les véhicules dont la marque "pays d'origine" ne pouvait être contestée et le 1er août 1947 l'extension des opérations à tout le matériel ferroviaire.

La première partie de ce programme n'a pu être respectée en partie, en raison de l'envoi un peu tardif (fin mars 1947) de l'Instruction-type. Il en est résulté que les Administrations n'ont pas eu le temps nécessaire pour préparer et diffuser ces instructions à leurs Ateliers ou Centres avant le 15 avril.

Il est, de même, vraisemblable que la deuxième partie de ce programme ne pourra, elle-même, être respectée, le temps nécessaire à la constitution du Livret d'Identification faisant défaut d'ici le 1er août; en effet, plusieurs Administrations n'ont pas encore adressé au Bureau Central d'Identification tout ou partie de la documentation destinée à être diffusée dans les différents pays.

Il importe, en conséquence, de fixer de nouvelles dates limites pour le commencement des opérations d'identification et le Président demande instamment aux Administrations de les respecter.

La Suède et la Norvège ont fait connaître que seul le matériel étranger appelé à circuler sur leurs lignes serait identifié; le matériel du Réseau National sera donc exclu de l'identification, en raison du faible nombre de wagons suédois ou norvégiens circulant sur les Administrations étrangères.

La Commission est bien d'accord et estime que pareille décision pourrait être appliquée à la Turquie.

M. BALLINARI (Suisse) indique qu'il opérera comme la Suède; le Président pense, toutefois, que la Suisse aurait intérêt à procéder à l'identification du matériel du Réseau National, les véhicules suisses circulant fréquemment à l'étranger. Quoi qu'il en soit, il est pris acte de la décision des Chemins de fer Fédéraux sans préjudice de la position que cette Administration pourra prendre dans l'avenir. Il est, d'autre part, entendu que les Chemins de fer Suisses enverront au Bureau Central d'Identification la documentation utile pour la constitution du Livret d'Identification afin de permettre aux Administrations étrangères l'identification du matériel suisse.

M. COUSIN (France) signale qu'il lui apparaît possible d'imprimer les différentes parties du Livret d'Identification au fur et à mesure de l'arrivée des documents de chaque Administration afin de ne pas faire obstacle au commencement rapide de l'identification du matériel d'une Administration donnée.

La Commission est bien d'accord sur cette observation et estime qu'il appartient aux pays retardataires de faire sans délai l'envoi de leur documentation. Il sera aussitôt tiré parti de ces envois.

Le Président fait observer que les pays qui retardent le commencement des opérations d'identification courent le risque de voir prolonger le séjour de leur matériel hors du Réseau National.

Finalement les dates suivantes pour le début des opérations d'identification sont adoptées :

- le 15 août 1947, pour les wagons dont l'origine peut être facilement décollée,
- le 15 septembre 1947 pour les wagons douteux dont l'origine ne peut être déterminée qu'à l'aide du Livret d'Identification.

III - Mesures à prendre pour le fonctionnement de la Commission Internationale du Recensement et de l'Identification par suite de la cessation prochaine des activités de l'E.C.I.T.O. Organisation d'un Comité Technique chargé de diriger les opérations d'identification.

Le Président expose que, compte tenu de la cessation prochaine des activités de l'E.C.I.T.O. et de leur reprise par l'E.C.E., il y a lieu d'envisager comment seront organisées, à l'avenir, les opérations de recensement et d'identification.

L'identification étant une opération technique proprement ferroviaire, son exécution doit, de l'avis unanime des membres de la Commission, être confiée aux Chemins de fer et conduite par eux.

Le Président propose, en conséquence, la constitution d'un Comité Technique chargé de suivre les problèmes d'identification, les membres de cet organisme étant désignés par les Administrations de Chemins de fer.

Mais, comme le fait observer le Président, ces problèmes d'identification présentent aussi un aspect gouvernemental ; il est donc indispensable, à son avis, de maintenir en fonctions la Commission Internationale de Recensement et d'Identification jusqu'en septembre pour régler les questions de principe ; à cette date, Genève décidera si cette organisation doit subsister et, dans l'affirmative, sous quelle forme ses fonctions seront maintenues telles quelles ou adaptées à l'organisation intérieure de l'E.C.E.

Il devrait être également prévu, à l'avis du Président, que l'E.C.I.T.O. ou l'organisation qui lui succèdera garde la possibilité de se faire représenter, à titre consultatif, au Comité Technique.

Par ailleurs, le Bureau Central d'Identification, géré par la S.N.C.F. serait l'organe de ce Comité et serait uniquement composé de représentants de Chemins de fer.

M. BURGERS (Pays-Bas) désirerait savoir qui règlera les dépenses engagées par la C.I.R.I.

Le Président précise que les dépenses incombant à la C.I.R.I. sont insignifiantes, du fait qu'il ne s'agit que des frais résultant de l'organisation de réunions assez espacées.

M. SOBIESZCZANSKI (Pologne) ne peut donner son avis sur les propositions du Président avant que son gouvernement ait pris définitivement position en ce qui concerne la question de l'identification.

M. STASTNY (Tchécoslovaquie) déclare que les Chemins de fer étant seuls habilités à diriger l'identification du matériel et les dépenses ayant trait à l'identification devant être payées par les Administrations et non par les gouvernements, le maintien de la C.I.R.I. lui paraît inutile. Il estime que les interventions de la C.I.R.I. qui est un organisme gouvernemental ne peuvent qu'alourdir le fonctionnement général et retarder les opérations d'identification. Il serait logique à son avis de confier exclusivement les travaux d'identification aux Chemins de fer qui désigneraient un organisme de direction sans intervention de l'E.C.I.T.O. ou des Gouvernements. M. STASTNY propose, en conséquence, la suppression de la C.I.R.I.

M. COUSIN (S.N.C.F.) soutient la formule proposée par le Président; il fait notamment remarquer, qu'en cas de désaccord entre les Administrations sur des questions d'identification, les différends ne pourront être tranchés que par un tiers, en la circonstance la C.I.R.I. et il demande le maintien de cet organisme.

M. LEGRCS (S.N.C.B.) déclare qu'il est d'accord sur les propositions du Président.

Le Président, répondant à M. STASTNY proteste contre les craintes formulées par ce dernier; l'existence de la C.I.R.I. ne peut retarder en aucune manière les opérations d'identification qui seront d'ailleurs conduites par le Comité Technique et ne peut au contraire que les accélérer en facilitant le règlement des différends ou des difficultés qui pourraient survenir.

Les délégués de la Grèce, de l'Italie, de la Suède et des Pays-Bas se rangent entièrement à cette manière de voir et les propositions du Président sont adoptées à l'unanimité, à l'exception de la Tchécoslovaquie et sous les réserves formulées par la Pologne.

Le Président propose alors l'élargissement du Comité Technique actuellement représenté par la Belgique, la France, l'Italie et la Tchécoslovaquie auxquels s'ajouteraient des représentants de la Zone anglo-américaine en Allemagne et, par la suite, éventuellement de la Pologne.

Ce Comité Technique choisirait son Président qui pourrait être désigné alternativement par chaque pays représenté.

Lorsque des questions importantes concernant un pays non représenté au Comité seraient traitées, ce dernier serait appelé à donner son avis.

Au surplus le Comité Technique sera appelé à établir son propre règlement intérieur.

Il est décidé que le Comité Technique tiendra sa première réunion le 22 juillet 1947 à 17 h.30, au siège de l'E.O.I.T.C. 19 avenue Kléber, à Paris.

IV - Contrôle des opérations d'identification - Désignation des équipes de contrôle.

Le Président rappelle que l'Instruction pour l'Identification du Matériel Roulant des Chemins de fer prévoit un contrôle technique des opérations d'identification, le succès de ces travaux dépendant principalement de la précision de l'exécution des prescriptions communiquées aux Ateliers ou Centres d'Identification.

Ce contrôle est nécessaire pour éviter des interprétations erronées des instructions, pour prévenir des tentatives de fraude ou pour découvrir les falsifications qui auraient pu être commises lors de l'identification du matériel.

Ce contrôle pourra être exercé :

1°) - par le Bureau Central d'Identification (Contrôle Administratif)

Ce Bureau vérifiera l'établissement correct des Fiches d'Identification et pourra contrôler l'exactitude de la marque d'origine par rapprochement des renseignements mentionnés sur les Fiches et de ceux figurant dans le Livret d'Identification.

2°) par des équipes de contrôle nationales.

Ce contrôle serait exercé par des agents spécialistes de l'Administration identificatrice qui s'assureraient de la bonne exécution des travaux et de l'exactitude des marques C.I.R.I. apposées sur les véhicules; en outre, en liaison avec le Bureau Central d'Identification, ces agents pourraient déceler les véhicules porteurs des marques C.I.R.I. qui n'ont pas fait l'objet de l'établissement de Fiches d'Identification ou de Mutation.

3°) par des équipes de contrôle internationales.

Ces équipes pourraient être composées d'un membre du Comité Technique, d'un représentant du pays où le contrôle est exercé et d'un membre d'une autre équipe nationale désigné à tour de rôle par le Comité Technique.

Cette équipe serait en contact avec les Administrations, avec les équipes nationales de contrôle, avec le Bureau Central d'Identification et avec le Comité Technique.

Les délégués approuvent ces dispositions et le Comité Technique est chargé de régler les détails d'application des mesures envisagées à cet effet.

V - Budget - Approbation - Fixation du montant et de la date de versement de l'acompte.

Un projet de budget a été soumis à la C.I.R.I. lors de la dernière réunion tenue à Paris le 19 février 1947.

Ce budget s'élevait à 8.470.000 francs français comprenant une somme de 684.000 francs afférente aux travaux résiduels du recensement de 1946 (recherches de véhicules).

Comme pour les travaux de recensement effectués en 1946, il est nécessaire que chaque Administration verse des acomptes, car la fixation des dépenses définitives ne pourra intervenir qu'après l'achèvement des opérations d'identification.

Ces dépenses sont donc de deux sortes :

a) la dépense concernant les travaux résiduels du recensement de 1946, évaluée approximativement à 684.000 francs, sera payée par les Administrations ayant demandé à être renseignées sur le sort de leurs véhicules.

Toutefois, il y a lieu de préciser que la partie des travaux concernant la codification et l'enregistrement par le système mécanographique des wagons allemands recensés en Allemagne devra être payée en commun par toutes les Administrations participantes.

b) la dépense concernant les travaux d'identification sera ventilée d'après le nombre de véhicules identifiés au nom de chaque Administration.

Le budget établi sera peut-être légèrement dépassé car il faudra tenir compte de l'augmentation des salaires devenus effective depuis le 1^{er} juillet 1947.

Lors de la réunion de la C.I.R.I. du 19 février 1947, il avait été admis qu'en l'absence de toute autre base, les acomptes seraient fixés d'après les coefficients ayant servi à ventiler les dépenses définitives du recensement.

Or, certains pays qui n'ont pas pris part au recensement de 1946 participeront aux travaux d'identification.

Pour ces derniers pays, le Président pense qu'il pourrait être calculé un acompte ayant un caractère proportionnel et équitable.

Les acomptes pour tous les pays pourraient constituer le 1/3 de la somme prévue au budget et seraient versés le 1^{er} octobre 1947 et le 1^{er} mars 1948.

Après un échange de vues il est décidé que le Comité Technique mettra au point les détails de ce règlement lors de la réunion du 22 juillet 1947, en se basant sur les principes ci-dessus.

VI - Examen des possibilités d'un recensement pour faciliter la conclusion des accords prévus pour la restitution du matériel.

Le Conseil de l'E.C.I.T.C. a pris une série de décisions de principe concernant la restitution du matériel mais, dès qu'on aborde ces problèmes sur le plan pratique, on se heurte à des difficultés car on ne dispose que d'éléments partiels fournis par le recensement de février - mars 1946, et il est impossible d'établir un plan détaillé de restitution du matériel si le nombre de véhicules hors du réseau national et présents, à une date déterminée, sur les différentes Administrations ne peut être connu avec certitude.

La restitution du matériel étant retardée, entre autres raisons, par le manque de statistiques sur la consistance réelle du parc européen, on est conduit à envisager un nouveau recensement, cette opération devant être indépendante de celle de l'identification.

Le recensement présente l'avantage de fournir des renseignements d'une nature simple pouvant être utilisés en vue de la restitution des véhicules non douteux dans des délais relativement courts; l'identification est une opération à longue échéance mais ayant pour résultat d'inventorier complètement le matériel européen

à l'effet de pouvoir procéder ultérieurement à des opérations complètes de remises en place.

Bien entendu, pour qu'un recensement soit efficace, il devrait avoir lieu dans tous les pays d'Europe à la même date et dans des conditions analogues d'établissement des renseignements.

Or, un fait nouveau s'est produit récemment : la C.E.W. Prague a décidé de faire un recensement dans sa zone d'action, c'est-à-dire en Allemagne (Zone Russe), en Autriche, en Bulgarie, en Hongrie, en Italie, en Pologne, en Roumanie, en Tchécoslovaquie et en Yougoslavie.

M. STASTNY (Tchécoslovaquie) donne les indications suivantes sur la nature du recensement envisagé.

Il s'agira d'un recensement complet (nominatif) qui aura lieu en septembre 1947 et qui s'appliquera aux voitures et aux wagons, les engins moteurs étant exclus; le dépouillement de cet inventaire sera assuré par chaque pays et le Secrétariat de la C.E.W. Prague recevra les résultats sous la forme de tableaux quantitatifs, pour les véhicules du Réseau National présents sur ce dernier, et de relevés nominatifs pour les wagons étrangers c'est-à-dire recensés hors de leur Réseau National.

Par ailleurs, la C.E.W. Prague a exprimé le désir de voir faire parallèlement, sous les auspices de la C.E.W. Paris, un recensement analogue en Europe Occidentale et d'échanger les résultats obtenus.

Le Président rappelle qu'il out été désirable que tous les pays participent au recensement de 1946. Ce souhait n'ayant pu être réalisé à ce moment-là, il lui apparaît hautement désirable de profiter de la nouvelle occasion qui se présente pour faire, le même jour, et sur les mêmes bases qu'à Prague un inventaire du matériel ferroviaire dans tous les pays de l'Europe Occidentale, et également en Grèce et en Turquie.

M. POLITIS (Grèce) donne son accord.

M. BURGERS (Pays-Bas) et M. FOSSOUL (Belgique) indiquent que leurs pays respectifs sont en possession, journellement, des renseignements nominatifs concernant les wagons étrangers présents sur leur territoire et qu'ils ne voient pas l'utilité, pour leur Administration, de procéder à un nouveau recensement en ce qui concerne ces wagons.

M. COUSIN (S.N.C.F.) s'associe à cette remarque pour ce qui concerne les wagons étrangers, appartenant aux pays R.I.V., circulant en France.

Le Président déduit des déclarations faites par la S.N.C.F., la S.N.C.B., et les N.S. que les pays qui peuvent donner à une date quelconque les quantités et les numéros des wagons étrangers à leur Réseau National présents sur leur territoire pourraient être dispensés de ce recensement.

M. STASTNY (Tchécoslovaquie) signale que les wagons inventoriés recevront une marque de recensement à la peinture apposée par le pays recenseur faisant partie de la C.E.W. Prague pour éviter qu'un véhicule soit inventorié deux fois et avoir l'assurance que tous les véhicules ont bien été recensés à l'heure H du jour J.

M. STROCCHI (Italie) pense lui aussi que l'apposition d'une marque spéciale sur chaque véhicule inventorié rendra le recensement plus efficace.

Après un long échange de vues auquel participent notamment MM. LEGROS et FOSSOUL (Belgique), MM. MARTIN et COUSIN (France), M. BURGERS (Pays-Bas), M. STASTNY (Tchécoslovaquie) et M. ROULEAU (Allemagne Zone française) sur l'utilité d'un recensement en Europe Occidentale et sur la nécessité de la remise en vigueur du R.I.V. le plus rapidement possible dans tous les pays d'Europe, en vue de hâter les restitutions de matériel et de revenir aux méthodes normales d'avant-guerre des échanges internationaux, les délégués sont d'accord sur les points suivants :

Dans les pays du ressort de la C.E.W. Paris, il sera procédé à un recensement du matériel, cette opération étant parallèle à celle de Prague et effectuée à la diligence de la C.E.W. Paris, celle-ci se rapprochant de la C.E.W. Prague pour fixer les modalités communes et se chargeant de la récapitulation des résultats après dépouillement des relevés dans chaque pays ou Zone intéressé de l'Europe Occidentale (y compris les pays ne faisant pas effectivement partie de la C.E.W. Paris : Suède, Norvège, Danemark, Suisse). Il conviendra de ne pas omettre le cas de la Grèce et de la Turquie.

La question de l'échange des résultats entre les Commissions de Paris et de Prague est dominée par le souci d'obtenir dans le moindre délai, une documentation permettant une mise en application du R.I.V.

M. MARTIN (S.N.C.F.) souligne spécialement ce point de vue et, tout en reconnaissant que l'opération envisagée ne permettra peut-être pas une documentation complète, il en souligne le grand intérêt du point de vue de la remise en vigueur des règles normales d'échange et de la possibilité d'effectuer au moins nombre pour nombre, des restitutions mutuelles partielles.

Finalement, l'opération est décidée à l'unanimité et sera proposée d'urgence au Réseau Commun anglo-américain en Allemagne non représenté à la réunion; la C.E.W. Paris en assurera la charge.

La séance est levée à 18 h.

Commission Internationale
du Recensement
et de l'Identification

C.I.R.I.

Bureau Central
d'Identification

162, rue Saussure
PARIS (17°)

COMMISSION INTERNATIONALE
du RECENSEMENT
et de l'IDENTIFICATION

(C.I.R.I.)

Réunion du Comité Technique de l'Identification
tenue le 22 juillet 1947,
au siège de l'E.C.I.T.O., à PARIS, 19, Avenue Kléber.

Sont présents :

FRANCE.

M. COUSIN Ingénieur Principal à la S.N.C.F.,
Président.

BELGIQUE.

M. LEGROS Ingénieur en Chef à la S.N.C.B.
M. FOSSOUL Inspecteur à la S.N.C.B.

ITALIE.

M. STROCCHI Inspecteur en Chef aux F.S.
M. PAOLUCCI Inspecteur Principal aux F.S.

ALLEMAGNE.

M. V. ALLEN Railway Branch - Transport Division -
Zonal Executive Offices C.G.C.
Bielefeld - 67 H Q - B.A.O.R.

TCHÉCOSLOVAQUIE.

M. STASTNY Ingénieur - Ministère des Communications.
M. ZEMAN -d°- -d°-

E.C.I.T.O.

M. J. VAN STAPPEN - Division Chemins de fer.

M. EMERING, Chef du Service M.T. à Luxembourg, assiste à la réunion au titre d'observateur.

BUREAU CENTRAL D'IDENTIFICATION.

M. VANBERGEM Sous-Chef de Bureau à la S.N.C.B.

M. FRUCHIER Chef de Bureau à la S.N.C.F.

La séance est ouverte à 17^h30.

Conformément aux décisions arrêtées lors de la réunion de la C.I.R.I. le 21 juillet 1947 à Paris, les membres du Comité Technique de l'Identification comprenant des Représentants de l'Allemagne (Zone Anglo-Américaine), de la Belgique, de la France, de l'Italie et de la Tchécoslovaquie, ont reçu mission de diriger les travaux d'identification.

M. COUSIN (S.N.C.F.), au titre de Président provisoire, expose que cette première réunion a pour but de fixer les conditions d'élection du Président du Comité Technique, d'organiser la partie administrative de l'identification et de mettre au point le mode de calcul et le versement des acomptes à valoir sur les dépenses concernant l'identification.

I - Election du Président du Comité et Organisation Administrative.

Deux formules sont à envisager pour l'élection du Président du Comité Technique :

- élire un président permanent.
- faire assumer la présidence à tour de rôle par chaque pays représenté au Comité.

Un président désigné une fois pour toutes assure la continuité de vues en matière administrative, mais il doit être presque nécessairement choisi dans le pays où fonctionne le Bureau d'Identification, car, dans le cas contraire, il est dans l'obligation de se déplacer fréquemment.

La deuxième formule a l'avantage de permettre à chaque pays de prendre la présidence à tour de rôle; par contre, dans ce cas, le président sera fréquemment absent et ne pourra s'occuper activement de la partie administrative: il apparaît donc nécessaire de lui adjoindre un secrétaire général chargé de trancher les questions courantes, de convoquer le Comité Technique, de signer la correspondance, etc ...

Le Président demande l'avis des délégués. La Belgique et l'Italie donneraient leur préférence à un président permanent.

M. STASTNY (Tchécoslovaquie) propose de donner tous pouvoirs à un Secrétaire Général qui serait responsable au point de vue administratif.

M. COUSIN (S.N.C.F.) estime indispensable, si cette dernière proposition est retenue, la nomination d'un Président du Comité, en raison de l'absence possible du Secrétaire Général et pour prendre des décisions importantes.

M. LEGROSS (S.N.C.B.) propose alors la nomination d'un Secrétaire Général qui aurait des pouvoirs étendus, à charge par lui de rendre compte de sa mission à chaque séance du Comité et aurait la faculté de convoquer le Comité Technique lorsqu'il le jugerait nécessaire; par ailleurs, à chaque réunion du Comité, un Président serait désigné pour diriger les débats, étant entendu que chaque pays, membre du Comité, serait désigné à tour de rôle et par ordre alphabétique pour assumer la présidence.

Tous les délégués sont d'accord sur cette proposition.

Le Président demande alors de désigner le pays qui assurera le Secrétariat Général.

M. STASTNY (Tchécoslovaquie) estime que la France est principalement qualifiée pour assurer la direction de ce Secrétariat puisque la S.N.C.F. a été chargée de fournir les locaux et les agents d'exécution pour assurer les travaux du Bureau Central d'Identification.

Après un échange de vues sur cette question, il est décidé que la S.N.C.F. désignera le Secrétaire Général, mais celui-ci ne pourra pas être membre du Comité. Il sera assisté d'un secrétaire, M. FRUGIER, Chef de Bureau à la S.N.C.F. qui remplirait les fonctions de Chef du Bureau Central d'Identification (B.C.I.) comportant une équipe d'agents d'exécution de la S.N.C.F. En outre, un comité de travail, composé de Représentants de certains pays ou zones sera constitué auprès du Bureau Central d'Identification.

M. ALLEN (Allemagne - Réseau Commun Anglo-Américain) ne peut prendre de décision sur ce dernier point, car il doit en référer à l'Autorité compétente; toutefois, il estime qu'il serait intéressant que soit représenté à ce Comité de travail un expert connaissant parfaitement le matériel allemand.

Il est précisé, d'autre part, que le Secrétaire Général pourra convoquer des experts lorsqu'il le jugera utile; bien entendu, les pays ou zones pourront envoyer également des experts chargés d'étudier ou de régler les questions les concernant plus particulièrement.

Le Président invite alors chaque pays ou zone représenté au Comité à faire connaître le nom de son délégué et celui du Technicien désigné pour collaborer de temps à autre aux travaux du Bureau Central d'Identification (B.C.I.); ces désignations devront parvenir, dès que possible, au B.C.I.

Il y aurait intérêt également à connaître les noms des experts permanents techniques que le Secrétaire Général pourrait convoquer à tout moment. M. ALLEN (Réseau commun Anglo-Américain) pense qu'il serait suffisant de désigner le représentant B.I.D.A.C.

M. STASTNY (Tchécoslovaquie) estime que le Bureau Central d'Identification, assisté des Représentants des diverses Administrations qui collaboreraient activement aux travaux, serait suffisant pour diriger les travaux d'identification et il demande, en conséquence, la suppression du Comité Technique.

Le Président déclare que cette suppression est impossible car le Comité Technique est responsable vis-à-vis de la C.I.R.I. et, après discussion, les délégués se rangent à cette façon de voir.

II - Mode de calcul et versement des acomptes.

Le Président rappelle que, lors de la réunion de la C.I.R.I. le 19 février 1947, il avait été décidé que les acomptes seraient fixés, en l'absence de toute autre base, d'après les coefficients ayant servi à ventiler les dépenses définitives de recensement, c'est-à-dire d'après le nombre de véhicules inventoriés et appartenant à chaque Administration.

Toutefois, la question se pose de savoir comment sera fixé le montant des acomptes à verser pour certains pays (Autriche, Pologne, Turquie par exemple) qui n'ont pas participé au recensement de 1946 si ceux-ci prennent part aux travaux d'identification.

Deux solutions peuvent être envisagées :

a) Méthode consistant à utiliser les coefficients ayant servi à ventiler les dépenses définitives du recensement pour les pays ayant participé aux opérations de 1946; pour les pays n'ayant pas participé au recensement de 1946, versement d'un acompte d'office qui resterait à déterminer.

b) Méthode consistant à réviser les coefficients dont il a été question ci-dessus et qui sont fonction du nombre des véhicules recensés en 1946, pour tenir compte du nombre des véhicules appartenant aux pays n'ayant pas pris part aux opérations de 1946.

A cet effet, les pays intéressés feraient connaître d'urgence au Bureau Central d'Identification le nombre de voitures et de wagons leur appartenant, d'après les résultats du dernier recensement effectué sur leurs lignes. En possession de ces renseignements, le Bureau Central d'Identification déterminerait les nouveaux

coefficients devant servir à ventiler les acomptes.

Les membres du Comité feront connaître fin août au Bureau Central d'Identification la formule de leur choix.

Il est précisé, pour les pays ne faisant l'identification que pour le matériel étranger au Réseau National, que leur participation financière sera réglée à la fin des opérations; en conséquence, ces Administrations seront exemptées du versement d'un acompte.

Le Président propose alors de réunir le Comité Technique en septembre, en même temps que la Commission de Réparation des wagons pour régler définitivement le mode de calcul des acomptes et les conditions de leur versement.

III - Questions diverses.

a) Désignation du Président du Comité Technique pour la prochaine Réunion.

La réunion du Comité qui doit avoir lieu en septembre sera présidée par le Représentant de la Belgique.

b) Traduction des Procès-Verbaux des réunions du Comité Technique.

Les procès-verbaux des réunions ou le texte des décisions importantes arrêtées par le Comité relativement aux opérations d'identification seront traduits en langue anglaise, française et russe.

c) Budget (Contrôle des dépenses).

Les dépenses du Bureau Central d'Identification seront vérifiées par deux membres du Comité Technique de manière à suivre les prévisions budgétaires.

A l'occasion du compte-rendu de l'état d'avancement des travaux d'identification préparé par le Secrétaire Général, celui-ci donnera connaissance du montant approximatif des dépenses engagées.

d) Avancement des opérations d'identification dans les Ateliers ou Centres.

Lorsqu'une Administration donnée a adressé au Bureau Central d'Identification les renseignements complets à insérer dans le livret d'Identification relativement à son matériel, celui-ci peut être soumis aux opérations d'identification lorsqu'il se trouve hors du Réseau National dès que les Ateliers et Centres des autres Administrations ont été pourvus de la partie du Livret afférente au pays en question.

Il en résulte que pour hâter les opérations d'identification, il n'y a pas lieu d'attendre la préparation complète du Livret d'identification.

En conséquence, afin de ne pas retarder les opérations dans les Ateliers ou Centres, en ce qui concerne l'identification des wagons étrangers au Réseau National, le Bureau Central d'Identification donnera connaissance aux Administrations du nom des pays dont le matériel peut être examiné en vue de l'apposition des marques C.I.R.I.

La séance est levée à 20h00.
