

# JOURNAL OFFICIEL

## DES

# COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

24 MAI 1965

EDITION DE LANGUE FRANÇAISE

8<sup>e</sup> ANNÉE N° 88

### SOMMAIRE

#### COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

##### INFORMATIONS

##### LE CONSEIL

##### 65/269/CEE :

*Directive du Conseil, du 13 mai 1965, concernant l'uniformisation de certaines règles relatives aux autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres . . . . .* 1469/65

##### 65/270/CEE :

*Décision du Conseil, du 13 mai 1965, portant application de l'article 4 de la décision n° 64/389/CEE du Conseil du 22 juin 1964 relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable* 1473/65

##### 65/271/CEE :

*Décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable . . . . .* 1500/65

# COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

## INFORMATIONS

### LE CONSEIL

#### DIRECTIVE DU CONSEIL

du 13 mai 1965

**concernant l'uniformisation de certaines règles relatives aux autorisations  
pour les transports de marchandises par route entre les États membres**

(65/269/CEE)

#### **LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,**

vu le traité instituant la Communauté économique européenne et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

considérant que l'instauration d'une politique commune des transports comporte, entre autres, l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux de marchandises par route exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres ;

considérant qu'il importe d'éliminer les entraves à l'exécution des transports internationaux de marchandises par route qui résultent des procédures de délivrance des autorisations appliquées par les États membres ; que la façon

la plus appropriée d'atteindre cet objectif consiste dans l'adoption, par tous les États membres, d'une procédure simplifiée comportant la délivrance des autorisations par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation du véhicule,

#### **A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :**

##### *Article premier*

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1966 les autorisations requises pour les transports internationaux de marchandises par route exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres soient délivrées par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel est immatriculé le véhicule au moyen duquel doit s'effectuer le transport.

##### *Article 2*

Les autorisations doivent être conformes à l'un ou l'autre des modèles figurant en annexe, celle-ci faisant partie intégrante de la présente directive.

<sup>(1)</sup> JO n° 109 du 8. 7. 1964, p. 1700/64.

<sup>(2)</sup> JO n° 168 du 27. 10. 1964, p. 2631/64.

*Article 3*

1. Les autorisations sont établies au nom d'un transporteur. Elles ne peuvent être transférées à des tiers.

2. Chaque autorisation ne peut être utilisée que pour un seul véhicule à la fois. Elle doit accompagner celui-ci et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Par véhicule, il faut entendre un véhicule isolé ou un ensemble de véhicules couplés.

*Article 4*

Si, lors d'un transport soumis à autorisation, un transporteur commet, sur le territoire d'un État membre autre que celui dans lequel le véhicule est immatriculé, une infraction aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives de cet État en matière de transport, ce dernier signale l'infraction à l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé.

Les États membres se communiquent mutuellement tout renseignement sur les sanctions appliquées en cas d'infraction.

*Article 5*

Les États membres communiquent à la Commission, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1966, les mesures prises en vue d'assurer la mise en œuvre de la présente directive.

*Article 6*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 13 mai 1965.

*Par le Conseil*

*Le président*

**M. COUVE DE MURVILLE**

## ANNEXE

## MODÈLES D'AUTORISATIONS

(Formulaire de couleur blanche—Recto)

Texte libellé dans les quatre langues officielles de la Communauté

État qui attribue l'autorisation

|                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| (Signe distinctif du pays) | (Organisme compétent) |
|----------------------------|-----------------------|

Autorisation à temps

Autorisation n° . . .

pour le transport international de marchandises par route

La présente autorisation habilite . . . . .

(Nom ou raison sociale du transporteur et adresse complète)

à effectuer des transports internationaux de marchandises

— entre . . . . . et . . . . .

— en transit par . . . . .

au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés.

La présente autorisation est valable du . . . . .

au . . . . .

Limitations éventuelles : . . . . .

Délivrée à . . . . ., le . . . . .

(Signature et cachet de l'organisme  
qui délivre l'autorisation —  
État où le véhicule est immatriculé)

(Verso du formulaire de couleur blanche)

## Prescriptions générales

La présente autorisation doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Elle ne permet d'effectuer que des transports internationaux de marchandises. Elle n'est pas valable pour des transports nationaux.

Elle ne peut être transférée à un tiers.

Le transporteur est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

(Formulaire de couleur verte—Recto)

Texte libellé dans les quatre langues officielles de la Communauté

État qui attribue l'autorisation

|                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| (Signe distinctif du pays) | (Organisme compétent) |
|----------------------------|-----------------------|

*Autorisation au voyage*
 Nombre de voyages autorisés . . . . .  
 (aller et retour)
**Autorisation n° . . .****pour le transport international de marchandises par route**

La présente autorisation habilite . . . . .

 . . . . .  
 (Nom ou raison sociale du transporteur et adresse complète)

à effectuer des transports internationaux de marchandises

— entre . . . . . et . . . . .

— en transit par . . . . .

au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés.

La présente autorisation est valable du . . . . .

au . . . . .

Limitations éventuelles : . . . . .

. . . . .

Délivrée à . . . . ., le . . . . .

 (Signature et cachet de l'organisme  
 qui délivre l'autorisation —  
 État où le véhicule est immatriculé)

(Verso du formulaire de couleur verte)

**Prescriptions générales**

La présente autorisation, accompagnée du compte rendu visé ci-dessous, doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Elle ne permet d'effectuer que le nombre de voyages indiqué. Elle n'est pas valable pour des transports nationaux.

Elle ne peut être transférée à un tiers.

Le transporteur est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

La présente autorisation doit être renvoyée à l'organisme qui l'a délivrée, dans les 15 jours consécutifs à sa date d'expiration.

Le titulaire de l'autorisation est tenu de préparer avant chaque transport le compte rendu de transport, prévu dans les accords bilatéraux.

Ce compte rendu doit être renvoyé en même temps que la présente autorisation.

**DÉCISION DU CONSEIL****du 13 mai 1965****portant application de l'article 4 de la décision n° 64/389/CEE du Conseil du 22 juin 1964 relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable****(65/270/CEE)****LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,**

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la décision n° 64/389/CEE du Conseil du 22 juin 1964 relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4,

vu la proposition de la Commission,

considérant qu'aux termes de la décision n° 64/389/CEE, le Conseil doit arrêter le champ d'application de l'enquête sur les coûts des infrastructures ainsi que les méthodes de détermination et d'imputation de ces coûts ;

considérant que le choix entre les différentes méthodes possibles à cet égard est de nature à préjuger la définition ultérieure, dans le cadre de la politique commune des transports, du régime financier applicable en matière d'utilisation des infrastructures ; qu'afin de ne rien préjuger dans ce domaine, il importe de recueillir un maximum de données permettant d'apprécier les conséquences de l'application des diverses solutions possibles ;

considérant qu'il n'est toutefois pas possible de recueillir actuellement ces données pour l'ensemble des infrastructures ; que, pour des raisons pratiques, le relevé de données globales doit être limité aux dépenses effectives ; que certaines infrastructures d'importance secondaire peuvent être exclues sans inconvénient du champ d'application de ce relevé ;

considérant que la voie la plus indiquée pour obtenir les données complémentaires nécessaires consiste à effectuer des études sur des cas parti-

culiers choisis en fonction de critères d'ordre technique et économique ; que ces études doivent être organisées de façon à mettre en lumière les problèmes posés par l'application des principales solutions possibles quant à l'imputation des coûts et au régime financier en matière d'utilisation des infrastructures ;

considérant qu'en vue d'assurer une exécution aussi homogène que possible de ces études par les États membres, il est indiqué que la Commission effectue au préalable une étude pilote ;

considérant que pour assurer l'exécution efficace des travaux impliqués par la présente décision, il est indiqué qu'un comité d'experts gouvernementaux assiste la Commission,

**A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :***Article premier*

En vue de recueillir des éléments d'appréciation pour la définition, dans le cadre de la politique commune des transports, du régime financier applicable en matière d'utilisation des infrastructures, et sans préjuger ce régime qui doit assurer l'égalité des conditions de concurrence dans les transports, les États membres et la Commission procéderont à l'exécution des travaux spécifiés dans la présente décision.

La Commission assurera la coordination technique de l'ensemble des travaux incombant aux États membres.

*Article 2*

1. Les États membres procéderont à un relevé des dépenses de l'année 1966 afférentes aux infrastructures, quelle que soit la façon dont ces dépenses sont financées.

Ils présenteront, dans toute la mesure du possible, ces dépenses conformément aux sché-

<sup>(1)</sup> JO n° 102 du 29. 6. 1964, p. 1598/64.

mas de relevés faisant l'objet de l'annexe 1, en distinguant celles relatives

- a) à la construction nouvelle et à l'extension,
- b) à la reconstruction et au renouvellement,
- c) à l'entretien,
- d) au fonctionnement et à la gestion.

2. Les dépenses visées au paragraphe 1 feront l'objet d'un relevé pour les infrastructures entrant dans le champ d'application de l'enquête défini dans l'annexe 2. Elles feront l'objet de relevés séparés pour les infrastructures distinguées dans cette annexe.

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, les dépenses relatives aux infrastructures routières relevant des administrations communales feront l'objet d'un relevé global.

Pour les Pays-Bas, sont assimilées à ces infrastructures celles relevant des Waterschappen.

4. Les États membres communiqueront à la Commission, avant le 31 décembre 1967, les relevés de dépenses établis conformément aux dispositions ci-dessus.

Ils assortiront cette communication de tous commentaires utiles et attireront en particulier l'attention de la Commission sur les dépenses présentant un caractère exceptionnel.

#### Article 3

En vue de préparer les études visées à l'article 4, la Commission effectuera une étude pilote destinée à préciser les conditions d'application des solutions définies à l'annexe 3.

Cette étude pilote devra être achevée avant le 30 juin 1966.

A la demande de la Commission, les États membres lui communiqueront les renseignements nécessaires pour l'exécution de cette étude.

#### Article 4

1. Les États membres effectueront des études sur des cas particuliers en vue de mettre en lumière les problèmes posés par l'application des solutions définies à l'annexe 3 et destinées à satisfaire entre autres aux exigences résultant de l'article 2 lettres b) et c) de la décision n° 64/389/CEE.

Ces études porteront :

a) En ce qui concerne le chemin de fer:

— pour la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie et les Pays-Bas sur

i) le cas d'une liaison entre deux villes ou régions économiques,

ii) le cas d'un ensemble d'infrastructures dans une zone géographique limitée ;

— pour le Luxembourg sur l'un des deux cas précités ;

b) En ce qui concerne la route :

— pour la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie et les Pays-Bas sur

i) le cas d'une liaison entre deux villes ou régions économiques,

ii) le cas d'un ensemble d'infrastructures dans une zone géographique limitée,

iii) le cas d'une agglomération urbaine ;

— pour le Luxembourg sur l'un des deux premiers cas précités ;

c) En ce qui concerne la voie navigable :

— pour la Belgique, l'Allemagne, la France et les Pays-Bas sur deux voies ou sections de voies ;

— pour l'Italie sur une voie ou section de voie.

2. Dans le but de couvrir une gamme aussi étendue que possible de cas, les États membres prendront en considération les critères ci-après pour choisir les cas devant faire l'objet des études visées au paragraphe 1 et pour répartir celles-ci entre eux d'un commun accord :

— caractéristiques techniques des infrastructures,

— degré d'utilisation de la capacité,

— composition du trafic,

— tendances d'évolution du trafic,

— nature des fonctions des infrastructures,

— caractère économique de la zone intéressée,

— situation de concurrence des infrastructures.

3. Compte tenu des résultats de l'étude pilote visée à l'article 3 de la présente décision, la Commission peut faire au Conseil des proposi-

tions en vue de la modification des dispositions du paragraphe 1 du présent article, en temps utile, pour que le Conseil puisse se prononcer avant le 31 décembre 1966.

4. Les États membres communiqueront à la Commission, avant le 31 décembre 1967, les études visées ci-dessus.

Ces études seront jointes au rapport visé à l'article 7 de la décision n° 64/389/CEE, qui contiendra un exposé des enseignements à tirer de l'ensemble des travaux effectués en application de la présente décision quant à la définition du régime financier applicable en matière d'utilisation des infrastructures et à l'imputation des coûts de ces infrastructures.

#### Article 5

Un comité d'experts gouvernementaux assiste la Commission dans l'ensemble des travaux impliqués par la présente décision et notamment :

— dans la coordination des travaux incombant aux États membres ;

— dans l'organisation et l'exécution de l'étude pilote visée à l'article 3 ;

— dans la confrontation et l'exploitation des résultats de l'enquête ;

— dans la préparation du rapport et de l'étude visés à l'article 7 de la décision n° 64/389/CEE.

#### Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 13 mai 1965.

Par le Conseil

Le président

**M. COUVE DE MURVILLE**

#### ANNEXE 1

### SCHÉMAS DE RELEVÉS DES DÉPENSES VISÉS A L'ARTICLE 2 PARAGRAPHE 1

#### Remarques générales

1. Seront relevées les dépenses effectives se rapportant à l'année 1966, qu'elles aient fait l'objet d'une imputation directe ou qu'elles aient été comptabilisées dans des comptes transitoires. Les relevés seront assortis de tous commentaires utiles quant aux critères retenus pour opérer la délimitation entre les différentes catégories de dépenses définies à l'article 2 de la présente décision.
2. La valeur des installations ou des matériaux déposés, qu'ils soient vendus ou réutilisés, sera portée en atténuation des dépenses afférentes aux postes correspondants, sous réserve, en ce qui concerne le chemin de fer, des dispositions particulières éventuellement prévues à cet égard dans les conventions passées entre ce dernier et les pouvoirs publics.
3. Les dépenses relatives à l'acquisition, à l'entretien et au fonctionnement du matériel spécialisé et de l'outillage destinés au service des infrastructures ainsi que celles relatives aux transports en service pour les besoins de celui-ci, seront prises en compte dans les postes et subdivisions correspondants des schémas de relevés ou, à défaut, dans la subdivision « Dépenses diverses » poste « Frais généraux et divers ».
4. Les frais des ateliers et magasins seront en principe inclus dans les prix de facturation des pièces et matériaux fournis au service des infrastructures. Dans les cas où une telle imputation directe ne serait pas possible, ces frais seront pris en compte dans la subdivision « Dépenses diverses » du poste « Frais généraux et divers ».

**A. CHEMIN DE FER****I. Schéma de relevé**

0. *Terrains*
1. *Corps et plate-forme de la voie, plantations et ouvrages de protection*
2. *Ouvrages d'art*
  20. *Ouvrages d'art communs*
  21. *Ponts mobiles*
  22. *Autres ouvrages d'art*
3. *Passages à niveau*
4. *Superstructure*
5. *Infrastructures routières des cours à voyageurs et à marchandises*
6. *Installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication*
7. *Installations d'éclairage pour les besoins de l'infrastructure*
8. *Installations de traction électrique*
  80. *Installations de production et de transport d'énergie électrique jusqu'à l'entrée des sous-stations de traction*
  81. *Autres installations*
9. *Frais généraux et divers*
  90. *Frais généraux proprement dits*
  91. *Charges de retraite pour le personnel statutaire*
  92. *Autres charges patronales*
  93. *Logements de fonction et bâtiments de service*
  94. *Redevances versées pour les concessionnaires pour l'usage de l'infrastructure*
  95. *Dépenses diverses*

**II. Commentaires****a) REMARQUES GÉNÉRALES SUR LA DÉLIMITATION DU CONTENU DU SCHEMA DE RELEVÉ**

Ne seront pas reprises dans les postes correspondants du schéma de relevé, les dépenses afférentes aux installations suivantes:

- installations propres au service des engins de traction à vapeur et diesel (installations de distribution et de manutention du combustible, aires et installations de stockage du combustible, installations de stockage et de pompage des combustibles liquides et des lubrifiants, réservoirs, grues hydrauliques et stations de pompage pour l'alimentation en eau des locomotives, etc.) ;
- installations propres à l'exploitation et à l'entretien du matériel roulant (dépôts de locomotives, ateliers de réparation et entretien, ponts tournants et chariots transbordeurs situés à l'extérieur des dépôts et ateliers et réservés exclusivement aux engins de traction, etc.) ;
- installations de gare à destination commerciale ou administrative (bâtiments à l'exception de ceux affectés au service des infrastructures, bâtiments à usage social, abris à voyageurs, etc.) ;
- embranchements particuliers (la délimitation de ces embranchements doit être basée sur leur situation au point de vue de la responsabilité du transporteur).

**b) PRÉCISIONS SUR LE CONTENU DES DIFFÉRENTS POSTES DU SCHEMA DE RELEVÉ****Poste 0**

Dépenses de toutes natures (prix d'acquisition, frais accessoires, indemnités diverses) afférentes à l'acquisition de parcelles de terrain en vue de l'implantation de nouvelles installations ou de l'extension d'installations existantes.

Il y a lieu de prendre en compte, dans tous les cas, les dépenses effectives, déduction faite du produit de la vente ou de l'échange de terrains pour autant qu'il reste acquis au chemin de fer.

Les frais éventuels occasionnés par l'occupation temporaire de terrains pour le stockage de matériaux ou résultant de dommages causés de ce fait aux riverains seront imputés, soit aux postes du schéma de relevé correspondant aux travaux en question, soit à la subdivision 95 « Dépenses diverses ».

#### Poste 1

Ensemble des dépenses relatives notamment :

- à la préparation, à la consolidation et à l'assainissement des terrains (remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs de faible ouverture, murs de revêtement et plantations de protection des talus, etc.) ;
- aux quais à voyageurs et à marchandises ;
- aux accotements et pistes ;
- aux murs de clôture, haies vives, palissades ;
- aux bandes protectrices contre le feu ;
- aux dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie et à la consommation d'énergie correspondante ;
- aux écrans pare-neige ;
- à l'enlèvement des neiges.

#### Poste 2

Les dépenses visées sous ce poste concernent essentiellement les ouvrages de génie civil nécessaires pour assurer la continuité du tracé des voies ferrées, que ces ouvrages soient destinés à permettre le franchissement d'obstacles naturels ou que leur construction résulte de la présence d'une autre voie ou d'autres moyens de communication dont les installations sont situées à un niveau différent. Elles concernent également les ouvrages de protection de la voie.

Ne seront relevées que les dépenses de génie civil à l'exclusion de celles relatives aux installations aménagées sur ces ouvrages (superstructure, signalisation, éclairage, etc.).

Il s'agit essentiellement des dépenses relatives :

- aux ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ;
- aux murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, chutes de pierres, etc.

Dans le relevé des dépenses, une distinction supplémentaire sera opérée entre :

##### — Subdivision 20

Dépenses relatives aux ouvrages d'art dont le tablier est utilisé conjointement par le chemin de fer et un autre mode de transport ou d'autres voies et moyens de communication.

##### — Subdivision 21

Dépenses relatives aux ponts de chemin de fer dont la superstructure se déplace verticalement ou horizontalement pour permettre momentanément l'écoulement du trafic sur une voie navigable.

##### — Subdivision 22

Dépenses relatives à tous les autres ouvrages d'art.

Les dépenses à prendre en compte dans chacune des subdivisions ci-dessus sont les dépenses nettes à la charge du chemin de fer. Elles ne comprendront pas les dépenses prises en charge directement ou indirectement par d'autres administrations ou d'autres intéressés.

#### Poste 3

Ensemble des dépenses relatives aux installations permettant le croisement à niveau du chemin de fer et de la route, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation.

Les dépenses à prendre en compte dans ce poste sont les dépenses nettes à la charge du chemin de fer. Elles ne comprendront pas les dépenses prises en charge directement ou indirectement par d'autres administrations ou d'autres intéressés.

#### Poste 4

Ensemble des dépenses relatives au chemin de roulement emprunté par le matériel roulant ferroviaire. Il s'agit essentiellement des dépenses relatives :

- aux rails, y compris les rails à gorge et les contre-rails ;
- aux traverses en bois, acier ou béton et aux longrines ;
- au petit matériel utilisé pour l'assemblage des rails entre eux et avec les traverses ;
- au ballast, y compris gravillon ou sable ;
- aux appareils de voie ;
- aux plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction).

#### Poste 5

Ensemble des dépenses relatives aux aménagements de chaussées des cours à voyageurs et à marchandises, y compris les accès par route.

#### Poste 6

Ensemble des dépenses relatives aux installations fixes servant au déroulement et à la sécurité de la circulation sur la voie ferrée ainsi qu'aux installations servant à la transmission des informations pour autant que celles-ci ont trait :

- à la sécurité de la circulation sur la voie ferrée ;
- à la mise à disposition, à l'entretien et au fonctionnement de l'infrastructure.

Il s'agit essentiellement des dépenses relatives :

- aux installations de sécurité et de signalisation ;
- aux freins de voie ;
- aux installations de télécommunication ;
- aux installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ;
- aux bâtiments affectés aux dites installations ;
- à la desserte et au fonctionnement des installations.

Ne seront pas relevées dans ce poste, les dépenses afférentes aux ponts mobiles et aux installations des passages à niveau (voir subdivision 21 et poste 3).

#### Poste 7

Dépenses relatives à l'ensemble des sources lumineuses installées le long des voies ferrées, et destinées à assurer la sécurité de la circulation et le fonctionnement des installations d'infrastructure.

Ne seront pas relevées dans ce poste les dépenses afférentes aux installations des ponts mobiles et des passages à niveau, ainsi qu'aux installations de signalisation (voir postés 2, 3 et 6).

#### Poste 8

Dépenses relatives aux installations de production, de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains.

Il s'agit essentiellement des dépenses relatives aux installations suivantes :

- *Subdivision 80*

Usines et barrages, lignes et postes à haute tension.

— *Subdivision 81*

Sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports, troisième rail avec supports.

*Poste 9*

L'ensemble des dépenses relatives à ce poste sera considéré comme frais de fonctionnement et de gestion. Il s'agit des dépenses d'administration, de contrôle et d'inspection concernant la mise à disposition et la gestion des infrastructures, ainsi que de toutes autres dépenses d'infrastructure qui n'auraient pu être prises en compte directement aux postes 0 à 8.

Le contenu effectif des différentes subdivisions reprises ci-après devra faire l'objet de commentaires quant à la décomposition et au mode de détermination des montants correspondants.

— *Subdivision 90*

Frais généraux proprement dits (rémunérations du personnel et frais de fonctionnement des services administratifs et techniques, frais d'étude, frais des services de contrôle et de réception des travaux).

— *Subdivision 91*

Charges de retraite pour le personnel statutaire ; selon les cas, il s'agira soit des cotisations patronales aux caisses de retraite, soit des pensions versées directement par l'administration aux ayants droit.

— *Subdivision 92*

Autres charges patronales (allocations familiales, cotisations patronales aux caisses de maladie, primes d'assurance-accidents, contributions aux régimes de pension pour le personnel autre que le personnel statutaire, etc.).

Dans le cas où les dépenses correspondant aux subdivisions 91 et 92 seraient déjà comprises parmi les dépenses relatives aux autres postes, leur total ne sera indiqué que pour mémoire dans ces deux subdivisions.

— *Subdivision 93*

Dépenses pour logements de fonction mis à la disposition du personnel affecté au service des infrastructures (à l'exception de celui affecté au gardiennage des passages à niveau, voir poste 3), déduction faite des loyers éventuellement perçus par l'administration ; indemnités payées au même personnel dans les cas où de tels logements ne peuvent être mis à sa disposition ; dépenses relatives aux bâtiments affectés au service de la voie (notamment abris, magasins à outillage, etc.) dans la mesure où elles n'ont pas été prises en compte directement dans d'autres postes du schéma de relevé (à l'exception des dépenses relatives aux guérites des passages à niveau et aux bâtiments du service de la signalisation, voir postes 3 et 6).

— *Subdivision 94*

Redevances versées par les concessionnaires pour l'usage de l'infrastructure.

— *Subdivision 95*

Dépenses diverses (toutes dépenses d'infrastructure qui n'auraient pas été prises en compte dans les postes 0 à 8 du schéma de relevé).

## B. ROUTE

### I. Schéma de relevé

#### 0. Terrains

##### 1. Terrassements pour la plate-forme des chaussées et pour les ouvrages d'art

##### 2. Chaussée et ouvrages accessoires

20. Chaussée proprement dite

21. Dépendances de la chaussée

22. Dépenses pour le dégagement ou le maintien en viabilité des routes

##### 3. Ouvrages d'art

30. Ouvrages d'art communs

31. Ponts mobiles

32. Autres ouvrages d'art

4. *Passages à niveau*
5. *Signalisation et télécommunications*
6. *Éclairage*
7. *Dépenses de police*
8. *Frais généraux et divers*
  80. *Frais généraux proprement dits*
  81. *Charges de retraite pour le personnel statutaire*
  82. *Autres charges patronales*
  83. *Logements de fonction et bâtiments de service*
  84. *Dépenses diverses*

## II. Commentaires

### Poste 0

Dépenses de toutes natures (prix d'acquisition, frais accessoires, indemnités diverses) afférentes à l'acquisition de parcelles de terrain en vue de l'implantation de nouvelles installations ou de l'extension d'installations existantes.

Il y a lieu de prendre en compte, dans tous les cas, les dépenses effectives, déduction faite du produit de la vente ou de l'échange de terrains.

Les frais éventuels occasionnés par l'occupation temporaire de terrains pour le stockage de matériaux ou résultant de dommages causés de ce fait aux riverains seront imputés, soit aux postes de la liste correspondant aux travaux en question, soit à la subdivision 84 « Dépenses diverses ».

### Poste 1

Dépenses relatives :

- à l'ensemble des travaux nécessaires pour le dégagement, la préparation et la conservation des terrains (démolitions, déboisements, enlèvements de terre, exécution des déblais et remblais, construction des dispositifs de drainage profond, constitution des couches de forme par apport de sols sélectionnés, etc.) ;
- aux ouvrages de soutènement et de consolidation.

### Poste 2

#### — Subdivision 20

Dépenses relatives aux travaux de toutes natures effectués sur les différentes couches constitutives des chaussées, y compris les sous-couches de protection. Le relevé des dépenses sera effectué sans interruption pour les chaussées aménagées sur les ouvrages d'art.

#### — Subdivision 21

Dépenses relatives à tous les travaux effectués sur les dépendances de la chaussée et non comprises dans les autres postes (accotements, terre-pleins séparateurs des voies, ouvrages d'écoulement des eaux, zones de stationnement pour les véhicules en difficulté, plantations de toutes sortes, installations de sécurité, etc.).

Seront exclues cependant les dépenses relatives aux pistes cyclables et aux trottoirs pour piétons.

#### — Subdivision 22

Dépenses consécutives aux intempéries, chutes de pierre, inondations, etc. Le cas échéant, il y aura lieu de faire tous commentaires utiles quant à l'importance exceptionnelle des dépenses relevées dans ce poste.

### Poste 3

Les dépenses visées dans ce poste concernent tous les ouvrages de génie civil nécessaires pour assurer la continuité de l'itinéraire, tels que ponts, ponceaux, viaducs, tunnels, ainsi que certaines constructions nécessitées par des obstacles éventuels, telles que les galeries contre les avalanches et les chutes de pierres, les écrans pare-neige, etc.

Seront relevées dans ce poste, outre les coûts des ouvrages proprement dits, les dépenses relatives aux accès, fondations et terrassements spéciaux supplémentaires. Seront exclues les dépenses afférentes aux installations spécifiques de la voirie routière ; chaussée et ouvrages accessoires, installations diverses pour la sécurité et la circulation, etc.

Les dépenses à prendre en compte dans chacune des subdivisions ci-dessous sont les dépenses nettes, à l'exclusion de celles prises en charge directement ou indirectement par d'autres administrations ou d'autres intéressés.

— *Subdivision 30*

Dépenses relatives aux ouvrages d'art dont le tablier est utilisé conjointement par la route et un autre mode de transport ou d'autres voies et moyens de communication.

— *Subdivision 31*

Dépenses relatives aux ponts routiers dont la superstructure se déplace verticalement ou horizontalement pour permettre momentanément l'écoulement du trafic sur une voie navigable.

— *Subdivision 32*

Dépenses relatives à tous les ouvrages d'art non visés aux subdivisions 30 et 31.

*Poste 4*

Ensemble des dépenses relatives aux passages à niveau, à l'exclusion de celles prises en charge directement ou indirectement par d'autres administrations. Seront reprises également dans ce poste, les sommes remboursées au chemin de fer par les pouvoirs publics au titre du gardiennage et du fonctionnement des passages à niveau.

*Poste 5*

Ensemble des dépenses relatives :

- aux dispositifs réglementaires ayant pour objet de rendre plus sûre et de faciliter la circulation routière ou d'indiquer ou de rappeler diverses prescriptions particulières de police ;
- aux installations téléphoniques, télégraphiques, radiophoniques et autres destinées exclusivement à assurer l'écoulement et la sécurité de la circulation et à permettre un secours rapide en cas de nécessité.

*Poste 6*

Ensemble des dépenses relatives aux installations situées à l'extérieur des agglomérations qui ont pour but exclusif d'améliorer les conditions de la circulation routière à l'aide d'un éclairage approprié, à l'exclusion des dispositifs de signalisation lumineuse.

*Poste 7*

Dépenses de personnel et dépenses diverses de fonctionnement des services de police, dans la mesure où ceux-ci sont spécialement affectés au contrôle et à l'écoulement du trafic.

*Poste 8*

L'ensemble des dépenses relatives à ce poste est considéré comme frais de fonctionnement et de gestion. Il s'agit des dépenses d'administration, de contrôle et d'inspection concernant la mise à disposition et la gestion des infrastructures, ainsi que de toutes autres dépenses d'infrastructure qui n'auraient pu être prises en compte directement aux postes précédents.

Le contenu effectif des différentes subdivisions reprises ci-après devra faire l'objet de commentaires quant à la décomposition et au mode de détermination des montants correspondants.

— *Subdivision 80*

Frais généraux proprement dits (rémunérations du personnel et frais de fonctionnement des services administratifs et techniques, frais d'étude, frais des services de contrôle et de réception des travaux).

— *Subdivision 81*

Charges de retraite pour le personnel statutaire ; selon les cas, il s'agira soit des cotisations patronales aux caisses de retraite, soit des pensions versées directement par l'administration aux ayants droit.

— *Subdivision 82*

Autres charges patronales (allocations familiales, cotisations patronales aux caisses de maladie, primes d'assurance-accidents, contributions aux régimes de pension pour le personnel autre que le personnel statutaire, etc.).

Dans le cas où les dépenses correspondant aux subdivisions 81 et 82 seraient déjà comprises parmi les dépenses relatives aux autres postes, leur total ne sera indiqué que pour mémoire dans ces deux subdivisions.

— *Subdivision 83*

Dépenses pour logements de fonction mis à la disposition du personnel affecté au service des infrastructures, déduction faite des loyers éventuellement perçus par l'administration ; indemnités payées au même personnel dans les cas où de tels logements ne peuvent être mis à sa disposition ; dépenses relatives aux bâtiments de service de la voirie (notamment abris, magasins à outillage, etc.) dans la mesure où elles n'ont pas été prises en compte directement dans d'autres postes du schéma de relevé.

— *Subdivision 84*

Toutes dépenses d'infrastructure qui n'auraient pas été prises en compte dans les autres postes du schéma de relevé, y compris les dépenses pour la perception des péages.

## C. VOIE NAVIGABLE

### I. Schéma de relevé

0. *Terrains*

1. *Chenal, défenses de rives, ponts-canaux, siphons et aqueducs, tunnels pour canaux*
2. *Ouvrages de garde et de décharge, installations de régulation des eaux, échelles fluviales*
3. *Barrages*
4. *Écluses de navigation, ascenseurs et plans inclinés*
5. *Ouvrages d'art communs*
6. *Ponts mobiles*
7. *Signalisation et balisage, installations de télécommunication et d'éclairage*
8. *Police de la navigation*
9. *Frais généraux et divers*
  90. *Frais généraux proprement dits*
  91. *Charges de retraite pour le personnel statutaire*
  92. *Autres charges patronales*
  93. *Logements de fonction et bâtiments de service*
  94. *Dépenses diverses.*

### II. Commentaires

a) *REMARQUE GÉNÉRALE*

Pour les postes 0 à 7, sera relevée la totalité des dépenses afférentes aux différents éléments constitutifs des infrastructures détaillés ci-dessous, pour autant qu'il sont situés à l'intérieur des limites de propriété ou d'entretien des voies navigables reprises à l'annexe 2.

b) *PRÉCISIONS SUR LE CONTENU DES DIFFÉRENTS POSTES DU SCHÉMA DE RELEVÉ*

*Poste 0*

Dépenses de toutes natures (prix d'acquisition et frais accessoires, frais de préparation des terrains, indemnités diverses) afférentes à l'acquisition des terrains destinés à l'implantation et à l'extension des voies, des ouvrages et des installations accessoires.

Il y a lieu de prendre en compte dans tous les cas les dépenses effectives, déduction faite du produit de la vente ou de l'échange de terrains.

*Poste 1*

## Dépenses relatives :

- à l'ensemble des travaux et ouvrages nécessités par la création ou l'utilisation du chenal pour la navigation (terrassements, dans la mesure où ils ne sont pas compris dans le poste 0, travaux d'approfondissement, rectification du tracé, élargissements) ainsi qu'aux ports aménagés exclusivement pour servir de refuge aux bateaux ;
- à l'ensemble des ouvrages qui sont nécessaires pour la construction ou l'utilisation du chenal (cuvette et étanchement des canaux, seuils de fond, épis, berms, chemins de service et de halage, à l'exclusion des installations spécifiques de halage, contre-fossés) ;
- aux ouvrages et aux travaux de toutes natures ayant pour fonction de protéger les rives contre les effets d'érosion ou de destruction du fait du courant, des crues, de la glace ou de la navigation (revêtements des rives et murs, épis, enrochements, clayonnages et perrés) ;
- aux ponts-canaux et à leurs installations annexes (perrés de raccordement, bassins d'attente) ;
- aux ouvrages voûtés et aux canalisations en dessous d'un canal ;
- aux tunnels pour canaux, y compris les installations accessoires (chemins de halage, perrés de raccordement, bassins d'attente) ;
- aux dispositifs d'amarrage et aux estacades de guidage propres aux ouvrages ci-dessus (bouées d'amarrage, ducs d'albe, bittes d'amarrage, bollards, lisses, défenses en bois et autres) ;
- aux installations d'éclairage propres aux ouvrages énumérés ci-dessus ;
- aux autres installations fixes destinées à assurer le fonctionnement des ouvrages et installations ci-dessus (bâtiments et ouvrages de service).

*Poste 2*

## Ensemble des dépenses relatives :

- aux ouvrages de fermeture et de garde, qui servent à assurer un niveau adéquat de l'eau dans le canal ;
- aux ouvrages destinés à l'évacuation par gravité de l'eau d'une retenue (déversoirs, ouvrages d'évacuation avec vannes, canaux d'évacuation) ;
- aux bassins et aux réservoirs ayant pour fonction d'emmagasinier l'eau destinée à l'alimentation ou à la régulation du niveau d'eau, y compris les canaux qui les desservent, leurs installations annexes et les barrages de retenue ;
- aux installations de pompage qui ont pour objet d'alimenter les biefs élevés des canaux ou d'évacuer le trop plein de canaux endigués ;
- aux échelles fluviales, aux limnigraphes et aux dispositifs d'alerte ;
- aux autres installations fixes destinées à assurer le fonctionnement des ouvrages et installations ci-dessus (bâtiments et ouvrages de service).

*Poste 3*

## Ensemble des dépenses relatives :

- aux ouvrages construits en travers du lit d'une rivière en vue d'assurer, pour la navigation, une profondeur d'eau suffisante et de réduire la vitesse du courant par la création de biefs ;
- à l'ensemble des installations annexes nécessitées par la mise en place ou le fonctionnement du barrage (échelles à poissons, bouchures de secours) ;
- aux installations d'éclairage propres aux ouvrages et installations ci-dessus ;
- aux autres installations fixes destinées à assurer le fonctionnement des barrages (bâtiments et ouvrages de service).

*Poste 4*

## Ensemble des dépenses relatives :

- aux ouvrages destinés à permettre aux bateaux de franchir la dénivellation entre deux biefs successifs d'une rivière canalisée ou d'un canal, par éclusage ou par translation de bacs à mouvement vertical ou sur un plan incliné ;
- aux installations annexes, y compris les bassins d'attente et d'épargne et aux dispositifs d'amarrage et estacades du guidage propres à ces ouvrages (bouées d'amarrage, ducs d'albe, bittes d'amarrage, bollards, lisses et défenses) ;
- aux installations d'éclairage propres aux ouvrages et installations ci-dessus ;
- aux autres installations fixes destinées à assurer la fonctionnement des écluses, ascenseurs et plans inclinés (bâtiments et ouvrages de service).

*Poste 5*

Ensemble des dépenses relatives aux ouvrages d'art utilisés conjointement par la navigation intérieure et un autre mode de transport ou d'autres voies et moyens de communication.

Les dépenses à prendre en compte dans ce poste sont les dépenses nettes, à l'exclusion de celles prises en charge directement ou indirectement par d'autres administrations ou d'autres intéressés.

*Poste 6*

Ensemble des dépenses relatives aux ponts mobiles ainsi qu'aux installations fixes destinées à en assurer le fonctionnement, y compris les bâtiments et ouvrages de service.

Les dépenses à prendre en compte dans ce poste sont les dépenses nettes, à l'exclusion de celles prises en charge directement ou indirectement par d'autres administrations ou d'autres intéressés.

*Poste 7*

Ensemble des dépenses relatives :

- aux installations fixes ou flottantes destinées à faciliter ou réglementer la circulation, en particulier dans un but de sécurité, y compris les dispositifs de signalisation propres aux ouvrages ;
- aux installations téléphoniques, radiotéléphoniques, de radar et de télévision, nécessaires à l'exploitation des voies navigables, y compris les amplificateurs des câbles, pour autant que ces installations sont gérées par l'administration des voies navigables ;
- aux installations d'éclairage édifiées le long des voies dans le but d'améliorer les conditions de navigation, à l'exclusion des dispositifs de signalisation lumineuse, mais y compris les câbles souterrains et les installations annexes, pour autant que ces installations sont gérées par l'administration des voies navigables.

*Poste 8*

Ensemble des dépenses relatives au service de la police de navigation compétente pour les voies navigables incluses dans l'enquête, y compris les dépenses pour les bâtiments de service, embarcadères et bateaux.

*Poste 9*

L'ensemble des dépenses relatives à ce poste est considéré comme frais de fonctionnement et de gestion. Il s'agit des dépenses d'administration, de contrôle et d'inspection concernant la mise à disposition et la gestion des infrastructures, ainsi que de toutes autres dépenses d'infrastructure qui n'auraient pu être prises en compte directement dans les postes 0 à 8.

Le contenu effectif des différentes subdivisions reprises ci-après devra faire l'objet de commentaires quant à la décomposition et au mode de détermination des montants correspondants.

*— Subdivision 90*

Frais généraux proprement dits (rémunérations du personnel et frais de fonctionnement des services administratifs et techniques, frais d'étude, frais des services de contrôle et de réception des travaux).

*— Subdivision 91*

Charges de retraite pour le personnel statutaire ; selon les cas, il s'agira soit des cotisations patronales aux caisses de retraite, soit des pensions versées directement par l'administration aux ayants droit.

*— Subdivision 92*

Autres charges patronales (allocations familiales, cotisations patronales aux caisses de maladie, primes d'assurance-accidents, contributions aux régimes de pension pour le personnel autre que le personnel statutaire, etc.).

Dans le cas où les dépenses correspondant aux subdivisions 91 et 92 seraient déjà comprises parmi les dépenses relatives aux autres postes, leur total ne sera indiqué que pour mémoire dans ces deux subdivisions.

*— Subdivision 93*

Dépenses pour logements de fonction mis à la disposition du personnel affecté au service des infrastructures, déduction faite des loyers éventuellement perçus

par l'administration ; indemnités payées au même personnel dans les cas où de tels logements ne peuvent être mis à sa disposition ; dépenses relatives aux bâtiments de service dans la mesure où elles n'ont pas été prises en compte directement dans d'autres postes du schéma de relevé.

— *Subdivision 94*

Toutes dépenses d'infrastructure qui n'auraient pas été prises en compte dans les postes 0 à 8 du schéma de relevé, y compris les dépenses pour la perception des péages.

## ANNEXE 2

### CHAMP D'APPLICATION DE L'ENQUÊTE VISÉ À L'ARTICLE 2 PARAGRAPHE 2

#### A. CHEMIN DE FER

*Royaume de Belgique*

- Société nationale des chemins de fer belges / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

*République fédérale d'Allemagne*

- Deutsche Bundesbahn
- Nichtbundeseigene Eisenbahnen

*République française*

- Société nationale des chemins de fer français

*République italienne*

- Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato
- Linee secondarie concesse all'industria privata :
  - Parma — Suzzara
  - Roma — Civitacastellana
  - Bari — Conversano — Putignano

*Grand-duché de Luxembourg*

- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

*Royaume des Pays-Bas*

- N.V. Nederlandse Spoorwegen

#### B. ROUTE

1. L'enquête portera sur les catégories de voies suivantes:

*Royaume de Belgique*

1. Autoroutes / Autowegen
2. Autres routes de l'État / Andere rijkswegen
3. Routes provinciales / Provinciale wegen
4. Routes communales / Gemeentewegen

*République fédérale d'Allemagne*

1. Bundesautobahnen
2. Bundesstrassen
3. Landstrassen I. Ordnung
4. Landstrassen II. Ordnung
5. Gemeindestrassen

*République française*

1. Autoroutes
2. Routes nationales
3. Chemins départementaux
4. Voies communales

*République italienne*

1. Autostrade
2. Strade statali
3. Strade provinciali
4. Strade comunali

*Grand-duché de Luxembourg*

1. Routes d'État
2. Chemins repris
3. Chemins vicinaux

*Royaume des Pays-Bas*

1. Autosnelwegen van het Rijkswegenplan 1958
  2. Overige wegen van het Rijkswegenplan 1958
  3. Wegen van de provinciale wegenplannen (secundaire wegen)
  4. Wegen van de tertiaire wegenplannen
- (primaire wegen)

## 2. Seront cependant exclues du champ d'application de l'enquête :

- les voies fermées à la circulation automobile, c'est-à-dire la circulation des véhicules d'une cylindrée égale ou supérieure à 50 cm<sup>3</sup> ;
- les voies dépendant des communes, éventuellement des États ou d'autres collectivités publiques, qui ne sont empruntées que par des véhicules des exploitations agricoles ou forestières ou ne servent qu'à la desserte de ces exploitations, ou ne sont pas régulièrement entretenues.

## C. VOIE NAVIGABLE

Les dépenses seront relevées séparément pour chaque voie ou groupe de voies portant un numéro d'ordre.

| N°                  | Nom          | de<br>(km)                        | à<br>(km)                        | Longueur<br>en<br>km |
|---------------------|--------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| 1                   | 2            | 3                                 | 4                                | 5                    |
| ROYAUME DE BELGIQUE |              |                                   |                                  |                      |
| 1                   | IJzer        | Grens                             | Sluis Nieuwpoort                 | 41,2                 |
| 2                   | Durme        | Hamme km 18,4                     | Schelde km 23,5                  | 5,1                  |
|                     | Schelde      | Sluis Gentbrugge                  | Monding van de Dender            | 37,9                 |
|                     | Beneden Nete | Sluis Duffel                      | Rupel                            | 10,9                 |
| 3                   | Schelde      | Monding van de Dender<br>km 129,8 | Baasrode km 138,3                | 8,5                  |
| 4                   | Schelde      | Baasrode                          | Monding van de Durme<br>km 151,9 | 13,6                 |
|                     | Rupel        | Beneden Nete                      | Samenvloeiing kanaal Brussel     | 9,2                  |

| N° | Nom                               | de<br>(km)                      | à<br>(km)                                       | Longueur<br>en<br>km |
|----|-----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------|
| 1  | 2                                 | 3                               | 4                                               | 5                    |
| 5  | Schelde                           | Monding van de Durme            | Grens km 199,7                                  | 47,8                 |
|    | Rupel                             | Samenvloeiing kanaal<br>Brussel | Schelde                                         | 2,8                  |
| 6  | Dender/Dendre                     | Canal Blaton-Ath                | Schelde/Escaut                                  | 65,1                 |
|    | Dijle                             | Bovensluis                      | Hoogbrug (Mechelen)                             | 0,7                  |
|    | Haut Escaut/Boven<br>Schelde      | Frontière                       | Sluis Gentbrugge                                | 91,9 <sup>(1)</sup>  |
|    | Lys/Leie                          | Frontière R. G.                 | Grens R. O.                                     | 24                   |
|    | Leie                              | Grens R. O.                     | Minderbroedersbrug (Gent)                       | 74,7                 |
|    | Leie                              | Sint Jorissluis (Gent)          | Neerschelde                                     | 0,4                  |
|    | Ourthe                            | Ecluse 3, km 125,8              | Meuse km 129,9                                  | 4,1                  |
|    | Sambre                            | Frontière française km 0        | Ecluse 21                                       | 83,8                 |
| 7  | Dijle                             | Hoogbrug                        | Rupel                                           | 6,6                  |
|    | Meuse                             | Aval Liège                      | Frontière                                       | 9,8                  |
|    | Boven Schelde (Gent)              | Neerschelde                     |                                                 | 0,7                  |
| 8  | Meuse                             | Frontière                       | Hermalle sous/Huy                               | 88,8                 |
|    | Sambre                            | Ecluse 21                       | Meuse                                           | 9,2                  |
| 9  | Meuse                             | Hermalle-sous/Huy               | Aval Liège                                      | 27,6                 |
| 10 | Kanaal Plassendale-<br>Nieuwpoort | Sluis Plassendale               | Nieuwpoort                                      | 21                   |
|    | Canal Pommeroeul-Blaton           | Canal Mons-Condé                | Canal Nimy-Péronnes                             | 5,6                  |
|    | Kanaal Roeselare-Leie             | Roeselare                       | Leie                                            | 16,6                 |
|    | Ketelvaart                        | Leie                            | Muinkschelde                                    | 0,8                  |
|    | Muinkschelde                      | Ketelvaart                      | Schelde                                         | 1,6                  |
|    | Canal du Centre                   | Nimy                            | Branche principale Cl. Char-<br>leroi-Bruxelles | 20,9                 |
|    | Canal Charleroi-Bruxelles         | Sambre                          | Ecluse 32                                       | 51,3                 |
|    | Branche principale                | Canal du Centre                 | Canal Charleroi-Bruxelles                       | 9,2                  |
|    | Canal Blaton-Ath                  | Blaton                          | Ath                                             | 21,6                 |
|    | Omleidingskanaal<br>van de Leie   | Deinze                          | Kanaal Gent-Brugge                              | 14,0                 |
|    | Kanaal Bossuit-Kortrijk           | Bossuit                         | Kortrijk                                        | 15,4                 |
|    | Canal de l'Espierres              | Frontière                       | Escaut                                          | 8,4                  |
|    | Kanaal Gent-Brugge                | Tak naar Brugge                 |                                                 | 2,3                  |
|    | Canal Pommeroeul                  | Frontière                       | Pommeroeul                                      | 3,2                  |
|    | Kanaal Nieuwpoort-<br>Duinkerken  | Nieuwpoort                      | Grens                                           | 18,7                 |

(1) Une rive seulement.

| Nº                                                 | Nom                                                           | de<br>(km)                          | à<br>(km)                     | Longueur<br>en<br>km |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| 1                                                  | 2                                                             | 3                                   | 4                             | 5                    |
| 11                                                 | Kanaal Briegden-Neerharen                                     | Briegden-Albertkanaal               | Neerharen<br>Zuidwillemsvaart | 4,9                  |
|                                                    | Zuidwillemsvaart                                              | Grens                               | Grens                         | 43,5                 |
|                                                    | Kanaal Bocholt-Herentals                                      | Bocholt                             | Herentals                     | 57,4                 |
|                                                    | Kanaal Kwaadmechelen-Dessel                                   | Kwaadmechelen                       | Dessel                        | 15,8                 |
|                                                    | Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten                                | Dessel                              | Schoten                       | 63,3                 |
|                                                    | Kanaal van Beverlo                                            | Bocholt-Herentals                   | Beverlo                       | 14,8                 |
|                                                    | Canal Haccourt-Visé                                           | Canal Albert                        | Meuse                         | 0,9                  |
|                                                    | Kanaal Brussel-Rupel/<br>Canal Bruxelles-Rupel                | oude verbinding/ancien raccordement |                               | 1,4                  |
|                                                    | Kanaal Leuven-Dijle                                           | Leuven                              | Dijle                         | 30,0                 |
|                                                    | Kanaal Gent-Brugge                                            | Gent<br>Tak naar Brugge             | Brugge                        | 45,1<br>2,1          |
|                                                    | Visserijvaart                                                 | Vertakking Depauw                   | Boven Schelde                 | 1,2                  |
|                                                    | Vertakking Depauw                                             | 94,076 van de Leie                  | Handelsdok                    | 0,4                  |
|                                                    | 12                                                            | Netekanaal                          | Albertkanaal                  | Beneden Nete         |
| Canal Charleroi-Brux./<br>Kanaal Charleroi-Brussel |                                                               | Ecluse/sluis 32                     | Bruxelles/Brussel             | 22,2                 |
| Verbindingskanaal Gent                             |                                                               | Kanaal Gent-Oostende                | Kanaal Gent-Terneuzen         | 2,1                  |
| Canal Nimy- Péronnes                               |                                                               | Canal du Centre                     | Escaut                        | 39,0                 |
| 13                                                 | Canal Albert/Albertkanaal                                     | Meuse (Liège)/Maas (Luik)           | Dok (Antwerpen)/(Anvers)      | 129,6                |
|                                                    | Canal Lanaye-Maestricht                                       | Canal Albert                        | Frontière (Meuse)             | 1,8                  |
|                                                    | Canal de Monsin                                               | Canal Albert                        | Meuse                         | 0,7                  |
|                                                    | Kanaal Brugge-Oostende                                        | Nieuwe Dammepoortsluis              | Sas Slykens                   | 20,9                 |
| 14                                                 | Zeekanaal Brussel-Rupel/<br>Canal Bruxelles-Rupel<br>maritime | Brussel/Bruxelles                   | Rupel                         | 31,9                 |
|                                                    | Zeekanaal Gent-Terneuzen                                      | Gent                                | Grens                         | 18,2                 |
|                                                    | Zeekanaal Brugge-Zeebrugge                                    | Brugge                              | Noordzee                      | 12,0                 |
| 15                                                 | Voies d'eau projetées ou en cours de construction             |                                     |                               |                      |
| RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE                    |                                                               |                                     |                               |                      |
| 1                                                  | Pinnau                                                        | 0,0                                 | 10,0                          | 10,0                 |
|                                                    | Stör                                                          | 0,9                                 | 22,5                          | 21,6                 |
| 2                                                  | Schwinge                                                      | 0,0                                 | 4,65                          | 4,65                 |
| 3                                                  | Aller                                                         | 52,4                                | 117,1                         | 64,7                 |

| N° | Nom          | de<br>(km) | à<br>(km) | Longueur<br>en<br>km                |
|----|--------------|------------|-----------|-------------------------------------|
| 1  | 2            | 3          | 4         | 5                                   |
| 4  | Krūkau       | 0,0        | 11,3      | 11,3                                |
|    | Pinnau       | 10,0       | 19,7      | 9,7                                 |
|    | Eider        | 78,2       | 100,0     | 22,8                                |
| 5  | Oberweser    | 0,0        | 203,23    | 203,23                              |
| 6  | Stör         | 22,5       | 51,0      | 28,5                                |
|    | Eider        | 100,0      | 111,0     | 11,0                                |
| 7  | Donau        | 2379,27    | 2249,16   | 130,11                              |
|    | Oberelbe     | 472,6      | 607,5     | 134,9                               |
| 8  | Untere Ems   | 214,35     | 227,8     | 13,45                               |
| 9  | Rhein        | 260,07     | 352,07    | 92,0 <sup>(1)</sup>                 |
|    |              | 352,07     | 780,7     | 428,63                              |
|    | Unterweser   | 362,0      | 366,72    | 4,37                                |
|    |              | 0,0        | 1,37      | 1,37                                |
| 10 | Rhein        | 780,7      | 857,9     | 77,2                                |
|    |              | 857,9      | 865,45    | 7,55 <sup>(1)</sup>                 |
| 11 | Untere Ems   | 0,0        | 68,0      | 68,0                                |
|    | Unterweser   | 1,37       | 86,5      | 85,13                               |
|    | Untere Hunte | 0,0        | 25,7      | 25,7                                |
|    | Unterelbe    | 632,1      | 728,0     | 95,9                                |
|    | Trave        | 5,56       | 27,0      | 21,44                               |
| 12 | Lahn         | 70,0       | 137,4     | 67,4                                |
| 13 | Saar         | 64,98      | 75,62     | 10,64 <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> |
|    |              | 0,0        | 28,87     | 28,87 <sup>(3)</sup>                |
|    | Ilmenau      | 0,0        | 28,57     | 28,57                               |
| 14 | Aller        | 0,25       | 52,4      | 52,15                               |
|    | Fulda        | 81,88      | 108,78    | 26,9                                |
| 15 | Eider        | 0,0        | 78,2      | 78,2                                |
| 16 | Neckar       | 187,4      | 0,0       | 187,4                               |
|    | Main         | 392,81     | 41,1      | 351,17                              |
|    | Regnitz      | 3,33       | 0,0       | 3,33                                |

(1) Une rive seulement.

(2) Kilométrage lorrain.

(3) Kilométrage sarrois.

| N°                                 | Nom                        | de<br>(km) | à<br>(km) | Longueur<br>en<br>km |
|------------------------------------|----------------------------|------------|-----------|----------------------|
| 1                                  | 2                          | 3          | 4         | 5                    |
|                                    | Mosel                      | 242,2      | 205,87    | 36,33 <sup>(1)</sup> |
|                                    |                            | 205,87     | 0,0       | 205,87               |
|                                    | Donau                      | 2249,16    | 2223,2    | 25,96                |
|                                    |                            | 2223,2     | 2201,77   | 21,43 <sup>(1)</sup> |
|                                    | Mittelweser                | 203,23     | 362,0     | 158,77               |
| 17                                 | Rhein                      | 170,0      | 173,55    | 3,55 <sup>(1)</sup>  |
|                                    |                            | 226,55     | 260,07    | 33,52 <sup>(1)</sup> |
|                                    | Main                       | 41,1       | 0,0       | 41,1                 |
|                                    | Ruhrwasserstraße           | 11,76      | 0,0       | 11,76                |
| 18                                 | Ems-Jade-Kanal             | 0,0        | 67,4      | 67,4                 |
|                                    | Ems-Vechte-Kanal           | 0,0        | 21,3      | 21,3                 |
|                                    | Süd-Nord-Kanal             | 0,0        | 45,6      | 45,6                 |
|                                    | Piccardie-Coevorden-Kanal  | 0,0        | 23,5      | 23,5                 |
|                                    | Haren-Rütenbrocker-Kanal   | 0,0        | 13,5      | 13,5                 |
| 19                                 | Schiffahrtsweg Rhein-Kleve | 1,77       | 10,2      | 8,43                 |
| 20                                 | Datteln-Hamm-Kanal         | 0,0        | 47,07     | 47,07                |
|                                    | Dortmund-Ems-Kanal         | 259,9      | 269,1     | 9,2                  |
|                                    | Küstenkanal                | 0,0        | 69,61     | 69,61                |
|                                    | Elbe-Lübeck-Kanal          | 0,0        | 5,56      | 5,56                 |
|                                    |                            | 0,0        | 61,30     | 61,30                |
|                                    | Mittellandkanal            | 0,0        | 258,7     | 258,7                |
|                                    | Nordabstieg zur Weser      |            |           | 1,3                  |
|                                    | Südabstieg zur Weser       |            |           | 1,4                  |
|                                    | Abstieg zur Leine          |            |           | 1,77                 |
|                                    |                            |            | zusammen  | 263,17               |
|                                    | Zweigkanäle nach           |            |           |                      |
|                                    | Osnabrück                  | 0,0        | 12,99     | 12,99                |
|                                    | Hannover                   | 0,0        | 10,76     | 10,76                |
|                                    | Misburg                    | 0,0        | 0,92      | 0,92                 |
|                                    | Hildesheim                 | 0,0        | 14,62     | 14,62                |
|                                    | Salzgitter                 | 0,0        | 17,96     | 17,96                |
|                                    | Mittellandkanal zusammen   |            |           | 320,42               |
| 21                                 | Rhein-Herne-Kanal          | 0,0        | 45,6      | 46,44                |
|                                    |                            | 4,32       | 5,16      |                      |
|                                    | Wesel-Datteln-Kanal        | 0,0        | 60,25     | 60,25                |
|                                    | Dortmund-Ems-Kanal         | 1,44       | 214,35    | 212,91               |
| <sup>(1)</sup> Une rive seulement. |                            |            |           |                      |

| N°                   | Nom                                               | de<br>(km)                                        | à<br>(km)                             | Longueur<br>en<br>km |
|----------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|
| 1                    | 2                                                 | 3                                                 | 4                                     | 5                    |
| 22                   | Nord-Ostsee-Kanal                                 | 0,0                                               | 98,7                                  | 98,7                 |
| 23                   | Voies d'eau projetées ou en cours de construction |                                                   |                                       |                      |
| RÉPUBLIQUE FRANÇAISE |                                                   |                                                   |                                       |                      |
| 1                    | Garonne                                           | Castets<br>PK 311,050                             | Bordeaux<br>PK 364,860                | 53,8                 |
|                      | Étang de Thau                                     | Les Onglous<br>—                                  | Peyrade<br>—                          | 17,5                 |
| 2                    | Rhin                                              | Sortie de la dérivation<br>de Rhinau<br>PK 260,07 | Frontière allemande R.G.<br>PK 352,07 | 92,0 <sup>(1)</sup>  |
| 3                    | Seine                                             | Cléon<br>PK 225,00                                | Tancarville<br>PK 338,300             | 113,3                |
| 4                    | Aa                                                | St-Omer<br>PK 0                                   | Le West<br>PK 15,145                  | 15,1                 |
|                      |                                                   | Embranchement sur Houlle                          |                                       | 4                    |
|                      | Aa                                                | Le West<br>PK 15,145                              | Gravelines<br>PK 28,660               | 13,5                 |
|                      | Aisne                                             | Celles<br>PK 51,340                               | à l'Oise<br>PK 108,380                | 57,0                 |
|                      | Escaut                                            | Cambrai<br>PK 0                                   | Estrun<br>PK 12,150                   | 12,2                 |
|                      | Escaut                                            | Estrun<br>PK 12,150                               | Frontière<br>PK 60,388 R.D.           | 48,2                 |
|                      | Lys (entièrement en<br>France)                    | Aire<br>PK 0                                      | Frontière belge R.G.<br>PK 43         | 43                   |
|                      | Lys (partie commune<br>avec la Belgique)          | Frontière belge R.G.<br>PK 43                     | Frontière belge R.D.<br>PK 67         | 24 <sup>(1)</sup>    |
|                      |                                                   | Embranchement Vielle Lys                          |                                       | 2,5                  |
|                      | Marne                                             | Épernay                                           | Embranchement du port de<br>Bonneuil  | 178,5                |
|                      |                                                   | Embranchement de Meaux,<br>d'Annet et de Noisiel  |                                       | 9,9                  |
|                      | Moselle                                           | Frouard<br>PK 0                                   | Metz<br>PK 49,242                     | 49,2                 |
|                      |                                                   | Embrancht. de Jouy à Metz                         |                                       | 11,5                 |
|                      | Oise                                              | Janville<br>PK 33,820                             | Seine<br>PK 138,150                   | 104,3                |
|                      | Sambre                                            | Landrecies<br>PK 0                                | Frontière<br>PK 54,253                | 54,2                 |
|                      | Saône                                             | Corre<br>PK 0                                     | Heuilley<br>PK 125,200                | 125,2                |
|                      | Saône                                             | Heuilley<br>PK 125,200                            | St-Symphorien<br>PK 158,650           | 33,5                 |

(1) Une rive seulement.

| N° | Nom                                     | de<br>(km)                                          | à<br>(km)                                         | Longueur<br>en<br>km |
|----|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------|
| 1  | 2                                       | 3                                                   | 4                                                 | 5                    |
|    | Saône                                   | St-Symphorien<br>PK 158,65                          | Chalon<br>PK 234,150                              | 75,5                 |
|    | Sarre (entièrement en France)           | Sarreguemines<br>PK 63,400                          | Frontière allemande R.D.<br>PK 64,960             | 1,5                  |
|    | Sarre (partie commune avec l'Allemagne) | Frontière allemande R.D.<br>PK 64,9                 | Frontière allemande R.G.<br>PK 75,62              | 10,64 <sup>(1)</sup> |
|    | Scarpe                                  | Arras<br>PK 0                                       | Canal de la Sensée<br>PK 23,080                   | 23                   |
|    | Scarpe                                  | Dérivation de la Scarpe<br>autour de Douai<br>PK 0  | PK 7,944                                          | 7,9                  |
|    | Scarpe                                  | Canal de jonction<br>PK 28,700                      | Mortagne<br>PK 66,136                             | 37,4                 |
|    | Seine                                   | Nogent-sur-Seine<br>PK 19,581                       | Montereau<br>PK 67,630                            | 48,0                 |
|    | Yonne                                   | Auxerre<br>PK 0                                     | Laroche<br>PK 22,9                                | 22,9                 |
|    | Yonne                                   | Laroche                                             | Montereau                                         | 85                   |
| 5  | Marne                                   | Embranchement du port de<br>Bonneuil<br>PK 174,815  | La Seine<br>PK 178,300                            | 3,4                  |
|    |                                         | Embranchement du port de<br>Bonneuil                |                                                   | 5,1                  |
| 6  | Saône                                   | Chalon-sur-Saône<br>PK 234,150                      | Lyon (La Mulatière)<br>PK 375,730                 | 141,5                |
|    | Seine                                   | Montereau<br>PK 67,630                              | St-Mammès<br>PK 81,510                            | 13,8                 |
|    | Seine                                   | St-Mammès<br>PK 81,510                              | Corbeil-Essonnes<br>PK 133,800                    | 52,3                 |
| 7  | Moselle                                 | Metz                                                | Frontière                                         | 58                   |
|    | Rhin                                    | Frontière suisse R.G.<br>PK 168,45                  | Origine grand canal d'Alsace<br>PK 173,55         | 5,10 <sup>(1)</sup>  |
|    | Rhin                                    | Extrémité du grand canal<br>d'Alsace<br>PK 226,55   | Sortie de la dérivation de<br>Rhinau<br>PK 260,07 | 33,52 <sup>(1)</sup> |
|    | Rhône                                   | Lyon (La Mulatière)<br>PK 0,700                     | Port St-Louis<br>PK 330                           | 329,3                |
|    | Seine                                   | Corbeil-Essonnes<br>PK 133,800                      | au confluent de la Marne<br>PK 163,470            | 29,6                 |
|    | Seine                                   | Confluent de la Marne<br>PK 163,470                 | Confluent canal St-Denis<br>PK 198                | 34,5                 |
|    | Seine                                   | Confluent canal St-Denis<br>PK 198 au<br>PK 204,580 | Confluent de l'Oise<br>PK 35,422 au<br>PK 71,350  | 42,5                 |
|    | Seine                                   | Confluent de l'Oise<br>PK 71,350                    | Bas-Cléon<br>PK 225                               | 153,6                |

<sup>(1)</sup> Une rive seulement.

| No | Nom                                                                         | de<br>(km)                                                       | à<br>(km)                       | Longueur<br>en<br>km |
|----|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------|
| 1  | 2                                                                           | 3                                                                | 4                               | 5                    |
| 8  | Canal latéral à la Garonne                                                  | Toulouse<br>PK 0                                                 | Castets<br>PK 193,550           | 193,5                |
|    |                                                                             | Embranchements                                                   | .....                           | 17                   |
|    | Canal du Midi                                                               | Toulouse<br>PK 0                                                 | Étang de Thau<br>PK 240,129     | 240,1                |
|    |                                                                             | Embrancht. de la Nouvelle                                        | .....                           | 37,2                 |
| 9  | Canal d'Aire (voie principale y compris dérivation de Béthune)              | Bauvin<br>PK 0                                                   | Aire<br>PK 39,725               | 39,7                 |
|    | Canal d'Aire (ancien canal dans la traversée de Béthune) et canal de Beuvry |                                                                  |                                 | 7,2                  |
|    | Canal de l'Aisne à la Marne                                                 | Berry-au-Bac<br>PK 0                                             | Condé-sur-Marne<br>PK 57,960    | 57,9                 |
|    | Canal des Ardennes et partie du canal latérale à l'Aisne                    | Pont-à-Bar<br>PK 0                                               | Rilly-sur-Aisne<br>PK 39,164    | 39,1                 |
|    | Canal des Ardennes et partie du canal latérale à l'Aisne                    | Vouziers (embranchement)<br>PK 0                                 | Vieux-les-Alsfeld<br>PK 60,881  | 60,8                 |
|    | Canal des Ardennes et partie du canal latérale à l'Aisne                    | Vieux-les-Alsfeld<br>PK 0                                        | Berry-au-Bac<br>PK 18,290       | 18,2                 |
|    | Canal latéral à l'Aisne                                                     | Berry-au-Bac<br>PK 18,290                                        | Bourg-et-Comin<br>PK 38,310     | 20                   |
|    | Canal latéral à l'Aisne                                                     | Bourg-et-Comin<br>PK 38,310                                      | Celles<br>PK 51,340             | 13                   |
|    | Canal de Bergues                                                            | Bergues<br>PK 0                                                  | Dunkerque<br>PK 8,130           | 8,1                  |
|    | Canal de Bourgogne                                                          | Laroche<br>PK 0                                                  | St-Jean-de-Losnes<br>PK 242,058 | 242                  |
|    | Canal de Bourbourg                                                          | Le Guindal<br>PK 0                                               | Coppénaxfort<br>PK 9,300        | 9,3                  |
|    | Canal de Bourbourg                                                          | Coppénaxfort<br>PK 9,300                                         | Dunkerque<br>PK 20,950          | 11,6                 |
|    | Canaux de Briare et du Loing                                                | Briare<br>PK 0                                                   | Canal du Loing<br>PK 55,720     | 55,7                 |
|    |                                                                             | Jonction canal de Briare<br>PK 0                                 | St-Mammès<br>PK 49,437          | 49,4                 |
|    | Canal de Calais                                                             | Le West<br>PK 0                                                  | Calais<br>PK 29,5               | 29,5                 |
|    |                                                                             | Embranchements                                                   | .....                           | 13,3                 |
|    | Canal du Centre                                                             | Chalon-sur-Saône<br>PK 2,075                                     | Digoin<br>PK 114,200            | 112,1                |
|    |                                                                             | Dérivation port fluvial                                          | .....                           | 3,7                  |
|    | Canal de Colmar                                                             | Jonction avec le grand canal d'Alsace                            | Port de Colmar                  | 23                   |
|    | Canal de la Haute Colme                                                     | Watten<br>PK 0                                                   | Lynck<br>PK 7                   | 7                    |
|    |                                                                             | Dérivation jusqu'au canal de Bourbourg (de Lynck à Coppénaxfort) | .....                           | 8                    |

| N° | Nom                                 | de<br>(km)                           | à<br>(km)                      | Longueur<br>en<br>(km) |
|----|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| 1  | 2                                   | 3                                    | 4                              | 5                      |
|    | Canal de la Haute Colme             | Lynck<br>PK 7                        | Bergues<br>PK 24               | 17                     |
|    | Canal de la Deule                   | Bassin Joinville (Douai)<br>PK 1,787 | Bauvin<br>PK 25,980            | 24,1                   |
|    | Canal de la Deule                   | Bauvin<br>PK 25,980                  | Marquette<br>PK 49,715         | 23,7                   |
|    |                                     | Embranchements Seclin, Lille         | .....                          | 10                     |
|    | Canal de la Deule                   | Marquette<br>PK 49,715               | Deulémont<br>PK 61,710         | 12                     |
|    | Canal de l'Est<br>(Branche Nord)    | Givet<br>PK 4                        | Pont-à-Bar<br>PK 96,273        | 92,2                   |
|    | Canal de l'Est<br>(Branche Nord)    | Pont-à-Bar<br>PK 96,272              | Troussey<br>PK 272,404         | 176,1                  |
|    | Canal de l'Est<br>(Branche Sud)     | Toul<br>PK 0                         | Messein<br>PK 28,250           | 28,2                   |
|    | Canal de l'Est<br>(Branche Sud)     | Embranchement de Nancy               | .....                          | 10,2                   |
|    | Canal de l'Est<br>(Branche Sud)     | Messein<br>PK 28,250                 | La Saône<br>PK 147,353         | 119,1                  |
|    |                                     | Embranchement d'Épinal               | .....                          | 3,3                    |
|    | Canal de Furnes                     | Dunkerque<br>PK 0                    | Frontière<br>PK 13,250         | 13,2                   |
|    | Canal des Houillères<br>de la Sarre | Canal de la Marne au Rhin<br>PK 0    | Sarreguemines<br>PK 63,4       | 63,4                   |
|    | Canal de Lens                       | Éleu<br>PK 0                         | Canal de la Deule<br>PK 11,260 | 11,2                   |
|    | Canal latéral à la Loire            | Digoin<br>PK 4                       | Briare<br>PK 200,061           | 200                    |
|    |                                     | Embranchements                       | .....                          | 9,6                    |
|    | Canal latéral à la Marne            | Vitry-le-François<br>PK 0            | Condé-sur-Marne<br>PK 48,367   | 48,3                   |
|    | Canal latéral à la Marne            | Condé-sur-Marne<br>PK 48,367         | Dizy<br>PK 66,668              | 18,3                   |
|    | Canal de la Marne au<br>Rhin        | Vitry-le-François<br>PK 0            | Troussey<br>PK 111,253         | 111,2                  |
|    |                                     | Embranchement d'Houde-<br>laincourt  | .....                          | 3,2                    |
|    | Canal de la Marne au<br>Rhin        | Troussey<br>PK 111,253               | Toul<br>PK 131,400             | 20,1                   |
|    | Canal de la Marne au<br>Rhin        | Toul<br>PK 131,400                   | Frouard<br>PK 154,600          | 23,2                   |
|    | Canal de la Marne au<br>Rhin        | Frouard<br>PK 154,600                | Laneuveville<br>PK 168,545     | 13,9                   |
|    | Canal de la Marne au<br>Rhin        | Laneuveville<br>PK 168,545           | Gondrexange<br>PK 227,590      | 59                     |
|    | Canal de la Marne au<br>Rhin        | Gondrexange<br>PK 227,590            | au Rhin<br>PK 313,025          | 85,4                   |
|    | Canal de la Marne à la<br>Saône     | Vitry-le-François<br>PK 0,047        | La Saône<br>PK 224,191         | 224,1                  |

| N° | Nom                                                                                   | de<br>(km)                                    | à<br>(km)                                         | Longueur<br>en<br>km |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------|
| 1  | 2                                                                                     | 3                                             | 4                                                 | 5                    |
|    | Canal de Mons à Condé                                                                 | Condé-sur-Escaut<br>PK 24,660                 | Frontière<br>PK 19,372                            | 5,2                  |
|    | Canal de Neufossé (voie principale y compris dérivation de Saint-Omer)                | Aire<br>PK 0                                  | Saint-Omer<br>PK 19,470                           | 19,4                 |
|    | Canal de Neufossé (embranchements des Fontinettes) et ancien canal d'Arques à St-Omer |                                               |                                                   | 3,8                  |
|    | Canal du Nord                                                                         | Arleux<br>PK 0                                | Péronne<br>PK 45,900                              | 45,9                 |
|    | Canal du Nord                                                                         | Péronne<br>PK 45,900                          | Rovy-le-Grand<br>PK 65,300                        | 19,4                 |
|    | Canal du Nord                                                                         | Rovy-le-Grand<br>PK 65,300                    | Jonction avec canal latéral à l'Oise<br>PK 95,035 | 29,7                 |
|    | Canal latéral à l'Oise                                                                | Chauny<br>PK 0                                | Abbécourt<br>PK 2,830                             | 2,8                  |
|    | Canal latéral à l'Oise                                                                | Abbécourt<br>PK 2,830                         | Janville<br>PK 33,820                             | 31                   |
|    | Canal de l'Oise à l'Aisne                                                             | Abbécourt<br>PK 0                             | Bourg-et-Comin<br>PK 47,775                       | 47,7                 |
|    | Canal du Rhône au Rhin                                                                | Saint-Symphorien                              | Niffer (jonction avec le grand canal d'Alsace)    | 237                  |
|    |                                                                                       | Embranchements de Besançon, Belfort, Mulhouse |                                                   |                      |
|    | Canal du Rhône au Rhin                                                                | Friesenheim (écluse 75)<br>PK 103,316         | PK 134,029                                        | 30,7                 |
|    |                                                                                       | Raccordement avec le Rhin                     | .....                                             | 4,4                  |
|    | Canal du Rhône à Sète                                                                 | Beaucaire<br>PK 0                             | Bassin de Thau<br>PK 97,955                       | 97,9                 |
|    |                                                                                       | Embranchement                                 | .....                                             | 5,6                  |
|    | Canal de Roanne à Digoin                                                              | Roanne<br>PK 0                                | Digoin<br>PK 55,6                                 | 55,6                 |
|    | Canal de Roubaix                                                                      | Marquette<br>PK 0                             | La frontière<br>PK 20,038                         | 20                   |
|    |                                                                                       | Embranchement                                 | .....                                             | 3,8                  |
|    | Canal de St-Quentin                                                                   | Cambrai<br>PK 0                               | Fargniers<br>PK 84,850                            | 84,8                 |
|    | Canal de St-Quentin                                                                   | Fargniers<br>PK 84,850                        | Chauny<br>PK 92,542                               | 7,6                  |
|    | Canal de la Sambre à l'Oise et embranchement de la Fère au canal de St-Quentin        | Landrecies<br>PK 0                            | Beautor<br>PK 67,235                              | 67,2                 |
|    |                                                                                       | Embranchement de la Fère                      | .....                                             | 3,8                  |
|    | Canal de la Sensée                                                                    | Escaut<br>PK 0                                | La Scarpe<br>PK 24,880                            | 24,8                 |
|    | Canal de la Somme                                                                     | Saint-Simon<br>PK 0                           | Jonction canal du Nord<br>PK 16,350               | 16,3                 |
|    | Canal de la Somme                                                                     | Canal du Nord<br>PK 36,650                    | Amiens<br>PK 94                                   | 57,9                 |

| N°                        | Nom                                                                                      | de<br>(km)                                                            | à<br>(km)                                                                                                | Longueur<br>en<br>km        |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| 1                         | 2                                                                                        | 3                                                                     | 4                                                                                                        | 5                           |
| 10                        | Canaux Saint-Denis et<br>de l'Ourcq                                                      | Canal de l'Ourcq<br>PK 0<br><br>Port-de-la-Vilette<br>PK 0            | La Seine<br>PK 6,647<br><br>Sevran<br>PK 12                                                              | 6,6<br><br>12               |
| 11                        | Canal de l'Est<br>(branche Nord)                                                         | Frontière<br>PK 0                                                     | Givet<br>PK 4                                                                                            | 4                           |
| 12                        | Grand canal d'Alsace                                                                     | Origine<br>PK 173,6                                                   | Extrémité<br>PK 226,55                                                                                   | 53                          |
| 13                        | Canal du Havre à<br>Tancarville                                                          | Tancarville<br>PK 0                                                   | Le Havre<br>PK 25                                                                                        | 25                          |
| 14                        | Voies d'eau projetées ou en cours de construction                                        |                                                                       |                                                                                                          |                             |
| RÉPUBLIQUE ITALIENNE      |                                                                                          |                                                                       |                                                                                                          |                             |
| 1                         | Fiume Lemene<br><br>Fiume Po di Gnocca                                                   | Portogruaro<br><br>Cà Tiepolo                                         | Cà Saetta<br><br>Bocca di Gnocca                                                                         | 24<br><br>22                |
| 2                         | Fiume Po<br><br>Fiume Sile                                                               | Cremona<br><br>Treviso                                                | Boretto<br><br>Cà Cavetta                                                                                | 64<br><br>42                |
| 3                         | Fiume Corno<br>Fiume Mincio<br>Fiume Po<br>Po Grande e della Pila<br>Fiume Po di Levante | S. Giorgio di Nogaro<br>Mantova<br>Boretto<br>Cà Tiepolo<br>Contarina | Laguna di Marano<br>Fiume Po (Governaolo)<br>Contarina<br>Bocche del Po della Pila<br>Foce Po di Levante | 15<br>18<br>132<br>83<br>17 |
| 4                         | Nav. Po di Volano                                                                        | Ferrara                                                               | Migliarino                                                                                               | 28                          |
| 5                         | Litoranea Veneta                                                                         | Chioggia                                                              | Burano, Marghera, Fusina                                                                                 | 109                         |
| 6                         | Fiume Aussa                                                                              | Cervignano Laguna                                                     | Marano                                                                                                   | 18                          |
| 7                         | Canale Scaricatore                                                                       |                                                                       |                                                                                                          | 7                           |
| 8                         | Canale Boicelli<br><br>Canale di Valle                                                   | Ferrara<br><br>Chioggia                                               | Pontelagoscuro<br><br>Cà Morosini                                                                        | 5,5<br><br>9                |
| 9                         | Canale Migliarino<br>Portogaribaldi                                                      | Migliarino                                                            | Portogaribaldi                                                                                           | 28                          |
| 10                        | Voies d'eau projetées ou en cours de construction                                        |                                                                       |                                                                                                          |                             |
| GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG |                                                                                          |                                                                       |                                                                                                          |                             |
| 1                         | Moselle                                                                                  | 205,87                                                                | 242,20                                                                                                   | 36,33 (1)                   |
| 2                         | Voies d'eau projetées ou en cours de construction                                        |                                                                       |                                                                                                          |                             |
| (1) Une rive seulement.   |                                                                                          |                                                                       |                                                                                                          |                             |

| N°                      | Nom                                                                                                                                                           | de<br>(km)                | à<br>(km)                       | Longueur<br>en<br>km |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|----------------------|
| 1                       | 2                                                                                                                                                             | 3                         | 4                               | 5                    |
| ROYAUME DES PAYS-BAS    |                                                                                                                                                               |                           |                                 |                      |
| 1                       | Oude Rijn, Additionele Kanaal                                                                                                                                 | Woerden                   | Katwijk aan Zee                 | 42,6                 |
| 2                       | Gelderse IJssel                                                                                                                                               | Neder Rijn kmr 878,6      | Ketelmond                       | 122,8                |
| 3                       | Zwartewater, Zwolse Diep, Ramsdiep                                                                                                                            | Zwolle                    | IJsselmeer                      | 39,8                 |
|                         | Pannerdenskanaal, Neder Rijn, Lek                                                                                                                             | Pannerdense Kop kmr 867,4 | Krimpen a/d Lek kmr 989,2       | 121,1                |
| 4                       | Rijn                                                                                                                                                          | km 857,9                  | kmr 865,45                      | 7,55 <sup>(1)</sup>  |
|                         | Rijn, Waal, Merwede, Noord, Nieuwe Maas                                                                                                                       | Duitse grens kmr 865,45   | Rotterdamse Waterweg kmr 994,7  | 120,15               |
|                         | Nieuwe Merwede                                                                                                                                                | Boven Merwede kmr 961,2   | Hollands Diep kmr 979,8         | 18,6                 |
|                         | Oude Maas, Westgeul                                                                                                                                           | Dordrecht kmr 976,2       | Rotterdam kmr 1007,0            | 30,8                 |
| 5                       | Aduarderdiep en Hoendiep                                                                                                                                      | Van Starckenborghkanaal   | Groningen                       | 9,9                  |
| 6                       | Oude IJssel                                                                                                                                                   | Gelderse IJssel           | Doetinchem                      | 12,6                 |
|                         | Kanaal                                                                                                                                                        | Meppelerdiep              | Steenwijkerdiep                 | 14,7                 |
|                         | Beukers-Steenwijk                                                                                                                                             |                           |                                 |                      |
|                         | Zijkanaal C, Spaarne                                                                                                                                          | Noordzeekanaal            | Ringvaart Haarlemmer-meerpolder | 14                   |
|                         | Westerkanaal, Schinkel, Nieuwe Meer, Ringvaart v. d. Haarlemmermeerpolder, Oude Wetering, Braassemermeer, Hermanswetering, Oude Rijn, Gouwe, Hollandse IJssel | IJ                        | Nieuwe Maas                     | 72,8                 |
|                         | Amstel, Gouwevaart                                                                                                                                            | IJ                        | Oude Rijn                       | 41,1                 |
|                         | Linge, Zijtak, Merwedekanaal                                                                                                                                  | Leerdam                   | Boven Merwede kmr 954,6         | 16,2                 |
|                         | Mark, Dintel                                                                                                                                                  | Breda                     | Volkerak                        | 40                   |
|                         | Rosendaalse- en Steenbergse Vliet                                                                                                                             | Rosendaal                 | Volkerak                        | 23,6                 |
| 7                       | Zijnkanaal G, Zaan, Tapsloot Markervaart                                                                                                                      | Noordzeekanaal            | Stierop                         | 16,2                 |
|                         | Maas, Julianakanaal, Gekanaliseerde Maas, Maas-Waalkanaal                                                                                                     | Eijsden kmr 4,5           | Weurt kmr 887,0                 | 155                  |
|                         | Gekanaliseerde Maas, Maas, Bergse Maas, Amer, Hollands Diep                                                                                                   | Heumen kmr 165,9          | Moerdijk kmr 984,6              | 100,6                |
|                         | Afgedamde Maas, Heusdens Kanaal                                                                                                                               | Waal kmr 952,5            | Bergse Maas kmr 230,6           | 16,9                 |
| (1) Une rive seulement. |                                                                                                                                                               |                           |                                 |                      |

| Nº | Nom                                                                                                      | de<br>(km)                          | à<br>(km)              | Longueur<br>en<br>km |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|----------------------|
| 1  | 2                                                                                                        | 3                                   | 4                      | 5                    |
| 8  | Overijssels Kanaal,<br>Zijtak naar Almelo                                                                | Coevorden                           | Twentekanaal           | 57,7                 |
|    | Beatrix Kanaal                                                                                           | Wilhelminakanaal                    | Eindhoven              | 8,4                  |
|    | Rodevaart                                                                                                | Hollands Diep                       | Zevenbergen            | 5,8                  |
| 9  | Weespertrekvaart                                                                                         | Amsterdam-Rijnkanaal                | Amstel-Drechtkanaal    | 9,3                  |
|    | Hilversums Kanaal                                                                                        | Amsterdam-Rijnkanaal                | Hilversum              | 13,4                 |
|    | Zuid-Willemsvaart                                                                                        | Kanaal Wessem-Nederweert            | Belgische grens        | 13,4                 |
|    | Donge en Wilhelmina-<br>kanaal                                                                           | Bergse Maas                         | Zuid-Willemsvaart      | 73,2                 |
|    | Dieze, Zuid-Willemsvaart,<br>Kanaal Wessem-Neder-<br>weert                                               | Gekanaliseerde Maas                 | Roermond               | 83,1                 |
|    | Markkanaal                                                                                               | Mark                                | Wilhelminakanaal       | 6                    |
| 10 | Verbindingskanaal in het<br>Bosse Veld                                                                   | Maas                                | Zuid-Willemsvaart      | 1,2                  |
|    | Zuid-Willemsvaart                                                                                        | Maastricht                          | Smeermaas              | 3,5                  |
| 11 | Prinses Margrietkanaal,<br>Van Starckenborghkanaal,<br>Eemskanaal                                        | IJsselmeer                          | Eems                   | 121,7                |
|    | Van Harinxmakanaal                                                                                       | Waddenzee                           | Prinses Margrietkanaal | 37,7                 |
|    | Winschoterdiep, Rensel                                                                                   | Eemskanaal                          | Winschoten             | 37,1                 |
|    | Twentekanaal                                                                                             | Gelderse IJssel                     | Enschede               | 50,1                 |
| 12 | Noordhollands Kanaal                                                                                     | IJ                                  | Den Helder             | 79,3                 |
|    | Zwolle-IJsselkanaal                                                                                      | Zwartewater                         | IJssel                 | 2,9                  |
|    | Amsterdam-Rijnkanaal                                                                                     | IJ                                  | Waal kmr 913,3         | 72,4                 |
|    | Lekkanaal                                                                                                | Amsterdam-Rijnkanaal                | Lek                    | 3,5                  |
|    | Merwedekanaal                                                                                            | Amsterdam-Rijnkanaal                | Boven Merwede          | 35,3                 |
|    | Hartelkanaal                                                                                             | Oude Maas kmr 1004,0                | Europoorthavens        | 18,6                 |
|    | Kanaal van Sint Andries                                                                                  | Maas kmr 209,2                      | Waal kmr 926,2         | 1,9                  |
| 13 | Kanaal Terneuzen-Gent                                                                                    | Westerschelde                       | Belgische grens        | 16,9                 |
| 14 | Kanaal Omval-Kolhorn,<br>Kolhornerdiep, West-<br>friesevaart                                             | Alkmaar                             | Medemblik              | 40,8                 |
|    | Zwolsevaart, Vollenhove-<br>kanaal, Zwanendiep                                                           | Lemstervaart                        | Zwolsediep             | 18,6                 |
| 15 | Eem                                                                                                      | IJsselmeer                          | Amersfoort             | 13                   |
|    | Kagerplassen, Zijl, Rijn-<br>Schiekanaal, Delfse Schie,<br>Delfshavense Schie, Cool-<br>haven, Parkhaven | Ringvaart Haarlemmer-<br>meerpolder | Nieuwe Maas            | 46,3                 |
|    | Urkervaart, Lemstervaart                                                                                 | Urk                                 | Lemmer                 | 28,3                 |
|    | Ringvaart v. d. Haar-<br>lemmermeerpolder                                                                | Oude Wetering<br>via Hillegom       | Nieuwe Meer            | 47,1                 |

| N° | Nom                                                                                                                                             | de<br>(km)         | à<br>(km)          | Longueur<br>en<br>km |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| 1  | 2                                                                                                                                               | 3                  | 4                  | 5                    |
| 16 | Meppelerdiep                                                                                                                                    | Zwartewater        | Drentse Hoofdvaart | 10,8                 |
| 17 | Spui                                                                                                                                            | Oude Maas km 995,2 | Haringvliet        | 15,8                 |
| 18 | Mallegat, Dordtse Kil,<br>Hollands Diep, Volkerak,<br>Krammer, Zijpe, Mastgat,<br>Keeten, Brabants Vaar-<br>water Kanaal door Zuid-<br>Beveland | Dordrecht km 978,8 | Hansweert          | 84                   |
|    | Engels Vaarwater, Zand-<br>kreek, Veerse Meer,<br>Kanaal door Walcheren                                                                         | Keeten             | Vlissingen         | 48                   |
| 19 | Westerschelde                                                                                                                                   | Hansweert          | Terneuzen          | 22                   |
|    |                                                                                                                                                 | Hansweert          | Belgische grens    | 11,3                 |
| 20 | Voies d'eau projetées ou en cours de construction                                                                                               |                    |                    |                      |

## ANNEXE 3

## LISTE DES SOLUTIONS VISÉES À L'ARTICLE 3 PARAGRAPHE 1

1. *Système des péages économiques*

Par système de péages économiques, il faut entendre un système de prix pour l'utilisation des infrastructures basé sur l'application d'un péage de coût correspondant aux coûts marginaux d'usage dans le cas où l'infrastructure n'est pas pleinement utilisée, et sur un péage de coût augmenté d'un péage de saturation destiné à égaliser la demande à la capacité, dans le cas où l'infrastructure est pleinement utilisée.

2. *Système d'équilibre budgétaire*

Par système d'équilibre budgétaire, il faut entendre un système de prix pour l'utilisation des infrastructures dont l'application assure la couverture des dépenses par les recettes pour la période de référence considérée. Dans ce système, les prix sont égaux aux péages économiques augmentés, le cas échéant, d'un supplément approprié.

3. *Système du coût de développement*

Ce système vise à baser les prix pour l'utilisation des infrastructures sur le rapprochement de la notion de coût marginal à long terme et de l'étude de la demande.

4. *Système de coût total (ou coût économique complet)*

Le coût total (ou coût économique complet) est constitué par l'ensemble des unités de valeur qui doivent être sacrifiées pour la production considérée. Les coûts de capital entrant dans ce coût sont pris en compte sous la forme de charges d'amortissement et d'intérêts. L'amortissement est basé notamment sur des prévisions quant à la durée de vie économique et à la valeur de récupération des installations. Le calcul est fait de façon à permettre l'amortissement, au cours de la durée de vie, de la différence entre la valeur initiale et la valeur de récupération escomptée. Il est modifié en cas de changements importants par rapport aux prévisions initiales ou de la valeur des installations.

Le calcul du coût total (ou coût économique complet) des infrastructures n'équivaut pas en lui-même à une fixation des prix pour l'utilisation des infrastructures ; les prix dépendent entre autres des conditions de la demande. Il fournit cependant un élément d'appréciation indispensable pour la fixation des prix.

Si l'équilibre budgétaire est imposé en ce qui concerne les infrastructures de transport, il peut être réalisé par la mise à la charge des utilisateurs de l'intégralité du coût total (ou coût économique complet).

**DÉCISION DU CONSEIL****du 13 mai 1965****relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable****(65/271/CEE)****LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,**

vu le traité instituant la Communauté économique européenne et notamment ses articles 75 et 99,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

considérant qu'un des objectifs de la politique commune des transports doit être l'élimination des disparités qui sont de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence dans les transports; qu'il est nécessaire en conséquence de prendre des mesures d'harmonisation ou de rapprochement qui doivent porter sur certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives spécifiques aux transports; que ces mesures doivent, selon les cas, concerner à l'échelon de la Communauté tant les relations entre les modes de transport que, à l'intérieur d'un même mode de transport, les relations entre les entreprises des différents États membres;

considérant que les disparités se manifestent notamment dans les domaines de la fiscalité, de l'intervention des États dans les transports et des régimes sociaux;

considérant, en conséquence, qu'il convient de prendre des mesures tendant :

— en ce qui concerne la fiscalité, à la suppression des doubles impositions frappant les véhicules automobiles, à l'uniformisation des régimes de franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules, à l'uniformisation

des bases de calcul de la taxe sur les véhicules, à l'aménagement des régimes de taxes spécifiques applicables au transport de marchandises pour compte propre et pour compte d'autrui et à l'assujettissement des prestations de transport à un futur système commun de taxe sur le chiffre d'affaires,

— en ce qui concerne l'intervention des États dans les transports, à la réduction dans toute la mesure du possible des obligations de service public, à une compensation équitable des charges résultant de celles qui seront maintenues et de celles correspondant à des réductions tarifaires pour des motifs sociaux, à la normalisation des comptes des entreprises ferroviaires, à la réalisation de l'autonomie financière de ces entreprises et à la définition du régime des aides applicables aux transports compte tenu des aspects spéciaux de ce secteur,

— en ce qui concerne les régimes sociaux, au rapprochement dans le progrès des dispositions spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans le domaine des transports, à l'unification des dispositions concernant la composition des équipages, à l'harmonisation des dispositions relatives aux temps de travail et de repos, ainsi qu'à l'harmonisation des régimes des heures supplémentaires et à l'institution d'un livret permettant le contrôle individuel du respect des dispositions en matière de temps de travail;

considérant qu'il est nécessaire de fixer, dès à présent, les objectifs à atteindre dans le cadre de cette action d'harmonisation et de rapprochement, ainsi que le rythme de sa réalisation, les dispositions d'application étant arrêtées en temps utile avant la date de leur mise en vigueur;

considérant enfin que la présente décision doit pouvoir être modifiée et complétée en fonction de l'établissement du marché commun et du développement de la politique commune des transports,

<sup>(1)</sup> JO n° 81 du 27. 5. 1964, p. 1279/64.

<sup>(2)</sup> JO n° 168 du 27. 10. 1964, p. 2637/64.

**A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :****SECTION I****Dispositions en matière fiscale***Article premier*

Il sera procédé :

a) Avec effet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1967 à la suppression des doubles impositions frappant les véhicules automobiles à l'occasion de leur utilisation pour l'exécution de transports dans un État membre autre que celui de leur immatriculation ;

b) Avec effet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1967 à l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires et des bâtiments de navigation intérieure.

*Article 2*

Avec effet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1968, il sera procédé à l'uniformisation des bases de calcul de la taxe sur les véhicules automobiles et sur les bâtiments de navigation intérieure destinés au transport de marchandises.

*Article 3*

1. Lorsqu'un système commun de taxe sur le chiffre d'affaires aura été arrêté par le Conseil et mis en vigueur dans les États membres, il sera procédé dans chaque État membre, en vue de les rendre équivalents dans leurs effets, à un aménagement des régimes fiscaux spécifiques applicables, dans le domaine des transports par route et dans celui des transports par voie navigable, aux transports de marchandises effectués par des entreprises de transport et par les autres entreprises pour leurs propres besoins.

2. Les États membres communiqueront à la Commission les projets des dispositions qu'ils envisagent d'arrêter en vue d'atteindre l'objectif visé au paragraphe 1.

La Commission pourra adresser un avis ou une recommandation à l'État membre intéressé dans les 30 jours de la réception de la communication.

*Article 4*

Lorsqu'un système commun de taxe sur le chiffre d'affaires aura été arrêté par le Conseil et mis en vigueur dans les États membres, ceux-ci appliqueront ce système suivant des modalités à déterminer aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Au plus tard lorsque le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires visé à l'alinéa précédent aura été mis en vigueur, ce système se substituera aux régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires dans la mesure où les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable se trouveraient soumis à ces régimes.

**SECTION II****Dispositions concernant certaines interventions des États***Article 5*

1. Les obligations inhérentes à la notion de service public imposées aux entreprises de transport ne devront être maintenues que dans la mesure où leur maintien est indispensable pour garantir la fourniture des services de transport suffisants.

Les États membres s'efforceront d'atteindre cet objectif par une action concertée suivant des principes communs qui seront définis avant le 1<sup>er</sup> juillet 1967.

2. La compensation des charges découlant pour les entreprises de transport du maintien des obligations visées au paragraphe 1 devra être effectuée selon des méthodes communes.

*Article 6*

A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1967, les charges qui découlent pour les transports de l'application aux transports de voyageurs de prix et conditions de transport imposés par un État membre dans l'intérêt d'une ou de plusieurs catégories sociales particulières, devront faire l'objet de compensations déterminées selon des méthodes communes.

*Article 7*

Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1969, les comptes des entreprises de chemin de fer feront l'objet d'une normalisation selon des règles communes.

Les compensations financières que cette normalisation est susceptible d'entraîner seront effectuées par les États membres à partir de la même date.

*Article 8*

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1968, il sera procédé à l'harmonisation progressive des règles régis-

sant les relations financières entre les entreprises de chemin de fer et les États.

Cette harmonisation, qui aura pour objectif d'assurer l'autonomie financière de ces entreprises, devra être terminée au plus tard le 31 décembre 1972.

#### *Article 9*

1. Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1966, la Commission soumettra au Conseil des propositions en vue de l'application des dispositions de l'article 77 du traité.

2. Sans préjudice des dispositions prises en application de la présente décision, les articles 92 à 94 du traité sont appliqués aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

### SECTION III

#### **Dispositions en matière sociale**

#### *Article 10*

1. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1966, il sera procédé, à l'intérieur de chaque mode de transport, compte tenu de la compétence éventuelle des partenaires sociaux quant à la conclusion de conventions collectives de travail, au rapprochement dans le progrès des dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

2. Le rapprochement visé au paragraphe 1 devra être complété par le rapprochement dans le progrès entre elles des dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans les trois modes de transport, compte tenu des différences des techniques utilisées et des fonctions remplies.

3. Les conditions de travail au sens du présent article ne comprennent pas les salaires et autres rémunérations.

#### *Article 11*

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1967, il sera procédé à l'unification des dispositions concernant la composition des équipages dans chaque mode de transport sur la base de normes communautaires.

Cette unification devra être réalisée au plus tard le 31 décembre 1968.

#### *Article 12*

1. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1967, il sera procédé à l'harmonisation des dispositions en matière de temps de travail et de temps de repos dans chaque mode de transport.

2. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1967, il sera procédé, compte tenu de la mise en œuvre du paragraphe 1 et compte tenu de la compétence des partenaires sociaux quant à la conclusion de conventions collectives de travail, à l'harmonisation des régimes des heures supplémentaires et notamment des bases au delà desquelles les heures sont considérées comme heures supplémentaires, ainsi que des conditions de dérogation.

3. Les harmonisations visées aux paragraphes 1 et 2 devront être achevées au plus tard le 31 décembre 1968.

#### *Article 13*

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1967 dans le domaine des transports par route et à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1967 dans le domaine des transports par voie navigable, il sera institué un livret permettant d'assurer un contrôle individuel du respect des dispositions en matière de temps de travail.

### SECTION IV

#### **Dispositions finales**

#### *Article 14*

Les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre de la présente décision, à l'exception des articles 3 et 9 paragraphe 2, seront arrêtées par le Conseil au plus tard six mois avant la date à laquelle ces dispositions doivent entrer en vigueur. Toutefois, les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre de l'article 7 seront arrêtées par le Conseil au plus tard un an avant la date à laquelle ces dispositions doivent entrer en vigueur.

Le Conseil arrêtera ces dispositions sur la base de l'article 75 du traité et, pour les articles premier, 2 et 4 notamment, sur la base des articles 75 et 99 du traité.

*Article 15*

Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente décision et ensuite tous les deux ans, la Commission présentera au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente décision et fera, le cas échéant, des propositions en vue de la modifier ou de la compléter en fonction de l'établissement du marché commun et du développement de la politique commune des transports.

*Article 16*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 13 mai 1965.

*Par le Conseil*

*Le président*

**M. COUVE DE MURVILLE**

---

## **BULLETIN EURATOM**

REVUE TRIMESTRIELLE DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

*L'objectif du Bulletin EURATOM est de mettre  
en évidence les aspects les plus importants des efforts  
qui modèlent l'avenir nucléaire de l'Europe*

Les actions entreprises par Euratom portent tout particulièrement sur la mise au point de réacteurs de puissance ; d'où l'importance de la place consacrée aux réacteurs dans le Bulletin EURATOM. Cependant, l'énergie atomique s'affirme dans des applications pacifiques de plus en plus diverses ; le Bulletin EURATOM, au fil de ses numéros, fera ressortir cette diversité.

D'autre part, le Bulletin EURATOM montre comment la mise en œuvre de l'énergie nucléaire exige le concours des disciplines « classiques » — la chimie, l'électronique, la métallurgie, pour n'en citer que quelques unes — qui reçoivent de ce fait des impulsions nouvelles. Enfin toute une série de problèmes connexes seront évoqués, par exemple :

- Quelles sont les perspectives économiques de l'énergie nucléaire ?
- Comment s'assurer contre les risques nucléaires ?
- Comment protéger le corps humain contre les rayonnements ?

*A qui le Bulletin EURATOM s'adresse-t-il ?*

A tous, c'est-à-dire non seulement aux spécialistes mais aussi à ceux qui sont curieux des perspectives ouvertes par l'atome et veulent en connaître les grandes lignes.

Prix de l'abonnement annuel (quatre numéros) : en France 12 FF, en Belgique 125 FB. Le Bulletin EURATOM paraît également dans des éditions de langues allemande, italienne, néerlandaise et anglaise. Les commandes sont à adresser aux bureaux de vente et d'abonnements indiqués à la quatrième page de la couverture, ainsi qu'à H. M. Stationery Office, P.O. Box 569, London S.E. 1.

