

PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

15 January 1988

Doc. 5827

REPORT

in reply to the 32nd and 33rd annual reports
of the European Conference
of Ministers of Transport (ECMT)¹
(Rapporteur : Mr DEJARDIN)

I. Draft resolution

presented by the Committee on Economic Affairs
and Development²

The Assembly,

1. Having taken note of the 32nd and 33rd annual reports of ECMT (Doc. 5755), of the report by its Committee on Economic Affairs and Development in reply thereto (Doc. 5827), and of the opinion presented by its Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities (Doc. 5836);
2. Recalling its Resolutions 766 (1982), 815 (1984) and 858 (1986) on the activities of ECMT;
3. Noting that in 1986 goods traffic by road, inland waterways and oil pipelines increased, whereas rail transport showed a further decline in respect of both goods and passenger traffic;
4. Considering that any transport policy in Europe should be designed at the level of Western Europe as a whole, and that ECMT is the organisation best placed to involve its non-Community member countries in the completion of the internal market planned for 1 January 1993;

1. See Doc. 5755 and Reference No. 1574 of 1 July 1987.

2. a. Unanimously adopted by the committee on 11 January 1988.

Members of the committee: MM. *Debétaz (Chairman), Unland, Valleix (Vice-Chairmen), Aarts, Albert, de Arespachaga, Arnalds, Blenk, Cannata, Capanna, Carvalhas, Celebi, Close (Alternate: Dejardin), Declercq, Ewing (Alternate: Dame Peggy Fenner), Frendo, Gassner, Georgakopoulos, Goerens, Hatzigakis, Hesele, Ms Herfkens (Alternate: Mr de Beer), MM. Holtz, Hyland, Jessel, Johnsen, Lilaia, Miville, Nørgaard, Pettersson, Portier, Ruet, Sinesio, Stewart, Mrs af Ugglas (Alternate: Mr Björck), Mr Yaşa, N. ... (Alternate: Mr Zywiets).*

N.B. The names of those who took part in the meeting are printed in italics.

b. See Resolution 893 (Standing Committee, 23 March 1988).

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

15 janvier 1988

Doc. 5827

RAPPORT

portant réponse aux 32^e et 33^e rapports annuels
de la Conférence européenne
des ministres des Transports (CEMT)¹
(Rapporteur : M. DEJARDIN)

I. Projet de résolution

présenté par la commission des questions économiques
et du développement²

L'Assemblée,

1. Ayant pris connaissance des 32^e et 33^e rapports annuels de la CEMT (Doc. 5755), du rapport de sa commission des questions économiques et du développement y portant réponse (Doc. 5827), et de l'avis présenté par sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux (Doc. 5836);
2. Rappelant ses Résolutions 766 (1982), 815 (1984) et 858 (1986) relatives aux activités de la CEMT;
3. Constatant qu'en 1986, le trafic de marchandises par la route, la voie fluviale et les oléoducs a augmenté, alors que le transport par chemin de fer accusait une nouvelle régression à la fois dans le trafic de marchandises et de voyageurs;
4. Considérant que toute politique des transports en Europe doit être conçue à l'échelle de l'ensemble de l'Europe occidentale, et que la CEMT est l'organisation la mieux placée pour associer ses pays membres non communautaires à la réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne prévu pour le 1^{er} janvier 1993;

1. Voir Doc. 5755 et Renvoi n° 1574 du 1^{er} juillet 1987.

2. a. Adopté à l'unanimité par la commission le 11 janvier 1988.

Membres de la commission: MM. *Debétaz (Président), Unland, Valleix (Vice-Présidents), Aarts, Albert, de Arespachaga, Arnalds, Blenk, Cannata, Capanna, Carvalhas, Celebi, Close (Remplaçant: Dejardin), Declercq, Ewing (Remplaçant: Dame Peggy Fenner), Frendo, Gassner, Georgakopoulos, Goerens, Hatzigakis, Hesele, M^{me} Herfkens (Remplaçant: M. de Beer), MM. Holtz, Hyland, Jessel, Johnsen, Lilaia, Miville, Nørgaard, Pettersson, Portier, Ruet, Sinesio, Stewart, M^{me} af Ugglas (Remplaçant: M. Björck), M. Yaşa, N. ... (Remplaçant: M. Zywiets).*

N.B. Les noms des membres qui ont participé à la réunion sont indiqués en italique.

b. Voir Résolution 893 (Commission Permanente, 23 mars 1988).

5. Welcoming the progress made towards the building of the cross-Channel fixed link and the agreement reached on 26 October 1987 between the Transport Ministers of Belgium, France, the Federal Republic of Germany, the Netherlands and the United Kingdom on the future North European high-speed train (TGV) network, for which it had appealed in its Resolution 876 on a European high-speed train network, adopted on 7 May 1987;

6. Disturbed by the two conflicting trends which have been noticeable for some ten years in the transport sector, namely a decline in investment in land transport infrastructure and, at the same time, a constant rise in the volume of traffic, which lead one to expect an increase in the number of bottlenecks and the saturation of existing infrastructures;

7. Believing that, for environmental and energy conservation reasons in particular, more of this traffic should be absorbed by the railways, inland waterways and combined transport;

8. Considering that ECMT should intensify its co-ordinating role in the negotiations in preparation between the European Community and Austria, Switzerland and Yugoslavia on transit traffic;

9. Concerned at the divergent developments in policies for financing road infrastructures, in particular the introduction of motorway and other tolls;

10. Deploring the disappointing results in most ECMT member countries of "European Road Safety Year" (1986), especially in view of the increase in the number of road accidents and casualties;

11. Concerned about the eventual consequences of the anarchic development of urban traffic with regard to pollution, safety, regional development and population movements away from urban centres;

12. Believing that the over-capacity of inland shipping and the inadequacy of investment in inland waterways are likely to discourage the efforts of a changing sector, implying continued co-operation with a view to harmonisation at ECMT level,

13. Invites ECMT to address itself more resolutely to the major problems facing a real European transport policy, namely that:

a. the success of the European high-speed train network depends to a large extent on the provision of high-quality links with the various regional centres by means of an appropriate secondary network, thus contributing to the essential integration of this new network with the various

5. Se réjouissant des progrès réalisés quant à la construction de la liaison fixe transmanche et de l'accord conclu le 26 octobre 1987 entre les ministres des Transports de la Belgique, de la France, de la République Fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et du Royaume-Uni visant à la réalisation du TGV nord-européen qu'elle avait appelée de ses vœux dans sa Résolution 876 relative à un réseau européen de trains à grande vitesse, adoptée le 7 mai 1987;

6. Préoccupée par la double tendance contradictoire que l'on peut noter depuis une dizaine d'années dans le secteur des transports: d'une part, la régression des investissements affectés aux infrastructures de transport terrestre, d'autre part, la progression constante du volume de trafic, qui laissent présager la multiplication de goulets d'étranglement et la saturation des infrastructures;

7. Estimant que, pour des raisons notamment écologiques et d'économie d'énergie, une plus grande part de ce trafic devrait être absorbée par les chemins de fer, la voie navigable et les transports combinés;

8. Considérant que la CEMT devrait renforcer son rôle de coordination dans les négociations qui se préparent entre la Communauté européenne et l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie au sujet du trafic de transit;

9. Préoccupée par l'évolution divergente des politiques de financement des infrastructures routières, en particulier des péages autoroutiers et autres;

10. Déplorant les résultats décevants dans la plupart des pays membres de la CEMT de l'«Année européenne de la sécurité routière» (1986), surtout quant à l'accroissement du nombre d'accidents et de victimes de la route;

11. Inquiète des conséquences à terme d'un développement anarchique de la circulation urbaine en matière de pollution, de sécurité, d'aménagement du territoire et de désertion de la population des centres urbains;

12. Estimant que la surcapacité de la batellerie et l'insuffisance des investissements dans les voies navigables risquent de décourager les efforts d'un secteur en mutation, impliquant une coopération soutenue en vue d'une harmonisation à l'échelle de l'aire de compétence de la CEMT,

13. Invite la CEMT à s'attaquer plus résolument aux problèmes majeurs d'une véritable politique européenne des transports, en tenant compte des impératifs suivants:

a. la réussite du réseau européen de trains à grande vitesse est liée étroitement à l'établissement de liaisons de qualité avec les différents centres régionaux grâce à un réseau secondaire adapté, favorisant ainsi une indispensable intégration de ce nouveau réseau avec les différents

national networks, and therefore recommends that the governments of member states refrain from further closures of existing lines ;

b. the taking into account of political and social profitability, as well as of strict financial profitability, cannot be absent from a European policy on investment in transport infrastructure ;

c. the public authorities cannot abdicate their responsibilities and duties towards society by leaving the financing of major infrastructure to the private sector alone, at the risk of increasing a harmful fragmentation of major European projects ;

d. a united approach should be adopted to research and innovation in transport particularly in the context of Eureka ;

e. the problems and difficulties facing sub-regional and inter-urban traffic in its complementary role with regard to the mobility of persons and goods cannot be ignored, while harmonisation of the action of the various means (taxis, automated urban transport systems, buses and transport for people with reduced mobility, pedestrian zones and parking facilities, exclusive lanes, etc.) is necessary not only at ECMT level, but also at that of national governments and local authorities ;

14. Appeals to ECMT and its member states to take practical and effective road safety measures concerning not only the setting of uniform traffic standards in Europe, but also vehicle security and user behaviour ;

15. Urges ECMT to adopt as soon as possible guidelines for the harmonisation of transport regulations and taxes in Europe with a view to creating conditions of competition enabling the internal market to be completed in Europe ;

16. Asks the governments of the member states of the Council of Europe and ECMT to give preference to combined transport in their policies, making the fullest possible use of the opportunities afforded by the railways and inland waterways, and, to that end, to take further initiatives to complete and modernise transport infrastructure networks in Europe :

a. where rail transport is concerned, by giving priority to the creation of a Paris-Strasbourg-Stuttgart-Munich-Vienna high-speed rail line and lines across the Pyrenees in keeping with the spirit of the Malaga Declaration adopted at the end of the 2nd Conference of Mediterranean Regions (16-18 September 1987), with a view to optimising North-South links ;

réseaux nationaux, ce qui implique, par conséquent, que les gouvernements des pays membres doivent éviter de nouveaux démantèlements des lignes existantes ;

b. la prise en compte de la rentabilité politique et sociale, autant que de la stricte rentabilité financière, ne peut être absente d'une politique européenne d'investissements en matière d'infrastructures de transports ;

c. les pouvoirs publics ne peuvent s'abstraire de leurs responsabilités et de leurs devoirs envers la société en abandonnant le financement des grandes infrastructures au seul secteur privé, au risque d'accroître une parcellisation dommageable des grands projets à vocation européenne ;

d. la recherche et l'innovation en matière de transports doivent se situer dans une perspective unitaire incluse notamment dans Eureka ;

e. les problèmes et difficultés des trafics subrégionaux et interurbains ne peuvent être ignorés dans leur rôle complémentaire quant à la mobilité des personnes et des biens, tandis qu'une harmonisation de l'action des différents moyens (taxis, transport automatisé urbain, autobus et transport des personnes à mobilité réduite, zones piétonnes et de parcage des véhicules, circulation en sites propres, etc.) doit être élaborée tant au niveau de la CEMT que des gouvernements nationaux et pouvoirs locaux ;

14. Lance un appel à la CEMT et à ses Etats membres pour prendre des initiatives concrètes et efficaces en matière de sécurité routière, tant en ce qui concerne l'uniformisation des normes de circulation en Europe que de la sécurité des véhicules et le comportement des usagers ;

15. Encourage la CEMT à adopter dès que possible des lignes directrices en matière d'harmonisation des réglementations et de la fiscalité des transports en Europe, en vue de l'établissement de conditions de concurrence permettant la réalisation du marché intérieur en Europe ;

16. Demande aux gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEMT de privilégier dans leurs politiques les transports combinés en ayant recours le plus possible aux possibilités offertes par les chemins de fer et la voie navigable et, dans ce but, de prendre de nouvelles initiatives pour compléter et moderniser les réseaux d'infrastructures de transport en Europe :

a. s'agissant des transports ferroviaires, en retenant comme priorité l'aménagement d'une ligne de chemins de fer à grande vitesse Paris-Strasbourg-Stuttgart-Munich-Vienne et de lignes à travers les Pyrénées, dans l'esprit de la Déclaration de Malaga adoptée à l'issue de la 2^e Conférence des régions méditerranéennes (16-18 septembre 1987), en vue d'optimiser les relations Nord-Sud ;

b. where the crucial increase in transalpine goods traffic is concerned, by declaring the urgency of new transalpine railway links, both in Switzerland and in Austria ;

c. where inland waterways are concerned, by completing the Rhine-Main-Danube and Rhine-Rhône links ;

d. where road infrastructure is concerned, to speed up the development of the Central Europe-Atlantic route and a South-West Europe link ;

17. Reiterates the appeal issued to the governments of member states in Resolution 815 (1984) with regard to the establishment of regular dialogue through parliamentary debates on the implementation of the various resolutions adopted by the ECMT Council ;

18. Instructs its Committee on Economic Affairs and Development and its Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities to take all the necessary initiatives to promote the implementation of a real European transport infrastructure policy.

II. Explanatory memorandum by Mr DEJARDIN

Introduction

1. This biennial report in reply to the reports on the activities of the ECMT in 1985 and 1986 relates to a period dominated by the exemplary project of the fixed cross-Channel link, which is finally under construction, and the start of the *TGV nord-européen* project, the first international section of a future European high-speed train network.

2. The Public Hearing organised by the Assembly in Liège on 15 and 16 December 1986 highlighted the numerous opportunities opened up by this project and at the same time confirmed commitment to it even in the form of political undertakings.

3. The Assembly played to the full its role as catalyst on this occasion and it is certain that the different speeches, particularly those of the technical experts, the Vice-Chairman of the European Investment Bank, the Belgian Minister of Communications, Mr H. De Croo, the Mayor of Liège, Mr E. Close, and the representatives from Alsace influenced the recent political decisions by the Belgian and French Governments with regard to the *TGV nord* and *TGV est*.

4. The agreements concluded on the financing, route and technological basis of the Channel

b. s'agissant de l'augmentation cruciale du trafic de marchandises en transit dans la région de l'arc alpin, en déclarant l'urgence de nouvelles transversales ferroviaires au travers du massif des Alpes ; tant du côté suisse que du côté autrichien ;

c. s'agissant de la voie fluviale, en achevant les liaisons Rhin-Main-Danube et Rhin-Rhône ;

d. s'agissant des infrastructures routières, en accélérant l'aménagement de la route Centre Europe-Atlantique et d'un axe de circulation de l'Europe du Sud-Ouest ;

17. Réitère l'appel lancé aux gouvernements des Etats membres dans sa Résolution 815 (1984) quant à l'établissement d'un dialogue régulier au travers de débats parlementaires quant à la mise en œuvre des diverses résolutions adoptées par le Conseil de la CEMT ;

18. Charge sa commission des questions économiques et du développement et sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux de prendre toutes initiatives en faveur de la mise en route d'une véritable politique européenne d'infrastructures de transport.

II. Exposé des motifs par M. DEJARDIN

Introduction

1. Ce rapport bisannuel de réponse aux activités de la CEMT en 1985 et 1986 se présente dans un contexte dominé par le projet exemplaire de la liaison fixe transmanche, enfin en voie de réalisation, et la mise en route du TGV nord-européen, premier tronçon international d'un futur réseau européen de trains à grande vitesse.

2. Les travaux de l'Audition publique, organisée à Liège, les 15 et 16 décembre 1986, par l'Assemblée sur ce thème, ont, d'une part, fait surgir les nombreuses potentialités d'un tel projet et, d'autre part, cristallisé les volontés et même les engagements politiques.

3. L'Assemblée a pleinement joué son rôle catalyseur à cette occasion et il est certain que les différents discours, notamment ceux des techniciens, du vice-président de la Banque européenne d'investissement, du ministre belge des Communications, M. H. De Croo, et de M. E. Close, bourgmestre de Liège, tout comme des Représentants alsaciens, ont influé sur les récentes décisions politiques des Gouvernements belge et français quant aux TGV nord et TGV est.

4. A propos du tunnel sous la Manche, les accords obtenus quant au montage financier, aux

tunnel have strengthened the position of the supporters of other fixed links such as those between Europe and Africa, that is to say between Spain and Morocco, Scanlink in the North and Messina in the South, not forgetting the second bridge over the Bosphorus, currently under construction.

5. The years 1985, 1986 and 1987 will undoubtedly prove to have been a crucial foundation period in the development of a future European transport policy. Such a policy will be essential, in particular, for the twelve member states of the European Community from 1992 onwards, with the introduction of the single market, which other European countries such as Yugoslavia, Sweden, Norway, Switzerland, Turkey and Austria will be unable to ignore. These countries are already engaged at regional level and within ECMT in the definition of the broad outlines for their participation in the developments in progress.

6. Nevertheless, it must not be forgotten that the results of European Road Safety Year (1986) were disappointing, marked as it was in some countries by regrettable increases in the number of road accident victims, or that there was an extension of unilateral protectionist measures, particularly in the field of road taxes, tolls, motorway tax discs, etc.

7. This period was also marked by budgetary restrictions on railways which once again led all too often to closures of lines and stations and reductions in services to users, while inland waterways are still underused, particularly by combined transport, and the Rhine-Rhône link is still held up by the problem of the "Burgundian sill".

8. As well as listing and analysing ECMT's own activities in 1985 and 1986, this report will pay particular attention to obstacles to freedom of transport movement, such as tolls and motorway tax discs, the Channel tunnel project, the European high-speed train network, road safety, combined transport, inland waterways and urban traffic.

Chapter I

Activities of ECMT and the Council of Europe

1. Resolutions of ECMT's Council of Ministers of Transport in 1985

During 1985 the Council of Ministers of Transport (CMT) adopted the following six resolutions:

a. Resolution No. 53 (CMT, Rome, 29 and 30 May 1985): regulations on international transport. International removals by road (61st Session)

This was an amendment to Resolution No. 44 (CM (80) 21), section b.4, introducing a

tracés et aux technologies ont renforcé la position des partisans d'autres liaisons fixes telle que celles entre l'Europe et l'Afrique — c'est-à-dire entre l'Espagne et le Maroc — de *Scanlink* au Nord et de Messine au Sud, sans oublier le second pont sur le Bosphore en cours de construction.

5. On peut affirmer que les années 1985, 1986 et 1987 auront été cruciales pour jeter les bases d'une future politique européenne des transports qui sera incontournable notamment pour les Douze de la Communauté européenne, dès 1993, avec la mise en route du marché intérieur. Celle-ci ne peut laisser indifférents les pays tiers européens, tels que la Yougoslavie, la Suède, la Norvège, la Suisse, la Turquie et l'Autriche, qui déjà œuvrent sur le plan régional et dans le cadre de la CEMT à la définition des grandes lignes de leur participation aux développements en cours.

6. On ne peut néanmoins se permettre d'oublier le camouflet de l'Année européenne de la sécurité routière en 1986 marquée dans certains pays par de tristes accroissements du nombre de victimes de la route, ni l'extension de mesures unilatérales et de caractère protectionniste, notamment dans le domaine des taxes routières (péage, vignettes autoroutières, etc.).

7. Cette période a aussi été marquée par des restrictions budgétaires aux compagnies de chemins de fer entraînant trop souvent encore des suppressions de lignes, désaffectations de gares et diminutions des services aux usagers, tandis que le transport fluvial reste sous-utilisé notamment en fait de transports combinés et que la liaison Rhin-Rhône butte toujours sur le « seuil de Bourgogne ».

8. Au-delà de l'énoncé et de l'analyse des activités propres de la CEMT en 1985 et 1986, ce rapport traitera tout particulièrement des entraves à la liberté de circulation des transports, telles que les péages et vignettes autoroutières, du projet transmanche, du réseau européen de trains à grande vitesse, de la sécurité routière, des transports combinés, du transport fluvial et de la circulation urbaine.

Chapitre I

Activités de la CEMT et du Conseil de l'Europe

1. Résolutions du Conseil des ministres des Transports de la CEMT en 1985

Au cours de l'exercice 1985, le Conseil des ministres des Transports (CMT) a adopté les six résolutions suivantes:

a. Résolution n° 53 (CMT, Rome, 29 et 30 mai 1985): régime des transports internationaux. Les déménagements internationaux par route (61^e Session)

Il s'agit d'un amendement de la Résolution n° 44 (CM (80) 21) — section b. 4 — qui uni-

standard format for licences which member states must adopt for through traffic and deliveries in their own territory. Standard forms must be issued to companies carrying out international removals.

b. Comprehensive Resolution No. 23 on short-term measures aimed at improving international rail services (CMT, Rome, 29 and 30 May 1985, 61st Session)

The CMT took the view that parallel and concomitant action by networks and governments was necessary in order to re-establish the commercial stability of European railways. Considering the causes of this deterioration of rail transport, which was causing serious damage to the economies of European countries, the CMT laid down a series of objectives and proposed appropriate measures to reach them. The resolution made a number of recommendations to governments and drew their attention to the urgency of the decisions to be taken. It invited the railway networks of ECMT countries to report on the measures taken by 31 December 1986, and called for a progress report to be drawn up in two years' time.

c. Resolution No. 56 (CMT, Rome, 29 and 30 May 1985): combined transport (61st Session)

This resolution invited those with an interest in the piggy-back form of combined transport (containers) to examine all the possible types of operation in order to improve competitiveness. It asked governments to obtain information from their national administrations on the methods of cost calculation and to encourage discussions between interested parties on this subject. On the basis of their conclusions, a report on combined transport was to be drawn up by the Committee of Deputies for presentation in 1987.

d. Resolution No. 54 (CMT, Paris, 22 November 1985): transport for disabled people (62nd Session)

Suggestions on measures to be taken by member states to make the various public transport services accessible to people with reduced mobility by adapting the design of existing or future facilities accordingly wherever possible.

The resolution called for measures to be taken to set up transport services specially adapted to the needs of disabled people, if necessary, by adopting solutions specific to individual cases.

Regular information on these aspects of independent mobility was to be made available to interested parties, that is to say persons with reduced mobility and the transport industry, with disabled people thus retaining the possibility of making a contribution at the planning stage of large projects.

formise le modèle d'autorisation auquel les Etats membres doivent se conformer pour les transports en transit et en acheminements terminaux. Le formulaire prévu doit être délivré aux entreprises effectuant les transports internationaux de déménagements.

b. Résolution d'ensemble n° 23 relative aux mesures à court terme destinées à améliorer l'offre des chemins de fer en trafic international (CMT, Rome, 29 et 30 mai 1985, 61^e Session)

Le CMT estime que des actions parallèles et concomitantes sont nécessaires, tant de la part des réseaux que des gouvernements si l'on veut ramener l'équilibre commercial des chemins de fer européens. Considérant les causes de cette dégradation du transport par rail qui frappe durement les économies européennes, le CMT définit une série d'objectifs et la méthodologie appropriée pour les atteindre. La résolution adresse une série de recommandations aux gouvernements et attire leur attention sur l'urgence des décisions à tenir. Elle invite les réseaux ferroviaires de ces mêmes pays à faire rapport sur les mesures prises pour le 31 décembre 1986. Un bilan sera établi après un délai de deux ans.

c. Résolution n° 56 (CMT, Rome, 29 et 30 mai 1985): les transports combinés (61^e Session)

Cette résolution invite les intéressés dans les transports combinés par feroutage (conteneurs) à examiner toutes les possibilités d'exploitation pour en améliorer la compétitivité. Elle demande aux Etats d'obtenir de leurs administrations nationales des informations sur le calcul des coûts et, à ce sujet, d'encourager les discussions entre les groupes intéressés. Suivant leurs conclusions, le Comité des suppléants élaborera un rapport sur les transports combinés pour le présenter en 1987.

d. Résolution n° 54 (CMT, Paris, 22 novembre 1985): le transport des personnes handicapées (62^e Session)

Suggestions sur les mesures à prendre par les pays membres pour rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite les différents services de transports publics. Il s'agit d'adapter les conceptions actuelles ou futures au mieux de cet impératif.

Il faut prendre les mesures indispensables pour établir des services de transports spécialement adaptés aux personnes handicapées, en individualisant, au besoin, l'option à retenir.

Ces aspects de la mobilité indépendante doivent faire l'objet d'une information suivie aux parties intéressées: les personnes à mobilité réduite et les professionnels du transport, les handicapés gardant ainsi la possibilité d'intervenir dans la planification des grands projets.

Various ministries, including those of public works, health, social services and finance, were to be encouraged to help to implement these measures. The Committee of Deputies was instructed to follow up the resolution, keeping the Council of Ministers informed, and to submit its conclusions to the latter within two years on the progress achieved through its work.

e. Resolution No. 55 (CMT, Paris, 22 November 1985): international transport of goods by road under the multilateral quota system — system of short-term licences valid for 30 days (62nd Session)

In order to achieve a more rational and more intensive use of transport capacity, the Council of Ministers of Transport agreed to facilitate, according to circumstances, the access of some transport companies to multilateral traffic, with the aim of meeting specific short-term transport needs.

The CMT decided that, from 1 January 1986, each member country would be allowed to convert up to 20% of its annual licences under the multilateral quota into short-term licences valid for 30 days, on the basis of twelve short-term licences for every one annual licence.

f. Resolution No. 46 (CMT, Paris, 22 November 1985): measures to be taken to reduce road accidents involving young drivers (62nd Session)

In the light of a report on measures intended to reduce accident risks for young drivers and general research showing that such drivers were involved in numerous road accidents, the CMT recommended the governments of ECMT member countries to implement eleven measures to improve this situation.

II. Resolutions of the Council of Ministers of Transport of ECMT in 1986

a. 63rd Session of the Council of Ministers of Transport (Lausanne, 21 and 22 May 1986)

The main events of this session were:

- the adoption of a resolution on aviation security;

- an agreement in principle on the definition of a minimum programme for infrastructures to be constructed in Europe;

- the decision to ascertain the conditions under which bilateral agreements on international transport might be replaced, by 1992, by a single multilateral agreement;

Divers ministères, Travaux publics, Santé, Services sociaux et Finances, doivent être encouragés à aider à la réalisation de ces objectifs. Le Comité des suppléants est chargé du suivi de cette résolution, au niveau de l'information du Comité des Ministres, et de lui présenter, dans un délai de deux ans, des conclusions sur les progrès engendrés par ses propres travaux.

e. Résolution n° 55 (CMT, Paris, 22 novembre 1985): système d'autorisations de courte durée valables trente jours dans le cadre du contingent multilatéral pour le transport international de marchandises par route (62^e Session)

Pour permettre une utilisation plus rationnelle et plus intensive des capacités de transport, le Conseil des ministres des Transports a convenu de faciliter, selon les circonstances, l'accès de certaines entreprises de transport aux trafics multilatéraux, dans le but d'apporter une réponse à des besoins spécifiques de transport ayant un caractère de courte durée.

Le CMT a décidé que, à partir du 1^{er} janvier 1986, chaque membre pourrait, facultativement, et dans les limites des autorisations annuelles multilatérales accordées, convenir 20 % de ce quota sur base d'une autorisation multilatérale annuelle égale à douze autorisations multilatérales de courte durée valables trente jours.

f. Résolution n° 46 (CMT, Paris, 22 novembre 1985): les mesures à prendre en vue de réduire les risques d'accidents des jeunes conducteurs (62^e Session)

Au vu d'un rapport sur les mesures destinées à réduire les risques d'accidents des jeunes conducteurs et d'un constat général qui dénonce l'implication de ces mêmes conducteurs dans de nombreux accidents de la route, le CMT recommande aux gouvernements des États de la CEMT la mise en œuvre de onze mesures à prendre pour améliorer cette situation.

II. Résolutions du Conseil des ministres des Transports de la CEMT en 1986

a. 63^e Session du Conseil des ministres des Transports (Lausanne, 21 et 22 mai 1986)

Cette session a été essentiellement marquée par:

- l'adoption d'une résolution sur la sécurité dans les transports aériens;

- un accord de principe sur la définition d'un programme minimal d'infrastructures à réaliser en Europe;

- la décision de rechercher les conditions dans lesquelles les accords bilatéraux de transport international pourraient d'ici 1992 être remplacés par un accord multilatéral unique;

— generalisation of the practice of issuing transport licences to motor vehicles;

— the adoption of a resolution on combined transport.

b. 64th Session of the Council of Ministers of Transport (20 and 21 November 1986)

The Council of Ministers discussed the following questions:

- road safety;
- the organisation of the international road transport market;
- harmonisation and liberalisation;
- obstacles to international goods transport;

— ECMT's work programme for the period 1987-89: this programme made provision for a number of new activities in the field of trunk communications, namely the high-speed train network, missing links (Channel tunnel, links between Scandinavia and the rest of Europe) and other projects (transalpine routes, routes to the Middle East, etc.);

— the cross-Channel link: problem of access roads;

— recent trends in the transport sector.

c. 65th Session of the Council of Ministers of Transport (Madrid, 26 and 27 May 1987)

The main events of this session were:

— the decision to increase by 20% the multilateral quota of international road haulage licences issued by ECMT;

— an in-depth exchange of views on the policies pursued in the various countries with a view to reforming economic regulations governing the transport sector;

— adoption of a resolution on the organisation of the international road transport market;

— approval of a report on distortions arising from transport taxation provisions in the different countries;

— approval of a report on the development of computers and telecommunications in the transport sector.

III. *Recent work of the Council of Europe on transport*

— Transalpine traffic: Recommendation 1041 (1986) adopted on 18 September 1986

— la généralisation du régime de la délivrance des autorisations de transport aux véhicules à moteurs;

— l'adoption d'une résolution relative aux transports combinés.

b. 64^e Session du Conseil des ministres des Transports (20 et 21 novembre 1986)

Le Conseil des ministres a procédé à l'examen des points suivants:

- la sécurité routière;
- l'organisation du marché des transports routiers internationaux;
- l'harmonisation et la libéralisation;
- les entraves au transport international de marchandises;

— le programme de travail de la CEMT pour la période 1987-1989: ce programme prévoit un certain nombre d'actions nouvelles dans le domaine des grandes voies de communication; réseau de trains à grande vitesse, liaisons manquantes (tunnel sous la Manche, relation de la Scandinavie avec le reste de l'Europe), autres projets (traversée des Alpes, voies de communication avec le Moyen-Orient, etc.);

— la liaison transmanche: problème des voies d'accès;

— l'évolution récente des transports.

c. 65^e Session du Conseil des ministres des Transports (Madrid, 26 et 27 mai 1987)

Cette session a été marquée par:

— la décision d'augmenter de 20 % le contingent multilatéral d'autorisations de transport international par route délivrées par la CEMT;

— un échange de vues approfondi sur les politiques développées dans les différents pays en vue de réformer les réglementations économiques régissant le secteur des transports;

— l'adoption d'une résolution sur l'organisation du marché des transports routiers internationaux;

— l'approbation d'un rapport sur les éléments de distorsion découlant de la situation fiscale des transports dans les différents pays;

— l'approbation d'un rapport sur le développement de l'informatique et des télécommunications dans le secteur des transports.

III. *Travaux récents du Conseil de l'Europe en matière de transports*

— Trafic transalpin: Recommandation 1041 (1986) adoptée le 18 septembre 1986

— Air transport : Resolution 879 of 1 July 1987 on aviation security and safety

— Land transport : Public Hearing on a European high-speed train network (Liège, 15 and 16 December 1986) and adoption on 7 May 1987 of Resolution 876 on a European high-speed train network

— 2nd Conference of Mediterranean Regions (Malaga, 16 to 18 September 1987)

Chapter II

Trends in the transport sector

ECMT statistics are to be found in the appendix.

1. General situation

9. The recorded rate of growth in the gross domestic product of the European member countries of OECD was 2,5% in 1986, following a 2,6% increase in 1985.

10. Following stagnation in 1980-81, there has been a return of more favourable economic conditions but at a far slower pace, however, than in the 1970s.

11. The GNP of all ECMT member countries rose during 1986. With the help of this simultaneous growth, industrial production rose by 2,1% to a record level.

12. The effects of sustained economic activity in Europe were beneficial for goods transport: traffic in this sector rose from 1 226 thousand million t-km in 1985 to 1 269 thousand million t-km in 1986, the greatest quantity ever carried. Transport by oil pipeline, road and internal waterways has benefited from this situation. On the other hand, goods traffic by rail suffered a further sharp fall.

13. There was a 4,2% increase in passenger transport in the ECMT countries from 3 126 thousand million passenger-km in 1985 to 3 274 thousand million passenger-km in 1986. This significant increase in passenger traffic was caused partly by the fall in the price of fuel and partly by an increase in bus and coach transport. Passenger transport by rail also fell slightly.

— Transports aériens : Résolution 879 du 1^{er} juillet 1987 relative à la sûreté et à la sécurité aérienne

— Transports terrestres : Audition publique sur un réseau européen de trains à grande vitesse (Liège, 15 et 16 décembre 1986) et adoption le 7 mai 1987 de la Résolution 876 relative à un réseau européen de trains à grande vitesse

— 2^e Conférence des régions de la Méditerranée (Malaga, 16-18 septembre 1987)

Chapitre II

Evolution des transports

Les statistiques de la CEMT figurent en annexe.

1. Situation générale

9. Le produit intérieur brut des pays européens de l'OCDE a enregistré une croissance de 2,5 % en 1986. Ce résultat fait suite à une progression de 2,6 % en 1985.

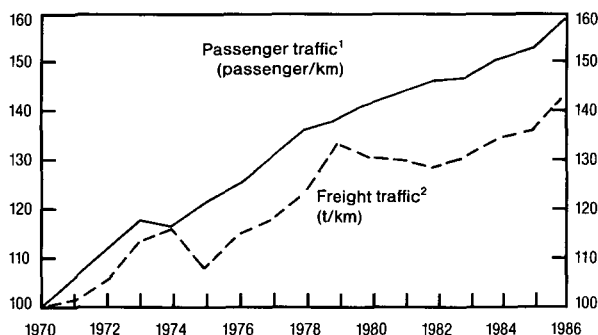
10. Après la stagnation des années 1980-1981, on assiste à un retour de conditions économiques plus favorables mais qui, toutefois, ont un rythme nettement inférieur à celui constaté lors des années 70.

11. Tous les pays membres de la CEMT ont vu s'accroître leur PIB au cours de l'année 1986. La production industrielle, bénéficiant de cette conjoncture, s'est hissée à un niveau record avec un gain de 2,1 %.

12. L'activité économique soutenue en Europe a eu des conséquences bénéfiques pour le transport des marchandises dont le trafic a progressé de 1 226 milliards de t-km en 1985 à 1 269 milliards de t-km en 1986. Ce trafic est le plus important jamais acheminé. Les transports par oléoducs, la route et la navigation intérieure ont tiré profit de cette situation. En revanche, les chemins de fer ont connu une nouvelle baisse sévère de leurs activités marchandises.

13. Le transport de voyageurs a connu une progression de 4,2 % dans les pays de la CEMT, portant le nombre de 3 126 milliards de voyageurs-km en 1985 à 3 274 milliards de voyageurs-km en 1986. Cette croissance marquée du trafic voyageurs résulte, d'une part, de la baisse du prix des carburants et, d'autre part, d'un certain développement du transport par autobus et autocars. Dans ce secteur du transport-voyageurs, le trafic ferroviaire a quelque peu chuté également.

*Passenger and freight
traffic trends
1970 = 100*



1. 17 countries : A, B, DK, SF, F, D, GR, I, NL, N, P, E, S, CH, TR, UK, YU.

2. 16 countries : A, B, DK, SF, F, D, I, L, NL, N, E, S, CH, TR, UK, YU.

II. Goods transport

14. Goods traffic by rail fell by 4,6% in 1986, partly as a result of industrial action. Nevertheless, total traffic rose on six rail networks in 1986 but fell on others by more than 6%. Even container transport by rail, which had risen by 19,5% between 1980 and 1985, fell by 0,2%.

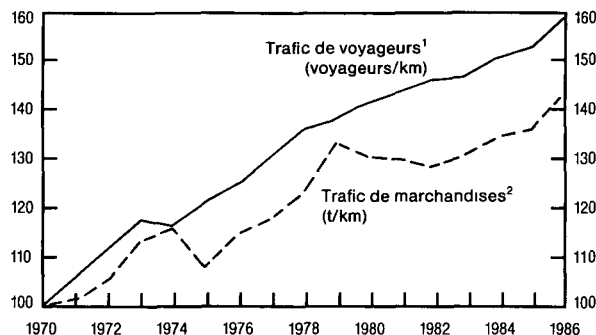
15. There was a further marked increase in goods traffic by road of 4,4% on average in 1986 as against 1,5% in the preceding period. In all the ECMT countries there was an increase in relation to total traffic, which itself rose by nearly 4,6%. The total tonnage of international traffic carried by road rose by 5% in the EEC countries.

16. Although the trend of goods traffic by inland waterway was reversed in 1986 with a rise of 3,9%, total traffic in the ECMT countries was nearly 7% lower than the record level of 1974.

17. As a result of events in the Middle East, the considerable expansion in the volume of petroleum products passing through Turkey raised the number of t-km transported by oil pipeline by 22,5% on average. This was the result of a sustained period of economic progress in Europe.

18. The data provided by fourteen ECMT countries on the proportion of total traffic carried by the different forms of goods transport clearly show an increase in road transport to the detriment of railways and inland waterways.

*Tendances des trafics de voyageurs
et de marchandises
1970 = 100*



1. 17 pays : D, A, B, DK, E, SF, F, GR, I, N, NL, P, UK, S, CH, TR, YU.

2. 16 pays : D, A, B, DK, E, SF, F, I, L, N, NL, UK, S, CH, TR, YU.

II. Transports de marchandises

14. Le trafic ferroviaire de marchandises a accusé en 1986 un recul de 4,6 %. Les conflits sociaux expliquent en partie cette baisse d'activité. Néanmoins, six réseaux ferroviaires ont vu leur trafic progresser en 1986, d'autres ont connu des baisses supérieures à 6 %. Même les transports ferroviaires de conteneurs qui avaient bénéficié entre 1980 et 1985 d'une progression de 19,5 % ont chuté de 0,2 %.

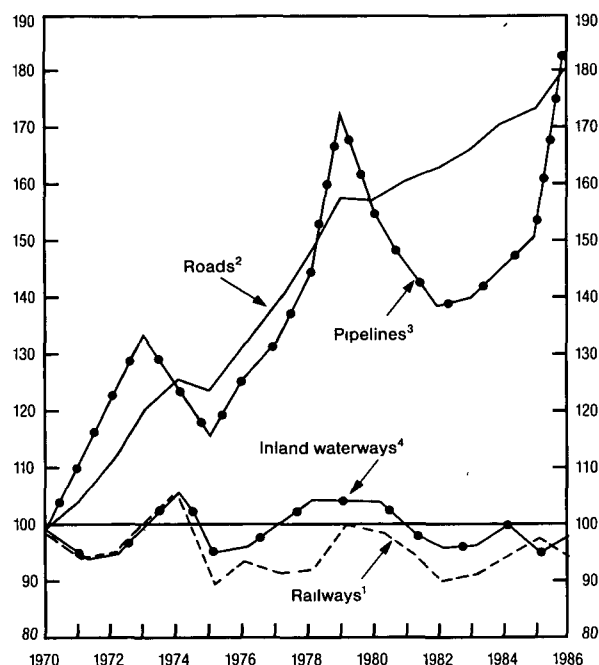
15. On enregistre une nouvelle performance du trafic de marchandises : +4,4 % en moyenne en 1986 contre 1,5 % les années précédentes. Tous les pays de la CEMT ont connu une évolution positive en relation avec le trafic total qui s'est accru de près de 4,6 %. Le tonnage international acheminé par route a progressé de 5 % dans les pays de l'Europe des Douze.

16. Bien que le trafic de marchandises par voies navigables ait connu une reprise de 3,9 % en 1986, il n'en reste pas moins que le trafic de l'ensemble des pays de la CEMT accuse un recul de près de 7 % par rapport au niveau record de 1974.

17. A la suite des événements du Moyen-Orient, l'expansion considérable du trafic des produits pétroliers à travers la Turquie a augmenté en moyenne de 22,5 % le nombre de tonnes-km transportées par oléoducs. Cela s'explique par le maintien d'une conjoncture économique européenne favorable.

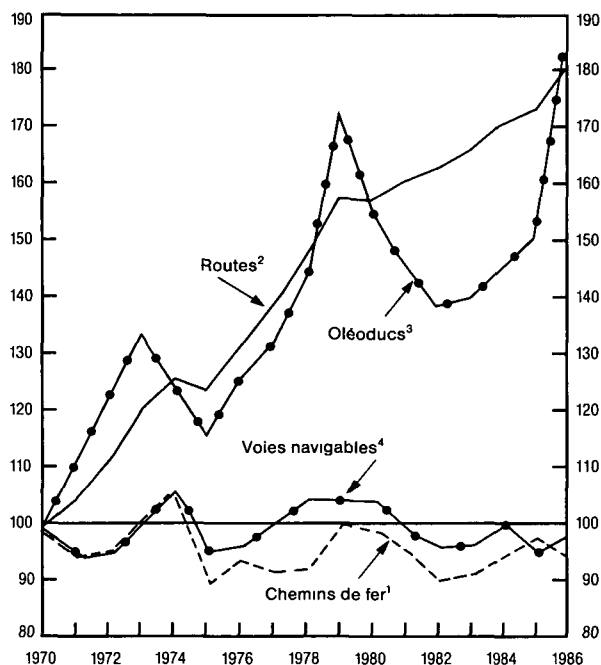
18. Les données communiquées par quatorze pays de la CEMT sur la répartition mondiale des transports de marchandises font ressortir clairement une progression du transport routier au détriment des chemins de fer et des voies navigables.

Freight traffic trends
1970 = 100
(t-km)



1. All ECMT countries.
2. 16 countries : A, B, DK, SF, F, D, I, L, NL, N, E, S, CH, TR, UK, YU.
3. 11 countries : A, B, F, D, I, NL, E, CH, TR, UK, YU.
4. 11 countries : A, B, SF, F, D, I, L, NL, CH, UK, YU.

Tendances du trafic de marchandises
1970 = 100
(t-km)



1. Tous les pays de la CEMT.
2. 16 pays : D, A, B, DK, E, SF, F, I, L, N, NL, UK, S, CH, TR, YU.
3. 11 pays : D, A, B, E, F, I, NL, UK, CH, TR, YU.
4. 11 pays : D, A, B, SF, F, I, L, NL, UK, CH, YU.

III. Passenger transport

19. The number of passenger-km on the rail networks of the ECMT member countries fell by 0,4% in 1986 after rising steadily from 1983 onwards. The reasons were the industrial action which affected certain companies, the regrettable continuation of the policy of closing secondary lines mainly serving small towns and rural areas and a dissuasive fares policy in some countries, such as Belgium. Although on some networks traffic fell by 5%, on others it rose by the same amount.

20. It seems therefore that the policies pursued by some governments are placing railway companies in an impossible situation, with rising fares and the closure of secondary lines increasing users' dissatisfaction, while falling passenger numbers provide a pretext for line closures.

21. In 1986, passenger traffic by road (including both public and private transport) exceeded the 1985 level by more than 4,6%. Private car traffic now accounts for 82% of the passenger-km in ECMT countries; between 1980 and 1986, it rose by 14,3% as against 2,2% for public coach and bus transport.

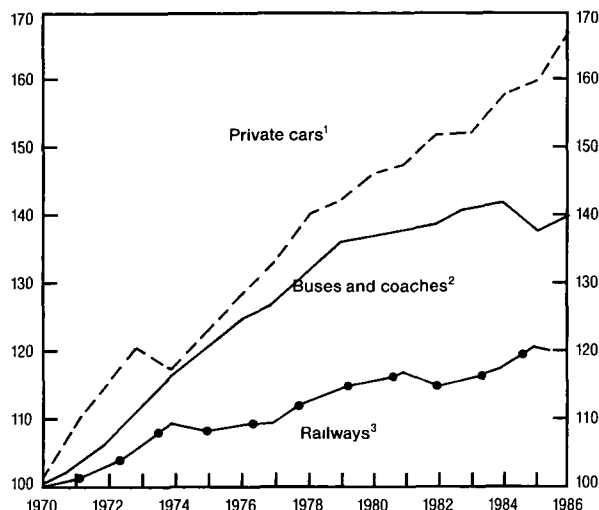
III. Transports de voyageurs

19. Les réseaux ferroviaires des pays membres de la CEMT ont vu leur nombre de voyageurs-km diminuer de 0,4 % en 1986 alors que ce nombre était en progression continue depuis 1983. Ce phénomène s'explique par les conflits sociaux qui ont affecté certaines compagnies, par le démantèlement regrettablement poursuivi de lignes secondaires desservant essentiellement de petites localités et régions rurales, ainsi que par une politique tarifaire dissuasive dans certains pays, tels que la Belgique, par exemple. Si certains réseaux accusent une baisse de 5 %, d'autres font des progrès du même ordre.

20. Il apparaît donc que la politique menée par certains gouvernements place les compagnies de chemins de fer face à une situation inextricable, l'augmentation des tarifs et la suppression de lignes secondaires conduisant à une désaffection accrue des usagers, tandis que l'affaiblissement de la fréquentation prétexte la suppression des lignes.

21. En 1986, le trafic routier de voyageurs (transports publics et privés confondus) a dépassé de plus de 4,6 % le niveau de 1985. Le trafic automobile privé représente actuellement 82 % des voyageurs-km des pays de la CEMT; entre 1980 et 1986, il a augmenté de 14,3 % contre 2,2 % pour le transport public par autocars et par autobus.

Passenger traffic trends
1970 = 100
(passenger-km)



1. 14 countries: A, B, DK, SF, F, D, I, NL, N, P, E, S, CH, UK.

2. 16 countries: A, B, DK, SF, F, D, GR, I, NL, N, P, E, S, CH, UK, YU.

3. All ECMT countries.

Chapter III

The Channel tunnel project

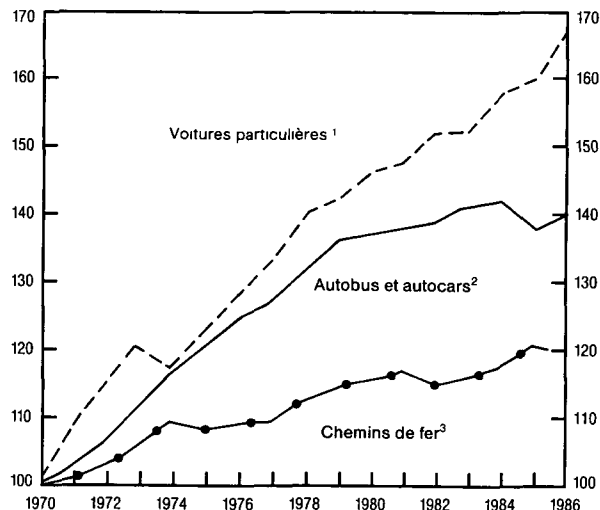
22. After decades of indecision and procrastination, the Channel tunnel project finally became a reality when the British Prime Minister, Mrs Thatcher, and President Mitterrand of France gave their agreement in July 1987 through the Treaty of Canterbury, the contract being awarded to the Eurotunnel company. There is now no longer any reason to suppose that the project will not be completed by the end of the seven-year construction period planned (1987-93).

23. On 20 January 1986, the Eurotunnel company was awarded a 55-year concessionary contract (1986-2042), with exclusive rights until 2020, but it is obliged to finance all construction costs itself.

1. Technical questions and safety

24. The project involves twin cylinders 7,30 m in diameter to take trains travelling at a speed of 160 km.p.h, while provision for maintenance, ventilation and internal access is made by means of a 4,50 m-diameter tube situated between the two. The whole project covers a distance of 50 km between Folkstone and Sangatte (Pas-de-Calais). Shuttle rolling stock specially equipped for the transport of passengers and vehicles, using a system resembling combined transport by rail and road, will be used for the link between the continent and Great Britain.

Tendances du trafic de voyageurs
1970 = 100
(voyageurs-km)



1. 14 pays: D, A, B, DK, E, SF, F, I, N, NL, P, UK, S, CH.

2. 16 pays: D, A, B, DK, E, SF, F, GR, I, N, NL, P, UK, S, CH, YU.

3. Tous les pays de la CEMT.

Chapitre III

Le projet transmanche

22. Enfin, après des dizaines d'années de tergiversations et attermolements, ce projet pour la réalisation du tunnel sous la Manche et la concession à la société Eurotunnel est devenu réalité depuis que le Premier ministre britannique M^{me} Thatcher et le Président français M. Mitterrand ont donné leur accord en juillet dernier par le traité de Canterbury. Rien ne permet plus de douter aujourd'hui que la période prévue pour la construction de sept ans (1987-1993) ne soit pas respectée.

23. Depuis le 20 janvier 1986, la société Eurotunnel est titulaire d'un contrat de concession de cinquante-cinq années (1986-2042) avec l'exclusivité jusqu'en 2020, mais avec l'obligation de financer intégralement la construction.

1. Aspect technique et sécurité

24. Ce projet comporte 2 cylindres jumeaux de 7,30 m de diamètre devant permettre l'accès de trains à une vitesse de 160 km/h, tandis que les installations de maintenance, de ventilation et de circulation interne se trouvent dans un conduit de 4,50 m situé entre ceux-ci. L'ensemble couvre une distance de 50 km entre Folkestone et Sangatte (Pas-de-Calais). Des wagons de navette spécialement aménagés pour le transport de voyageurs et de véhicules par un système proche du transport combiné rail/route assureront la liaison entre le continent et la Grande-Bretagne.

25. Safety will be more effectively guaranteed than it would be by a traditional road link. The tunnel will be built 40 m below the sea-bed and staff will be able to take shelter in the service tunnel. In the case of fire, for example, the latter would be protected from smoke emissions by a system designed to close access to the lateral tunnels where the accident had taken place. The tunnel solution is obviously not subject to the vagaries of the weather or climate.

II. Traffic forecasts

26. The directors of the consortium estimate that 30 million passengers and 15 million t of goods will be carried each year from 1993 onwards. By 2013 annual traffic will reach 40 million passengers, 46 million t of goods and more than 4 million cars. The transit time of 35 min. will bring the total journey time between the Arc de Triomphe and Buckingham Palace to three hours, using the tunnel and high-speed trains.

27. The frequency of high-speed trains using the tunnel 24 hours a day and 365 days a year will be limited initially to one every 15 min. normally and one every 5 min. during the holiday period. By the year 2000, it is even forecast that the interval will be one every two and a half minutes.

28. At current prices, the ticket for the journey through the tunnel will in general cost 10% less than a ferry ticket, which will inevitably lead to fierce competition between rail and sea transport.

III. Economic effects

29. The inherent potential for job creation is one of the most interesting features of the project. Economic sectors in decline, such as steel making, engineering and construction will once more be able to seize an opportunity and prove to be new sources of jobs from the end of this decade onwards.

30. From this point of view, the tunnel will provide 27 million hours of work over seven years. Industry and services should provide 10 000 jobs for five years and work on port facilities and motorway links resulting from the tunnel's construction a further 10 000. In 1993, the tunnel terminal will employ 1 850 people and further jobs should be indirectly generated in industry, trade and tourism.

31. Job losses in the maritime transport sector (ferry services) will thus be offset by a gradual and relatively painless conversion to other activities in the regions concerned in Great Britain and France. "Eurotunnel the job creator" is not a publicity slogan but a reality. However, the prospect of fierce competition between maritime transport and rail-

25. Quant à la sécurité, elle sera mieux assurée que par une liaison routière traditionnelle. Cet ouvrage, construit à 40 m sous le fond de la mer, permettra grâce à son tunnel de service d'abriter le personnel. En cas d'incendie, par exemple, il serait en effet protégé des émanations de fumée par un système de fermeture des accès aux tunnels latéraux où se serait produit l'accident. Ce mode de tunnel n'est évidemment pas tributaire des aléas météorologiques ou climatiques.

II. Perspectives de fréquentation

26. Les dirigeants du consortium estiment que 30 millions de passagers et 15 millions de t de marchandises seront transportés par an dès 1993. En 2013, les trafics comptabiliseront annuellement 40 millions de passagers, 46 millions de t de marchandises et plus de 4 millions de voitures. Le temps de transit de trente-cinq minutes amènera la durée totale entre l'Arc de triomphe et le Palais de Buckingham à trois heures, via le tunnel et le train à grande vitesse.

27. La fréquence de passage des trains à grande vitesse, circulant 24 h sur 24 et 365 jours sur 365, sera limitée initialement à 15 mn normalement et à 5 mn pendant la période des vacances. Pour l'an 2000, on prévoit même une fréquence de 2 mn 30.

28. Aux prix actuels, le billet pour le passage à travers le tunnel sera en général 10 % moins cher que celui pour le ferry, entraînant inévitablement une concurrence acharnée entre les chemins de fer et la voie maritime.

III. Implications économiques

29. La potentialité inhérente de création d'emplois mérite de retenir prioritairement l'attention. Des secteurs économiques en régression, comme la sidérurgie, la métallurgie et la construction pourront à nouveau saisir une opportunité et s'avancer comme nouveaux porteurs d'emplois dès la fin de cette décennie.

30. Dans ce contexte, le tunnel offrira 27 millions d'heures de travail en sept ans. L'industrie et les services devraient mobiliser 10 000 personnes pendant cinq ans et les travaux d'équipement portuaire et autoroutier entraînés par la construction du tunnel, 10 000 autres. En 1993, le terminal du tunnel emploiera 1 850 personnes et d'autres emplois devraient être induits dans l'industrie, le commerce et le tourisme.

31. Aussi, les pertes d'emplois dans le secteur du transport maritime (ferry) seront compensées en opérant pour les régions concernées en Grande-Bretagne et en France une reconversion douce mais progressive des activités. L'Eurotunnel créateur d'emploi n'est pas un logo publicitaire mais une réalité. Cependant, la rude concurrence prévue

ways has provoked strong reactions in ports and ferry companies, the only flourishing sectors in the region. Over the last two years, there has been a continual programme of modernisation to port facilities and shipping (new ferries etc.) in order to be in the best position to engage in a price war as soon as the tunnel comes into service.

IV. Financial arrangements

32. The Franco-British consortium Eurotunnel is to have a total capital of 60 thousand million French francs.

33. As early as June 1987, the European Investment Bank (EIB) announced that it would make a loan of one thousand million pounds sterling, providing incontrovertible proof that the Eurotunnel project meets its requirements and profitability criteria. The total loan is subscribed by a group of nearly 200 banks. Apart from the countries directly concerned, the capital comes from other European countries such as the Federal Republic of Germany, Italy, Switzerland and the USSR, and some non-European countries, for example, Japan and the United States.

34. The total cost is currently estimated at 4,5 thousand million pounds sterling, including 1 thousand million in the form of shares and 3,5 thousand million in the form of bank loans. The share capital is to be set up in three phases, the first two of which have already been completed, bringing in 250 million pounds sterling. The remaining 750 million pounds will be provided through a public flotation. Hence, no part of this sum represents a subsidy, a state guarantee or any other form of public intervention.

35. From now on a new era is opening, characterised by the privatisation of public investment.

V. Conclusion

36. The management of Eurotunnel, which can now point with pride to the possession of a "European seal of approval", is expecting this link to produce a profit in the very first year of service, that is to say in 1994. However, the profitability of the Channel tunnel project depends on the possibility of reaching an agreement on high-speed rail links, which would considerably reduce the journey time between London and the European capitals.

37. This exemplary achievement, which is due to financial, industrial and political co-operation at international level, and its inevitable economic effects are likely to stimulate the various governments to commit themselves more resolutely to the construction of the European high-speed train network. Already, the profitability of each of the two projects, Eurotunnel and the *TGV nord-européen*, seems to depend on the success of the other.

entre le transport maritime et les chemins de fer a provoqué des vives réactions dans les ports et les compagnies de ferry, seuls secteurs florissants de la région. Depuis deux ans, les installations portuaires et le matériel naval (nouveaux «ferry», etc.) connaissent des modernisations constantes afin de mener une guerre de prix optimale dès l'inauguration du tunnel.

IV. Montage financier

32. Le consortium franco-britannique Eurotunnel devra disposer d'un capital global de soixante milliards de francs français.

33. Déjà en juin 1987, la Banque européenne d'investissement (BEI) a annoncé qu'elle assurera le financement d'un milliard de livres sterling, preuve irréversible que le projet Eurotunnel répond aux exigences et aux critères de rentabilité de celle-ci. L'emprunt global est souscrit par un groupe de près de deux cents banques. En dehors des pays directement concernés, le financement provient d'autres pays européens comme la République Fédérale d'Allemagne, l'Italie, la Suisse et l'URSS ainsi que d'outre-mer, du Japon et des Etats-Unis.

34. Le coût global est estimé actuellement à 4,5 milliards de livres sterling, dont 1 milliard sous forme d'actions et 3,5 milliards sous forme d'emprunts bancaires. Le capital en actions est constitué en trois phases: les deux premières sont écoulées rassemblant 250 millions de livres sterling, tandis que les 750 millions restants seront collectés par une souscription publique. Cette somme ne contient donc aucun élément de subside, de garantie d'Etat ou autre intervention publique.

35. Dès à présent, une ère nouvelle s'ouvre, caractérisée par une privatisation d'investissements publics.

V. Conclusion

36. Les responsables d'Eurotunnel qui d'ores et déjà peuvent s'enorgueillir d'un «label européen» escomptent des bénéfices de cette liaison dès la première année de mise en service, donc en 1994. La rentabilité du projet transmanche dépend toutefois d'un éventuel accord sur les liaisons ferroviaires à grande vitesse, qui réduiront considérablement le temps de trajet entre Londres et les métropoles européennes.

37. Cette réalisation exemplaire due à une coopération financière, industrielle et politique à l'échelle internationale, ainsi que les retombées économiques devant en résulter, est de nature à stimuler les différents gouvernements à s'engager plus résolument dans la construction du réseau européen de trains à grande vitesse. Dès à présent, la rentabilité des deux projets, l'Eurotunnel et le *TGV nord-européen*, apparaît comme interdépendante.

38. Moreover, the expected success of the fixed cross-Channel link is encouraging the start of work on other essential projects, such as Scanlink in the North, the Messina link in the South and especially a fixed link between Africa and Europe across the Strait of Gibraltar.

39. The challenge of the TGV must be taken up in order to promote the single transport policy which is still lacking. It is essential to realise the absolute necessity of redirecting transport policies towards more effective inter-modal co-operation by enhancing the position of railways, as a mass public transport service. The French Government has decided to begin building the first section of the *TGV nord-européen* (Lille and Calais) with the completion date timed to coincide with the opening of the Franco-British tunnel. The participation of twenty banks in the *TGV nord-européen* project emphasises not only the usefulness of such a project but also its profitability.

40. The question remains, above all, of whether the relevant financial circles and the public authorities have clearly perceived the importance of the revolution and the changes which will take place in 1992-93, the planned date for the great liberalisation of the single European market, when the Channel tunnel, whose fate is partly linked to the *TGV nord-européen* project, will become a reality.

Chapter IV

Railways and their future

I. General situation

41. Until the "Golden Sixties" railways had a real monopoly over medium- and long-distance passenger and goods transport. Today, they are in steady decline, to the advantage of road and air transport, as statistics show.

42. The volume of both European passenger transport, expressed in passenger-km, and goods transport, expressed in t-km, fell in 1986 by 0,4 % and 4,6 % respectively. The causes of this situation were as follows:

— the effects of the crisis in the iron and steel-making industry and the reduced use of iron and steel for construction during the last few years are creating parallelism between this sector and its typical forms of transport: railways and inland waterways;

— industrial disputes have affected some large railway companies;

— the general fall in the price of motor fuel since 1985 has accentuated the trend towards a transfer of goods transport from railways to roads;

38. De plus, les promesses de réussite de la liaison fixe transmanche encouragent la mise en route d'autres projets indispensables, que ce soit la liaison *Scanlink* au Nord, la liaison de Messine au Sud et surtout une liaison fixe entre l'Afrique et l'Europe, en travers du détroit de Gibraltar.

39. Le défi du TGV doit être relevé afin de promouvoir une politique unique des transports encore absente. Il est indispensable de prendre conscience de la nécessité absolue de réorienter les politiques de transport vers une coopération inter-modale plus efficace par une revalorisation des chemins de fer, service public de transport de masse. Le Gouvernement français a décidé la réalisation du premier tronçon du TGV nord-européen (Lille et Calais) afin de terminer sa construction au moment même de l'ouverture du tunnel franco-britannique. La participation de vingt banques au projet TGV nord-européen ne souligne pas seulement l'utilité d'un pareil projet mais également sa rentabilité.

40. La question reste avant tout de savoir si les milieux financiers compétents et les pouvoirs publics ont clairement perçu l'importance de la révolution et de la mutation qui se prépare pour 1992/1993, époque à laquelle la grande libéralisation du marché intérieur européen est programmée et où l'Eurotunnel dont le sort est partiellement lié au projet TGV nord-européen deviendra réalité.

Chapitre IV

Les chemins de fer et leur avenir

I. Situation générale

41. Les chemins de fer connaissaient jusqu'aux *Golden Sixties* une véritable position de monopole en matière de transports à moyenne ou à longue distance, tant de voyageurs que de marchandises. Aujourd'hui, ce mode de transport connaît un déclin constant au profit de la route et du transport aérien. La statistique permet de confirmer cet état de fait.

42. Tant le transport européen de voyageurs exprimé en voyageurs-km, que de marchandises exprimé en t-km ont accusé une régression respective de 0,4 % et de 4,6 % pour l'année 1986. Les causes de cette situation sont les suivantes:

— les effets de la crise de l'industrie métallurgique et des constructions métalliques au cours de ces dernières années créent une situation de parallélisme entre ce secteur et ses modes de transport par excellence: le rail et la voie fluviale;

— des conflits sociaux ont affecté certaines grandes sociétés de chemins de fer;

— la baisse générale du prix du carburant depuis 1985 a accentué la tendance quant au transfert du transport de marchandises du rail vers la route;

— the considerable reduction of government subsidies has led in particular to the closure of many lines serving communities which are already too isolated, thus provoking users' dissatisfaction ;

— the "operational slowness" of rail transport, due to technical constraints, including congestion of the network, and administrative problems, works to the advantage of road transport ;

— inappropriate fare policies which, guided by narrow budgetary concerns, make railways less competitive, especially in relation to road transport ;

— successive closures of small secondary lines or their replacement by bus services, which restrict the flow of passengers entering the main networks and inevitably lead to disaffection among users in geographically isolated rural or peripheral areas.

% variation of the market share of the various forms of transport

Goods transport in t-km

	1970	1975	1980	1985	1986
Road	55,0	62,8	65,9	69,2	70,5
Rail	31,2	25,1	23,0	21,1	19,7
Inland waterways	13,8	12,1	11,1	9,7	9,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

43. The variation in the market share of the three main forms of transport over the last seventeen years confirms an overwhelming growth of road transport to the detriment of railways and inland waterways. However, the gradual saturation of the existing road network, as illustrated by alarming bottlenecks, budgetary constraints, especially in the energy field, and the demands imposed by policies on regional planning and protection of the environment and the quality of life, including safety, all militate in favour of enhancing the status of rail transport.

44. The market is going through a period of change and so it is essential to adapt rail transport. Railways must free themselves from their image of mere carriers, stake all their efforts on quality, the provision of services, comfort and punctuality, and promote themselves commercially.

45. Thus, it would be a mistake to interpret the activity of a railway company in narrow terms. A railway company must necessarily provide back-up services for its main activity, including maintenance and management of infrastructure and rolling stock, industrial relations and staff training services, and commercial operations intended to increase passenger numbers.

— la diminution sensible des contributions budgétaires d'origine gouvernementale a entraîné notamment le démantèlement de nombreuses lignes desservant des populations déjà trop enclavées et par conséquent le mécontentement et la désaffection des usagers ;

— sa «lenteur opérationnelle» due aux contraintes techniques, dont l'encombrement du réseau, et administratives profite au transport routier ;

— des politiques tarifaires inopportunes qui, guidées par des préoccupations budgétaires étroites, nuisent à la concurrentialité des chemins de fer par rapport surtout à la route ;

— les démantèlements successifs des petites lignes secondaires ou leur substitution par des autobus, qui restreignent l'irrigation des réseaux principaux et entraînent irrémédiablement la désaffection de la clientèle des régions rurales ou périphériques enclavées.

Evolution en % de la part de marché des différents modes

Transport de marchandises en t-km

	1970	1975	1980	1985	1986
Routes	55,0	62,8	65,9	69,2	70,5
Chemins de fer	31,2	25,1	23,0	21,1	19,7
Voies navigables	13,8	12,1	11,1	9,7	9,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

43. L'évolution des résultats des trois principaux modes de transport, au cours de ces dix-sept dernières années, confirme une progression prépondérante de la route au détriment du rail et des voies fluviales. Cependant, la saturation progressive du réseau routier existant, traduite par les goulots d'étranglement préoccupants, par les contraintes budgétaires, surtout en matière énergétique, tout comme par les exigences imposées par une politique d'aménagement du territoire et de sauvegarde tant de l'environnement que de la qualité de la vie, y compris la sécurité, concourent à une indispensable revalorisation du transport ferroviaire.

44. Le marché connaît une période de mutation, ainsi l'adaptation du rail ne peut que s'imposer. Les chemins de fer doivent se libérer de leur seule image de transporteur et doivent miser tous leurs efforts sur la qualité et la prestation des services, le confort, la ponctualité et assurer leur propre promotion commerciale.

45. Il serait ainsi erroné de concevoir l'activité ferroviaire de façon étroite. Une entreprise de chemins de fer doit nécessairement encadrer son activité première par des services connexes, tant en matière d'entretien et de gestion de l'infrastructure et du parc de véhicules que de gestion sociale et de formation de son personnel et d'opérations commerciales destinées à irriguer le trafic.

46. Railways, and more particularly the introduction of a high-speed train network, not only have a complementary role to play in the exercise of the individual's right to free movement, but also constitute means to bring nations together and work towards European unity. The various European institutions, such as the Council of Europe, the EEC and the ECMT, and national governments have a duty to consider this approach if they wish to strengthen the development of democracy and European citizenship.

47. The master trump of high-speed trains — savings in time for all the regions served — can also help to break down the isolation of peripheral regions, since the time saved can also benefit towns further up or further down the network from a high-speed line, provided that fast, regular and comfortable connections with the secondary network are provided.

II. *The TGV, reality or project ?*

1. *The existing network and the current situation*

48. The practical results of the new concern for innovation in transport policy have been the construction of the Paris-South-East line in France and the creation of the Paris-Geneva and Paris-Lausanne lines at European level, together with experiments on certain lines in the Federal Republic of Germany (ICE and Maglev), Spain (*Talgo*), Italy (*Direttissima*) and Great Britain (APT and HST).

49. The positive results of the various projects are mainly due to the quality and suitability of the services offered, which are helping to increase the mobility of the communities concerned. The decisive elements of this success are :

- fast journey times ;
- specialisation of passenger lines ;
- through trains ;
- users' interest, partly expressed by the abandonment of air transport over medium distances in favour of high-speed rail transport.

50. The profitability of the *TGV Paris-Sud-Est* for the community shows the extent of the possibilities in this field. It is estimated at approximately 30 %, taking into account inter-modal transfers, time savings, safety improvements and advantages for the environment.

51. The establishment of a high-speed train network linked to the construction of the Channel tunnel has aroused particular interest among political and economic circles in the various European

46. Les chemins de fer et plus particulièrement la mise en place d'un réseau de trains à grande vitesse sont des facteurs supplémentaires quant à l'exercice du droit de libre déplacement des individus, mais aussi des moyens pour le rapprochement des peuples et l'unification européenne. Les différentes institutions européennes telles que le Conseil de l'Europe, la CEE, la CEMT et les gouvernements nationaux ont le devoir de considérer cette approche s'ils veulent renforcer le développement de la démocratie et de la citoyenneté européenne.

47. Le gain de temps, atout par excellence du train à grande vitesse, sur toutes les régions desservies, est aussi un facteur de désenclavement des régions périphériques dans la mesure où il profite également aux villes situées en amont et en aval des lignes à grande vitesse et pour autant que des liaisons rapides, régulières et confortables soient assurées au départ du réseau secondaire.

II. *Le TGV réalité ou projet ?*

1. *Réseau existant et situation*

48. La révision de la politique des transports, traduite par un souci d'innovation, s'est concrétisée par la réalisation de la ligne Paris-Sud-Est au niveau de la France, et par la création des lignes Paris-Genève et Paris-Lausanne au plan européen, ainsi que l'expérimentation de certaines lignes en République Fédérale d'Allemagne (ICE et Maglev), en Espagne (*Talgo*), en Italie (*Direttissima*) et en Grande-Bretagne (APT et HST).

49. Les résultats positifs de ces différents projets sont dus essentiellement à la qualité et à l'opportunité des services offerts qui contribuent à un accroissement des mobilités des populations concernées. Les éléments déterminants de ce succès sont :

- la rapidité des liaisons ;
- la spécialisation des lignes voyageurs ;
- l'absence de ruptures de charges ;
- l'intérêt des usagers exprimé en partie par le transfert de ceux-ci du transport aérien vers le transport ferroviaire à grande vitesse, pour les distances moyennes.

50. La rentabilité du TGV Paris-Sud-Est français pour la collectivité montre l'étendue des possibilités dans ce domaine. Elle est estimée à environ 30 %, si l'on tient compte des reports intermodaux, du gain de temps et des avantages sur le plan de la sécurité et de l'environnement.

51. La création d'un réseau de lignes et de trains à grande vitesse, en relation avec la construction du tunnel sous la Manche, a suscité un intérêt particulier dans les différents secteurs politiques et

countries. For example, the European Parliament, the Parliamentary Assembly of the Council of Europe, the European Conference of Ministers of Transport and some national governments such as those of France, Great Britain, the Federal Republic of Germany, the Netherlands and Belgium have announced their support for the completion of these projects, in other words an extension of the European high-speed train network. In addition, industrial circles, especially in France, Great Britain, the Federal Republic of Germany and Belgium, and banks throughout Europe, including the EIB, which had already declared their support at the public hearing in Liège, have officially announced their approval.

52. However, the Belgian Government has only approved an agreement in principle concerning multilateral negotiations with the governments concerned on the integration of Belgium into the North-European high-speed train network, accepting the option of intermediate stops at Antwerp and Liège, the main urban centres of the Flemish and Walloon regions.

53. There could obviously be no question of Belgian participation in the financing of the Belgian section if no services were provided to the local communities, that is to say without any input from Belgian customers or integration with the Belgian network.

2. TGV: yes, no, perhaps

54. The introduction of high-speed trains not only arouses the interest of the communities concerned but also raises questions, doubts and, unfortunately, opposition, often unjustified. I feel it would be useful, therefore, to recapitulate the points in favour of a European network.

2.1. The socio-economic aspect

55. The industrial repercussions will be considerable, particularly for the steel industry, mechanical engineering and electro-mechanical equipment, but also for sectors such as the hotel and catering industry, tourism and cultural exchanges. Moreover, there is no doubt that, in the field of high-speed trains, Western Europe has a clear technological lead. With an enlarged internal market providing a base, this could result in exports to other continents.

56. Construction of the TGV Paris-Sud-Est line in France led indirectly to the creation of 4 000 jobs and resulted in orders to the steel industry for 196 528 t of steel.

57. For many years, the metal working and iron and steel sectors have been characterised by restructuring, streamlining and closures. One auto-

économiques européens. Dans cette optique, le Parlement européen de la CEE, l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, la Conférence européenne des ministres des Transports et différents gouvernements nationaux tels que la France, la Grande-Bretagne, la République Fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, se sont déclarés favorables à la réalisation de ces projets, autrement dit à une extension du réseau européen de trains à grande vitesse. En outre, les milieux industriels surtout de France, de Grande-Bretagne, de la République Fédérale d'Allemagne et de Belgique, ainsi que les banques de l'Europe entière dont la BEI qui avaient déjà manifesté leur volonté lors de l'audition publique à Liège, ont émis officiellement un avis favorable.

52. Il faut cependant citer le Gouvernement belge qui n'a approuvé qu'un accord de principe quant à une négociation globale avec les gouvernements concernés sur l'intégration de la Belgique dans le réseau ferroviaire nord-européen à grande vitesse, tout en acceptant l'option d'arrêts intermédiaires à Anvers et à Liège, principales métropoles flamande et wallonne.

53. Il ne pourrait évidemment être question que la Belgique participe au financement du tronçon traversant le pays sans que les populations ne puissent être desservies, c'est-à-dire en dehors de l'apport de la clientèle nationale et d'une intégration au réseau national.

2. TGV: oui, non, peut-être

54. La réalisation de trains à grande vitesse ne suscite pas seulement l'intérêt des populations concernées mais également des questions, des doutes et malencontreusement des oppositions, souvent peu justifiées. Ainsi, il semble opportun de rappeler les points favorables à un réseau à échelle européenne.

2.1. L'aspect socio-économique

55. Les retombées industrielles seront considérables, notamment pour la sidérurgie, la construction mécanique et l'équipement électromécanique mais aussi pour des secteurs tels que la restauration, l'hôtellerie, le tourisme et les échanges culturels. De plus, il est indéniable que l'Europe occidentale possède dans le domaine du train à grande vitesse une avance technologique incontestable qui, jouissant de la base d'un marché intérieur élargi, pourrait se traduire par des exportations vers d'autres continents.

56. La mise en place de la ligne TGV Paris-Sud-Est en France a entraîné la création de 4 000 emplois induits et procuré des commandes d'acier de 196 528 t à l'industrie sidérurgique.

57. Depuis plusieurs années, restructuration, démantèlement et fermetures ont caractérisé les secteurs métallurgique et sidérurgique. Faut-il rap-

matically thinks, for example, of the gradual, painful decline of the Ruhr and Saar basins, Lorraine, Lombardy, Sheffield and Wallonia.

58. High-speed trains would give a substantial boost to the demand for steel at a moment when the order books of the steel industry are constantly shrinking and would inevitably lead to the creation of jobs, thus making it possible to reduce the growing unemployment in these regions, particularly among young workers.

59. In spite of Resolution 810 (1983), which invited the governments of the Council of Europe member states to "favour the crisis-stricken, steel-producing regions by implementing a suitable regional planning policy embodying an important industrial diversification and the setting up of new industries able to absorb excess labour", the policies followed have failed and even aggravated an already disastrous situation.

60. In this context, high-speed train lines represent a real challenge. Even though the approval and construction of this type of infrastructure and related equipment do not entirely solve the problem, they will certainly contribute to a decisive revitalisation.

2.2. Technology

61. Previous activities of the Parliamentary Assembly have shown the wealth of Europe's achievements in the field of railway technology, but current research practice in Europe also has negative aspects, such as the dispersion of efforts and resources leading in particular to incompatibility between the national networks. It is therefore becoming essential to co-ordinate the work of the various countries in the framework of the Eureka programme.

62. The European Parliament and the Parliamentary Assembly have expressed their conviction that compatibility between existing or planned systems is essential in order to allow the new generation of trains to run on all parts of the European network.

63. The various interested groupings have emphasised the absolute necessity of harmonising technical standards and rolling stock technology. Magnetic levitation (Maglev), for example, and the air cushion (Aerotrain) offer very interesting possibilities with regard to speed, pollution and noise, but the lack of practical results in these fields and the time they would take to implement militate against these alternatives, at least in the short term. These revolutionary techniques will no doubt form the basis of the post-2000 network, if they prove to be more functional, more efficient and more profitable than the traditional type of high-speed train.

peler le déclin des bassins de la Ruhr, de la Sarre, de la Lorraine, de la Lombardie, de Sheffield, de la région wallonne conduisant à une agonie progressive ?

58. Le train à grande vitesse accroîtrait de manière substantielle la demande d'acier à un moment où les carnets de commande des sidérurgistes se rétrécissent constamment et entraînerait inéluctablement des créations d'emplois, permettrait ainsi de résorber en partie le chômage croissant dans ces régions, notamment parmi les jeunes travailleurs.

59. Malgré la Résolution 810 (1983), qui invitait les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe «à privilégier les régions sidérurgiques sinistrées par la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire adaptée et caractérisée par une importante diversification des activités et l'implantation d'industries nouvelles capables de résorber les excédents de main-d'œuvre», les politiques poursuivies ont échoué et même aggravé une situation déjà désastreuse.

60. Les lignes de trains à grande vitesse représentent dans ce contexte un réel défi. Même si l'approbation et la construction d'une telle infrastructure et de son matériel n'assainissent pas entièrement la situation, elles contribueront certainement à une relance déterminante.

2.2. La technologie

61. Des travaux antérieurs de l'Assemblée parlementaire ont montré la richesse de l'Europe dans le domaine de la technologie ferroviaire. Mais la pratique actuelle de la recherche en Europe connaît aussi des aspects négatifs, tels que la dispersion des efforts et des moyens conduisant notamment à une incompatibilité des réseaux nationaux. Il devient donc impératif de coordonner les travaux des différents pays dans le cadre du programme Eureka.

62. Le Parlement européen et l'Assemblée parlementaire ont démontré leur conviction selon laquelle il est indispensable que les solutions en cours ou en projet soient compatibles afin de permettre la circulation des trains de la nouvelle génération sur tout le réseau européen.

63. En effet, les divers groupements intéressés ont mis l'accent sur la nécessité vitale d'harmoniser les normes techniques et les technologies de matériel roulant. Ainsi la lévitation magnétique (Maglev) et le coussin d'air (*aerotrain*) requièrent des potentialités très intéressantes comme la vitesse, la pollution et le bruit, mais des résultats peu concrets dans ces domaines et le délai de mise en place écartent ces alternatives, du moins à court terme. Ces techniques révolutionnaires constitueront, sans doute, le réseau de l'après 2000, si elles s'avèrent plus fonctionnelles, plus efficaces et plus rentables que le mode à grande vitesse traditionnel.

64. On the other hand, the rail-wheel technique has already proved its worth in the Federal Republic of Germany, Italy, Spain, Great Britain and France. The TGV is a form of mass transport which has shown that it is possible not only to renovate an ageing rail network and offer tickets costing no more, but also to use existing infrastructures pending gradual but essential track improvements.

65. Given the urgency of the situation, particularly with a view to completion by the EEC of the great internal market planned for 1993, the rail-wheel technique is the obvious first choice.

2.3. Safety

66. The safety of the European high-speed train will certainly not raise any problems. By May 1987 the *TGV Paris-Sud-Est* had clocked up more than 112 million km and carried more than 60 million passengers without an accident.

67. In general, apart from some dramatic incidents, railway accidents are hardly ever the cause of fatalities.

68. However, there is clear public concern about the regularly published figures for road accidents and road accident victims. In the light of this situation, railways offer an interesting alternative to road transport, as the road network, which is approaching saturation point, is no longer certain to meet users' requirements.

2.4. The environment

69. In addition to the questions of profitability and financial implications, respect for the environment is now prompting protests, due to the development of the public's sensitivity on ecological questions.

70. In the present situation, which is closely linked to the increase in the total number of vehicles, railways seem to be the ideal form of transport, the one which pollutes the least and respects the ecological environment the most. They also have a great advantage from the point of view of energy savings since, because of the ever-growing use of electrical equipment, they use hardly any pollutant and non-renewable fossil fuels.

71. New techniques can reduce pollution by the inclusion in the plans of sections in cuttings, sleepers and rails of a new type, rolling stock with pneumatic suspension and by reducing the speed when passing through heavily populated areas.

72. These options can resolve the difficulties created by a paradoxical situation. Some regions will not accept, on the one hand, a further increase in pollution while, on the other hand, they are confronted with a constant increase in commercial exchanges, which will inevitably necessitate new

64. Par contre, le rail/roue a déjà fait ses preuves en République Fédérale d'Allemagne, en Italie, en Espagne, en Grande-Bretagne et en France. Le TGV, moyen de transport de masse, n'a pas seulement montré la capacité de rénover un réseau ferroviaire vétuste, d'offrir des billets dont le prix n'est pas plus élevé, mais aussi de permettre l'utilisation des infrastructures existantes dans l'attente d'une amélioration progressive mais indispensable des voies.

65. Etant donné l'urgence, en vue notamment de la réalisation par la CEE du grand marché intérieur prévu pour 1993, la technique rail/roue s'impose de prime abord.

2.3. La sécurité

66. La sécurité du train à grande vitesse européen ne posera certainement pas de problèmes. En effet, le TGV Paris-Sud-Est a parcouru jusqu'en mai 1987 plus de 112 millions de km et transporté plus de 60 millions de voyageurs sans accident.

67. En général, les chemins de fer, mis à part quelques incidents dramatiques, sont rarement la cause de la perte de vies humaines.

68. Cependant, le public manifeste ses préoccupations en matière des bilans régulièrement publiés d'accidents et de victimes de la route. Analysant cet état de fait, les chemins de fer offrent une alternative intéressante au déplacement par la route dont l'infrastructure en voie de saturation ne répond plus toujours aux exigences des usagers.

2.4. L'environnement

69. Outre les questions de rentabilité et d'implication financière, le respect de l'environnement constitue actuellement l'objet de contestations dues au développement des sensibilités écologistes de l'opinion publique.

70. En cette conjoncture liée étroitement à l'augmentation du parc de véhicules, les chemins de fer apparaissent comme le mode de transport par excellence, le moins polluant et respectant le plus le milieu écologique. Il présente également un grand intérêt en matière d'économies d'énergie, car il n'utilise guère de combustibles fossiles polluants qui se raréfient, en raison de la part toujours plus importante d'équipements d'alimentation électrique.

71. Les nouvelles techniques peuvent remédier à la pollution en incluant dans les projets des trajets en tranchée, des traverses et des rails d'un nouveau type, la suspension pneumatique du matériel roulant et la traversée de zones à grande densité de population à vitesse réduite.

72. Ces choix peuvent répondre aux difficultés engendrées par une situation paradoxale. Certaines régions, d'une part, n'acceptent plus une hausse de la pollution, tandis qu'elles sont, d'autre part, confrontées à une augmentation constante des échanges commerciaux impliquant inévitable-

infrastructures in order to avoid a further overloading of bottlenecks.

73. In view of the real risk of an ecological and economic "thrombosis" on some saturated routes, any increase in traffic can only be carried by rail. To avoid a reduction of living space and especially forest blight, road networks must not be extended through a landscape which is already too severely damaged. Is there any further need to explain the difference between the impact of a motorway and that of a railway line?

74. Thus, it is preferable to create new effective alternatives, adapted to future needs, like the high-speed train, which will increase the effectiveness of passenger transport and considerably reduce the burden on goods transport, while respecting environmental protection standards.

75. However, the opposition of farming communities, anxious to preserve agricultural land which is their reason for existence, cannot be ignored. The history of the railways, from their creation, contains examples of similar demonstrations which at times even led some communities to wish to remain aloof from the fruits of progress.

3. Implementation and its problems

3.1. Routes

76. The TGV has already been extended from France into Switzerland, but that is not enough. With a potential clientele of millions of people interested by the development of high-speed trains and lines, the network must be extended, especially as Assembly Resolutions 815 (1984) and 858 (1986) encourage this aspiration and advocate extending the scope of future European transport policies throughout the whole of Europe.

77. European concerted action must be fully expressed in the choice of routes for the European network of the twenty-first century.

78. The routes studied and proposed are as follows: the link between the northern provinces of the Netherlands, the north of the Federal Republic of Germany and Scandinavia, Cardiff-Glasgow-Edinburgh, Barcelona-Milan, Brussels-Luxembourg-Strasbourg and beyond, Paris-Brussels-Cologne with branches towards Amsterdam and London, Paris-Madrid-Lisbon, the extension towards Berlin and Eastern Europe, and naturally the Channel tunnel project linking Paris and London. The French Prime Minister, for his part, has stated that the *TGV est* project is a medium-term prospect.

79. The objective thus pursued by the various bodies involved is the creation of a network

ment des infrastructures nouvelles afin d'éviter l'alourdissement des goulots d'étranglement.

73. Etant donné le véritable infarctus écologique et économique menaçant certains passages saturés, toute reprise de trafic ne pourra se faire que par le rail. En effet, la limitation de l'espace vital et surtout la mort des forêts doivent empêcher l'extension des réseaux routiers à travers un paysage déjà trop affecté. Faut-il souligner encore les impacts respectifs d'une autoroute et d'une ligne de chemins de fer avec toutes leurs conséquences?

74. Ainsi, il est préférable de créer de nouvelles alternatives performantes et adaptées aux besoins à venir comme le train à grande vitesse qui augmentera l'efficacité du transport de voyageurs, déléstera de manière considérable le transport de marchandises, tout en respectant les normes émises pour la sauvegarde du milieu.

75. Toutefois, l'opposition des milieux agricoles, attentifs à la sauvegarde des terres de culture qui sont leur raison d'être, ne peut être négligée. Le passé des chemins de fer, dès leur création, témoigne de semblables manifestations pouvant même conduire certaines populations à vouloir rester à l'écart des fruits du progrès.

3. La réalisation et ses problèmes

3.1. Les tracés

76. Le TGV pénètre d'ores et déjà de France en Suisse, mais ce n'est pas suffisant. Une clientèle potentielle de millions de personnes intéressées par le développement de lignes et de trains à grande vitesse implique une extension de ce réseau. D'autant plus que les Résolutions 815 (1984) et 858 (1986) de l'Assemblée encouragent cette aspiration, ainsi que l'élargissement de la portée des politiques européennes de transports à venir à l'échelle de l'Europe entière.

77. La concertation européenne doit pleinement s'exprimer dans la définition du tracé du réseau européen dans la perspective du vingt et unième siècle.

78. Les tracés étudiés et proposés sont les suivants: la liaison des provinces septentrionales des Pays-Bas au Nord de la République Fédérale d'Allemagne et à la Scandinavie, Cardiff-Glasgow-Edimbourg, Barcelone-Milan, Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg et au-delà Paris-Bruxelles-Cologne avec les ramifications vers Amsterdam et Londres, Paris-Madrid-Lisbonne, l'extension vers Berlin et les pays de l'Est et naturellement le projet transmanche reliant Paris à Londres. Le Premier ministre français a, pour sa part, déclaré que le projet TGV Est s'inscrit dans les perspectives à moyen terme.

79. L'objectif ainsi poursuivi par les différentes instances est la création d'un réseau de Londres

stretching from London to Istanbul, in order to encourage more effective integration between the different railway networks.

80. There can be no question of immediately planning an entire network; it must be set up in stages by connecting isolated routes with each other. The main problem is rather that of establishing a list of priorities. The *TGV nord-européen* project, for example, the backbone of a great future network, has received particular attention because of its favourable situation at the heart of a communications nexus, population density and the prolongation of the *Paris-Sud-Est* line and the Channel tunnel.

81. Technological prowess should not be pursued for its own sake; high-speed trains should above all combine usefulness for the public, service to and from the major centres and speed. As a matter of interest, the halts on the Japanese Shinkansen line are about 100 km apart.

82. All these arguments, the prospects of an increase in the number of users and population density militate in favour of the Paris-Brussels-Cologne line with halts at Liège and Aachen, in order to guarantee commercial success by bringing in internal traffic.

83. High-speed trains are also an important aspect of regional planning, since they will permit rapid access to peripheral regions. Trains will run at between 160 and 250 or even 300 km.p.h. The minimum speed is sufficiently low to allow for the integration of existing lines and transit through built-up areas. At the same time, a 200 km.p.h. network is justified by an infrastructure and superstructure which improve quality for its passengers. Consequently, the combination of modernised existing lines with new specialised lines could provide an adequate solution to the problem, though it should be emphasised that the adaptation of existing lines to high-speed traffic is more costly than the construction of a new route.

84. High-speed train services will undoubtedly make it necessary to modernise the existing network so as to provide a good flow of passengers to the rapid network, whose commercial success depends heavily on a regular supply of customers. In Belgium, for example, the four-track Courtrai-Ghent line opens up encouraging prospects for services to its catchment area by enabling traditional trains to run at 200 km.p.h. while the Tournai-Mons-Namur-Liège central Wallonia line and the Luxembourg-Gouvy-Liège connection to the south would also require modernisation.

3.2. *Costs, financing, investment and profitability*

85. Financing, investment and profitability are the Achilles' heel of high-speed projects. When

à Istanbul afin de favoriser une intégration plus efficace entre les différents réseaux ferroviaires.

80. Il ne peut être question de concevoir immédiatement un réseau global, mais de le réaliser pas à pas en interconnectant les tracés isolés. Le problème se concentre plutôt du côté de l'attribution des priorités. Ainsi, le projet du TGV nord-européen, ossature d'un futur grand réseau, a particulièrement retenu l'attention en raison de sa situation préférentielle au sein d'un véritable nœud de communications, de la densité de la population, du prolongement des lignes Paris-Sud-Est et du tunnel sous la Manche.

81. Il ne s'agit pas d'accepter la performance technologique pour elle-même. Le train à grande vitesse doit avant tout combiner l'utilité à la population, la desserte des grands centres et la vitesse. Pour rappel : les arrêts sur la ligne japonaise Shinkansen sont en moyenne distants d'une centaine de km.

82. Tous ces arguments, les perspectives d'augmentation du nombre des usagers et la densité de population préconisent ainsi la ligne Paris-Bruxelles-Cologne avec des arrêts à Liège et à Aix-la-Chapelle, afin de garantir le succès commercial par l'apport du trafic intérieur.

83. Les trains à grande vitesse sont aussi un élément important d'aménagement du territoire puisqu'ils permettront un accès rapide aux régions périphériques. Les rames devront rouler entre 160 et 250 km/h, voire 300 km/h, la vitesse minimale est suffisamment basse pour permettre une intégration des lignes existantes et le passage dans les agglomérations. D'autre part, un réseau à 200 km/h est justifié par une infrastructure et une superstructure qualitative au profit des usagers de ce type de transport. En conséquence, la combinaison d'anciennes voies modernisées avec de nouvelles spécialisées pourrait amener une solution adéquate au problème, tout en soulignant que l'adaptation des lignes existantes au trafic à grande vitesse exige davantage d'investissements que la situation en site propre.

84. La circulation de trains à grande vitesse implique indubitablement la modernisation du réseau existant afin de permettre une bonne irrigation du réseau rapide dont la prospérité dépend étroitement de l'apport d'une clientèle régulière. En Belgique, la ligne Courtrai-Gand, à quatre voies, offre des perspectives encourageantes pour la desserte de l'hinterland en permettant aux trains traditionnels de rouler à 200 km/h, tandis que la dorsale wallonne Tournai-Mons-Namur-Liège et la connection vers le Sud, Luxembourg-Gouvy-Liège, en nécessiteraient tout autant.

3.2. *Coûts, financement, investissements et rentabilité*

85. Le financement, les investissements et la rentabilité constituent le talon d'Achille des projets

astutely exploited, these points often present opponents with ideal grounds for criticism.

86. To ensure maximum economic viability, it will be necessary for the networks to be based on national transport potential and designed to meet the needs of each country. Co-ordination and planning of the different national networks will be essential from the beginning.

3.2.1. Results and traffic forecasts

87. From the financial point of view, the strong increase in indirectly generated traffic has enabled the French *TGV Paris-Sud-Est* to achieve a turnover of 3 500 million French francs, resulting in net profits of 700 million francs after deduction of investment costs. Even with traditional train tickets and TGV tickets selling at the same price, there is a demand for high-speed trains, which are also able to compete with air transport over medium distances. It is now important to make a qualitative leap forward, particularly with regard to transfrontier transport.

88. The forecasts for passenger numbers on different lines show that the TGV is making a positive impact on traffic. For example, new traffic generated by the high-speed Brussels-Cologne link alone should amount to 3 million extra passengers per year on this route, with a further 2 million on the Antwerp-Amsterdam branch. Detailed studies have produced the following figures for the European network: 12 million passengers for Paris-Brussels, 24 million for Paris-Lille, 15 million for Lille-London, 11 million for Lille-Brussels, 5,5 million towards Eastern Europe and 2,5 million towards Northern Europe.

3.2.2. Costs and financial arrangements

89. According to the SNCF, the cost of a European network of 6 000 km would be 45 000 million ECU. For a network of between 8 000 and 9 000 km with two transalpine routes, there would need to be an investment of nearly 70 000 million ECU. The *TGV nord-européen* section, the real backbone of the "grand network", would cost about 6 800 million ECU, including roughly 2 100 million for the construction of new lines, 1 100 million for the adaptation and development of existing lines and 1 450 million for investment in rolling stock. Having studied the project, the twenty largest European banks are all prepared to participate in its financing. 1 800 million ECU remain to be found.

90. Admittedly, it was felt that, in this period of economic austerity and in view of the specific nature of transport infrastructure investment, new machinery should be set up for co-operation between the public and private sectors. But this paradoxical situation, which on the one hand

à grande vitesse. Exploités astucieusement, ces différents points présentent souvent un alibi idéal pour les opposants.

86. La rentabilité économique sera d'autant mieux assurée que les réseaux seront basés sur les potentiels de transport nationaux et destinés à répondre aux besoins de chaque pays. La coordination dès l'origine et les planifications des différents réseaux nationaux s'imposent.

3.2.1. Résultats et perspectives de fréquentation

87. Sur le plan financier, la forte progression du trafic induit a permis au TGV Paris-Sud-Est français de réaliser un chiffre d'affaires de 3,5 milliards de francs français, dégageant après prise en compte des charges d'investissement un bénéfice net de 700 millions de francs français. Même à des prix de billet équivalent (traditionnel et TGV), il existe une demande pour des trains rapides, qui s'affirme également comme élément de concurrence face au transport aérien à moyenne distance. Il importe maintenant de faire un saut qualitatif, notamment en ce qui concerne les transports transfrontaliers.

88. Compte tenu des perspectives des usagers sur les différentes lignes, le TGV produit un effet positif sur le trafic. Ainsi le flux généré par le seul trafic TGV Bruxelles-Cologne devrait ajouter 3 millions de voyageurs par an sur cet axe et l'antenne vers Anvers/Amsterdam 2 millions. Les études approfondies ont émis les chiffres suivants pour le réseau européen: 12 millions de passagers pour Paris-Bruxelles, 24 millions pour Paris-Lille, 15 millions pour Lille-Londres, 11 millions pour Lille-Bruxelles, 5,5 millions vers l'Est et 2,5 millions vers le Nord.

3.2.2. Coûts et montage financier

89. Le coût d'un réseau européen de 6 000 km s'élève, selon la SNCF, à 45 milliards d'ECU. Pour un réseau de 8 000 à 9 000 km qui comporterait deux percées alpines, il faudrait libérer près de 70 milliards d'ECU. Le tronçon du TGV nord-européen, véritable ossature du «Grand réseau», porte sur environ 6,8 milliards d'ECU, dont environ 2 100 millions pour la construction de nouvelles lignes, 1 100 millions pour l'aménagement et le développement de lignes existantes et 1 450 millions d'ECU pour l'investissement dans le matériel roulant. Les vingt plus grandes banques européennes ayant étudié le dossier sont toutes disposées à participer au financement. Reste 1,8 milliard d'ECU à trouver.

90. Certes, il était apparu qu'en cette période de rigueur économique et compte tenu de la nature propre des investissements d'infrastructures de transport, de nouveaux mécanismes de coopération entre le secteur public et le secteur privé devraient être mis en place! Mais cette situation

reveals a fascination for large-scale projects and on the other shows a disturbing fall in the level of investment and participation by the public sector, makes it necessary to find original sources of finance and new forms of co-operation.

91. In addition, the stock exchange difficulties which have broken out since 19 October 1987 have raised disturbing doubts about the future availability of capital.

92. Nevertheless, the development of the private sector's interest in investment in large-scale infrastructure projects, illustrated by the financial arrangements made for the construction of the Channel tunnel, raises the hope of more positive attitudes in future in this sector.

93. Thus, it can be seen that a new approach is appearing in the transport sector, under the deplorable pressure of the state of public finances, an approach which represents a break with certain traditions and could prove to be profitable in the future. However, complete privatisation would be undesirable because of the necessary integration of high-speed train projects in national railway networks into a single entity and the low profitability on some limited sections.

94. Lastly, the European Economic Community will be called on to make a contribution to the financing. Recalling the European Parliament's Resolution of 6 April 1987 on the proposal of the Commission of the European Communities to the Council (COM (86) 340 final — Doc. C2-69 (86)) concerning a regulation on the granting of financial support as part of a medium-term transport infrastructure programme and on the development of European Community policy in the field of transport infrastructures (Doc. A2-252/86), the consortia backing the high-speed train project once again requested financial assistance without any distorting conditions (*vis-à-vis* road transport).

95. A Community programme to set up a European high-speed train network is one of the priority objectives of future railway policy. The essential role of the EEC must be to co-ordinate the initiatives of member states and private operators (and also public companies, perhaps).

96. There should not be undue emphasis on the profitability of isolated routes in economic and financial terms, with no account being taken of the network as a whole or social and even political benefits.

4. Conclusion

97. The mobilisation of good will and all available means is essential, if only because of the inevitable industrial, social and political repercussions of the construction of a European high-speed

paradoxe qui, d'une part, met en évidence la fascination pour les grands projets et, d'autre part, présente un fléchissement inquiétant des investissements et de la participation du secteur public, oblige à trouver des moyens de financement originaux et des modalités nouvelles de coopération.

91. De plus, les difficultés boursières, qui ont éclaté depuis le 19 octobre 1987, laissent peser une hypothèque inquiétante quant aux disponibilités financières futures.

92. L'évolution de l'intéressement du secteur privé en faveur de l'investissement dans les grandes infrastructures, illustrée par le montage financier retenu pour la construction du tunnel sous la Manche, permet néanmoins d'augurer d'attitudes plus volontaristes dans ce secteur.

93. On voit ainsi apparaître dans le monde des transports, sous la pression déplorable de l'état des finances publiques, une approche nouvelle, rompant avec certaines traditions et qui pourrait s'avérer prometteuse pour l'avenir. Toutefois, une privatisation complète serait peu souhaitable en raison de l'intégration nécessaire du projet TGV dans les réseaux ferroviaires nationaux dans un ensemble et de la rentabilité réduite sur certains tronçons limités.

94. Enfin, la Communauté européenne sera sollicitée afin d'intervenir dans le financement. Rappelant la Résolution du Parlement européen du 6 avril 1987, sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil (COM (86) 340 final — Doc. C2-69 (86)) relative à un règlement concernant l'octroi d'un soutien financier dans le cadre d'un programme à moyen terme d'infrastructures de transport et sur le développement de la politique de la Communauté européenne dans le domaine des infrastructures de transport (Doc. A2-252/86), les groupements favorables au TGV espèrent à nouveau un appui financier dénué de conditions de distorsions (par rapport à la route).

95. Un programme communautaire pour la réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse constitue l'un des objectifs prioritaires de la politique ferroviaire future. Le rôle essentiel de la CEE doit être de coordonner les initiatives des Etats membres et des opérateurs privés et peut-être même publics.

96. Il faut éviter de trop interpréter en termes de rentabilité économique et financière à l'égard des tracés pris isolément tout en négligeant la globalité du réseau et en écartant les éléments de rentabilité sociale sinon politique.

4. Conclusion

97. La mobilisation des volontés et de tous les moyens disponibles s'impose, ne serait-ce qu'en raison des retombées industrielles, sociales et politiques qu'entraînera inévitablement la réalisation

train network. The full potential of the techniques known at present must stimulate interested circles to promote this "European product".

98. One last problem which I have not yet mentioned is the very controversial question of the organisation and management of such a network, which will no doubt produce important innovations in this field. Railway companies must be able to organise themselves into a consortium, to plan the creation of railway units, marketing of services, management and maintenance of control systems, goods transport, etc.

99. The European Parliament considers, *inter alia*, that with a view to providing the necessary logistic support to the Commission's services in deciding the details of the project, the Infrastructure Committee mentioned in the Council's Decision No. 78/174/EEC should operate in close contact with:

- the competent administrations of member states;
- railway companies;
- large European railway equipment producers;
- qualified research institutes.

100. Many would like to see intervention by the Community, which could take the form of a budget guarantee for loans granted by the European Investment Bank from its own funds or from loans raised by the Commission of the European Communities. The EIB's involvement would create confidence among international financial circles. This proposal is justified by the fact that the European Parliament is aware that the development of a high-speed rail system will involve concerted action by the European Community, member states and private and public operators.

101. The *TGV nord-européen* is the first experience of a transfrontier European network which requires all countries to go beyond mere national concerns and see the future in terms of perfecting the integration of Europe into a single whole.

Chapter V

Goods transport by water

102. Trends in 1986 and the detailed information and comments of ECMT are covered in the first part of this report. However, an analysis of trends in some individual countries suggests some specific comments.

103. Over the last seventeen years, in most countries, overall growth in this sector has been

d'un réseau européen de lignes et de trains à grande vitesse. Toutes les possibilités techniques actuellement connues doivent stimuler les milieux intéressés à favoriser ce produit *Made in Europe*.

98. Dernier problème auquel il n'a pas encore été fait allusion est le point très discuté de l'organisation et de la gestion d'un tel réseau qui sans aucun doute engendrera d'importantes innovations dans ce domaine. Les entreprises ferroviaires devront pouvoir s'organiser elles-mêmes en consortium, envisageant la création d'unités ferroviaires, la commercialisation des services, la gestion et l'entretien des systèmes de contrôle, le transport de marchandises.

99. Le Parlement européen estime, entre autres, qu'en vue d'offrir le soutien logistique nécessaire aux services de la Commission en ce qui concerne la définition du projet, le Comité d'infrastructure dont il est question dans la décision du conseil n° 78/174/CEE devrait opérer en contact étroit avec:

- les administrations compétentes des Etats membres;
- les compagnies de chemins de fer;
- les grandes industries européennes de production de matériel ferroviaire;
- les instituts de recherche qualifiés.

100. L'intervention communautaire, très convoitée, pourrait prendre la forme d'une garantie budgétaire à des prêts que la Banque européenne d'investissement, facteur de confiance pour les milieux financiers internationaux, accorderait sur ses ressources propres ou sur des ressources d'emprunt collectées par la Commission des Communautés européennes. Proposition justifiée par le fait que le Parlement européen est conscient que le développement d'un système ferroviaire à grande vitesse implique des interventions cohérentes de la part respectivement de la Communauté européenne, des Etats membres et des opérateurs privés et publics.

101. Le *TGV nord-européen* est la première expérience de réseau européen transfrontalier qui exige de la part de tous de dépasser les seules préoccupations nationales et d'envisager l'avenir par une optimisation de l'intégration de l'Europe entière.

Chapitre V

Le transport de marchandises par voie fluviale

102. L'évolution en 1986 ainsi que les détails et remarques de la CEMT sont repris dans la première partie de ce rapport. Cependant, l'analyse de l'évolution dans certains pays suscite quelques commentaires particuliers.

103. Ce secteur a connu, ces 17 dernières années, au sein de la plupart des pays une progres-

between 0,1 % and 4,2 %. The statistics currently available confirm that the volume of traffic fell in Switzerland, Ireland and Belgium. Traffic in France, especially, fell by nearly 50 %! Nevertheless, inland waterways, which are very sensitive to market disturbances, are subject to worrying fluctuations, and in 1986 even the volume of traffic in some countries was lower than in 1977-81 and 1974.

104. The slight upturn in 1986 confirms that inland waterways are still very much alive, and consequently the strenuous efforts made by inland navigation companies are worthy of close attention.

I. Rhine traffic

105. During the period 1979-86 total Rhine shipping increased by 10,6 %; this increase must be attributed to the growth of the Dutch inland waterway fleet, the only one to show an increase.

106. The first statistics show a splendid upturn of Rhine traffic in 1986, due to favourable weather conditions, excellent rates of flow and increases in the volume of hydro-carbons, solid fuel, cereals and building materials carried. During the same period transfers between Rhine and marine shipping increased by 15,7 %.

107. The fall in traffic between 1979 and 1985 led to a surplus capacity of Rhine shipping estimated at nearly 20 %. The Central Commission for the Navigation of the Rhine and the European Communities have not yet been able to solve this problem.

II. Projects and problem analysis

108. The objective of a common European inland-waterway policy is to create a network of inland waterways of "Community" interest forming a coherent group of large-scale waterways used for international traffic, that is to say to create a continuous network, without the need for transshipment, able to take vessels up to at least class IV in the ECMT classification (more than 1 000 t) so that the sections of the network can help to develop international traffic.

109. Political administrators, technical experts and users, for example, have tended to show support for large-scale links of European interest. Such links include the Lys, Meuse-Rhine, Upper Escaut, Saône-Rhine and Rhine-Main-Danube projects. The use of inland-waterway vessels of heavy tonnage is becoming more and more widespread, and the future European inland-waterway network should take account of this. Above all, however, new projects, improvements and hence investment depend on the prospects for economic viability.

sion globale de l'ordre de 0,10 % à 4,20 %. Les statistiques disponibles actuellement confirment que la Suisse, l'Irlande et la Belgique ont accusé une diminution. La France, surtout, a connu une régression de près de 50 %! Il n'en reste pas moins que la voie fluviale, très sensible aux perturbations du marché et soumise à des fluctuations préoccupantes, a même enregistré en 1986 des diminutions par rapport à 1977-1981 et 1974.

104. La voie fluviale, comme le confirme la légère reprise en 1986, reste bien vivante et en conséquence les efforts pénibles consentis par les entreprises de batellerie méritent toute l'attention.

I. Le trafic sur le Rhin

105. Au cours de la période 1979-1986, la flotte rhénane a augmenté de 10,6 %; cette évolution est principalement imputable à la batellerie néerlandaise qui est la seule à progresser.

106. Les premières statistiques font état d'une belle reprise du trafic rhénan en 1986; elle est due à des conditions météorologiques favorables, à l'excellente hydraulité, à l'accroissement des courants d'hydrocarbures, de combustibles solides, de céréales et de matériaux de construction. Durant cette même période, les échanges rhéno-maritimes ont marqué une progression de 15,7 %.

107. L'évolution négative des trafics entre 1979 et 1985 a conduit à un excédent de capacité estimé à près de 20 % de la flotte rhénane. La Commission centrale pour la navigation du Rhin et la Communauté européenne n'ont encore pu apporter de réponse à ce problème.

II. Projets et étude des problèmes

108. L'objectif d'une politique commune de la navigation européenne est de créer un réseau de voies navigables d'intérêt « communautaire » qui forme un ensemble cohérent de voies à grand gabarit utilisées pour le trafic international. C'est-à-dire instaurer un réseau continu, sans rupture de charge permettant au minimum le passage de bateaux de la classe IV de la classification de la CEMT (supérieurs à 1 000 t) afin que les voies du réseau concourent au développement du trafic international.

109. Ainsi, responsables politiques, techniciens et usagers se sont plutôt prononcés en faveur de liaisons à grand gabarit d'intérêt européen. Dans ce cadre, nous pouvons citer les projets: Lys, Meuse-Rhin, Haut-Escaut, Saône-Rhin et Rhin-Main-Danube. Les bateaux de navigation intérieure de fort tonnage connaissent une faveur sans cesse grandissante. Il serait bon que le futur réseau européen de voies navigables en tienne compte. Mais avant tout, les constructions, les modifications et donc les investissements dépendent des perspectives de rentabilité.

110. The projects involving the Lys (preservation of the local industrial base), Meuse-Rhine (North and Centre) and to a lesser extent the Upper Escaut will certainly not raise any problems in this respect. But profitability in the short or medium term cannot be the only decisive factor. The Seine-Escaut project, for example, which is viable though only just, is essential for the integration of the northern and southern sections of the proposed European network and would help to reduce the burden on an existing infrastructure approaching saturation point. The advantages of the Saône-Rhine project relate above all to a long-term view of the policy of European development.

111. Since 1981 there have been fears that this economically vital project would be abandoned. Even today the French Government intends to make only a limited commitment. Nevertheless, events will no doubt be seen to be moving in the right direction and this link should undoubtedly form part of the programme to be promoted.

112. Just as with other means of transport at present, inland waterways are being denied sufficient financial resources to carry out innovations and/or improvements. The various governments are leaving it up to their successors to become involved in "risky" investments.

III. *Obstacles to a free market*

113. Thus, a policy of investment in line with the requirements of the market together with the elimination of licence procedures discriminating against foreign nationals, reserved cargos, the allocation of goods to carriers by rota, fixed charges, etc. could help to stimulate growth in the near future.

114. Harmonisation at European level of regulations concerning vessels to be broken up (the number of vessels to be scrapped varies from country to country) is also an important demand. National shipping renewal funds would allow concerted action in this field at Community level and halt any increase in capacity. The objective would not be to eliminate the construction sector, which has been moribund for the last fifteen years; this would be a vital measure to deal with surplus capacity on waterways such as the Rhine. At the same time, the continuation of activities in this sector would be assured if, whenever a vessel was built or imported, an older vessel was broken up or a special contribution paid into the solidarity fund.

115. The full advantages of such a system will be felt only if there is real uniformity. At the moment, when demand for transport is particularly low in relation to supply, this rule is not the ideal solution but it undoubtedly constitutes a step in the right direction.

110. Les projets de la Lys (sauvegarde de l'acquis industriel local), Meuse-Rhin (Nord et Centre) et dans la moindre mesure Haut-Escaut ne poseront certainement pas de problèmes à ce sujet. Mais la rentabilité à court ou moyen terme ne peut constituer le seul point décisif. Ainsi le projet Seine-Escaut, connaissant une rentabilité positive mais très faible, est indispensable pour l'intégration Nord-Sud des éléments du réseau européen projeté et contribue à délester une infrastructure existante en voie de saturation. Le projet Saône-Rhin connaît des avantages relevant surtout d'une vision prospective à long terme de la politique de développement européenne.

111. Depuis 1981, on craignait de voir enterrer ce projet économiquement vital. Le Gouvernement français encore actuellement ne prévoit que des engagements limités. Mais l'évolution devra s'avérer favorable et cette liaison devra sans aucun doute faire partie du programme à promouvoir.

112. Parallèlement aux autres moyens de transport, la voie fluviale est confrontée à un refus d'allocation des moyens financiers en quantités suffisantes afin de réaliser les innovations et/ou les modifications. Les différents gouvernements abandonnent à leurs successeurs le soin de se lancer dans des investissements «risqués».

III. *Les entraves du marché*

113. Aussi une politique d'investissement ajustée aux nécessités du marché et l'élimination des procédures d'autorisation discriminatoire pour les étrangers, des cargaisons réservées, des marchandises affectées aux transporteurs à tour de rôle, des tarifications obligatoires, etc. pourront contribuer à une évolution positive des activités dans un proche avenir.

114. L'harmonisation à l'échelle européenne des réglementations concernant les déchirages (le nombre de bateaux à supprimer varie d'un pays à l'autre) constitue également une revendication importante. Des fonds nationaux de déchirage permettraient des actions coordonnées de celle-ci au plan communautaire et l'arrêt de toute augmentation de capacité. L'objectif n'est pas d'éliminer le secteur de la construction qui était pratiquement éteint ces quinze dernières années, mais une mesure vitale face à la surcapacité, entre autres, sur le Rhin. D'autre part, le maintien des activités dans ce secteur serait assuré si, parallèlement à la construction ou à l'importation d'un bateau, une cale vétuste était déchirée ou qu'une contribution spéciale au fonds de solidarité était versée.

115. L'ensemble d'un tel système présente tous ses intérêts à condition que l'uniformité soit réelle. Examinant une situation conjoncturelle où la demande de transport est particulièrement faible en regard de l'offre, cette règle ne représente pas la solution idéale, mais sans aucun doute un pas vers son assainissement.

IV. Conclusion

116. On the whole, the reason for the decline of the inland-waterways sector is that it has become less competitive. The developments in this direction described in the different reports on trends in international traffic and infrastructure requirements clearly show an increase in the market share of road transport and stagnation of transport by rail and inland waterways. This being the case, road transport demand should be redirected towards other means of transport in order to relieve saturated roads.

117. Establishing the possibility of participating in international transport on an equal footing is essential in order to ensure access to the various national markets and the achievement of harmonisation at European level. In 1993 the great single market will come into being, and by then all inland-waterways transport operators will need to take up this challenge.

Chapter VI

Combined transport

118. Each means of transport, whether by water, rail or road, has particular characteristics which form the basis of its natural advantages, the latter ranging from flexibility to saving of time or money according to the nature of the goods carried.

119. Combined transport brings together different possibilities (safety, flexibility, etc.) to ensure the economically viable carriage of a particular product while enhancing the status of inland waterways and railways.

120. Two conditions need to be met: there must be competitive rates and quality must match that of transport carried out by road throughout.

121. There are necessarily some products which, for obvious reasons, cannot be carried by combined transport. This applies to express deliveries, short-distance traffic, perishable goods or those which need constant supervision. For such products transport costs bear no influence on choice.

122. The promotion of combined transport is one of the concerns of ECMT's Council. Each sector considers that the other forms of transport constantly threaten its own traffic. These attitudes, which impede relations of trust and co-operation between the different types of transport, must be resisted.

123. Quality of service plays an essential role in the decision of a consignor who chooses to make use of combined transport. Cheaper rates are not

IV. Conclusion

116. Le déclin du secteur de la navigation intérieure s'explique aussi globalement par la baisse de ses performances. Les perspectives à ce sujet décrites dans les différents rapports sur les tendances du trafic international et les besoins en infrastructures indiquent nettement une progression de la part du transport par route et une stagnation du transport par chemins de fer et par voies navigables. Dans ces conditions, c'est donc la demande s'adressant au secteur du transport routier qui devrait être réorientée vers d'autres modes de transport afin de soulager les cas de saturation.

117. La création de possibilités similaires de participation au trafic international est une condition indispensable pour l'accessibilité des différents marchés nationaux et la réalisation d'une harmonisation à l'échelle européenne. En 1993, le grand marché intérieur verra le jour et tous les bateliers devront d'ici-là relever ce défi.

Chapitre VI

Les transports combinés

118. Chaque moyen de transport, eau, rail ou route, possède des caractéristiques particulières qui constituent la base de leurs avantages naturels, ceux-ci allant de la souplesse du transport à l'économie de temps ou d'argent selon la nature des marchandises transportées.

119. Les transports combinés associent différentes possibilités (sécurité, flexibilité, etc.) pour assurer un acheminement rentable d'un produit déterminé tout en revalorisant la voie navigable et les chemins de fer.

120. Deux conditions sont à remplir: présenter des tarifs concurrentiels et une qualité de transport équivalente au transport effectué bout à bout par la voie routière.

121. Il y a nécessairement des produits qui, au départ, ne peuvent entrer dans le cadre d'un transport combiné, c'est le cas des envois express, du trafic à courte distance, des marchandises périssables ou à surveiller constamment. Pour ceux-ci, le prix du transport n'est pas un facteur de choix.

122. La promotion des transports combinés est un des soucis du Conseil de la CEMT. Chaque partie considère que les autres modes de transport constituent des formes d'agression permanente à leur propre trafic. Il faut combattre ces facteurs psychologiques qui entravent les relations de confiance et de coopération entre les différents types de transports.

123. La qualité du service joue un rôle essentiel dans la décision de l'expéditeur qui est amené à fixer son choix sur le transport combiné. Des prix

sufficient by themselves to attract extra traffic if total transport time door to door is too long, if it is uncertain whether delivery deadlines will be met, if there is a serious risk that the goods will deteriorate or when arrivals and departures are too infrequent.

124. Prices, however, play a decisive role; an effort must be made to reduce costs relating to capital investment and loading or transshipping operations. It would be possible to make economies of scale in the purchase of equipment if the market share of combined transport was larger.

125. ECMT has set up a permanent working group to study combined transport. Its objective is to combine regular deliveries by rail over long distances with the speed of road transport over shorter distances.

126. There are therefore the beginnings of a solution to the congestion and environmental problems caused by heavy goods-vehicle traffic. This is an essential factor in the implementation of a realistic European transport policy.

127. The rapid rate of growth of combined transport in particular sectors of dense traffic, such as the Swiss and Austrian transalpine routes, and the excellent contribution they can make to the reduction of bottlenecks on many routes already give grounds for optimism and confirm combined transport as an economically viable alternative, especially when the less obvious advantages (with regard to pollution and various types of nuisance) are taken into account.

128. That is why the European Economic Community has been dealing for years with the problems of goods traffic in transit via Switzerland, Austria and Yugoslavia, through which trade between certain Community countries must pass. In the case of Austria, ministerial meetings between the countries most directly concerned have already been held; in the case of Yugoslavia, the EEC has already made a contribution through the European Investment Bank to the financing of certain infrastructures; in the case of Switzerland, several specific problems (motorway tax, weights and dimensions) have been discussed.

129. ECMT, for its part, attaches great importance to the need to provide a quality of service comparable with that of other types of transport, an essential precondition for the success of combined transport.

130. To be able to accommodate piggy-back vehicles, railway companies must increase corner heights on their networks to 4 m, while the establishment of international wagon pools would be a further economic advantage.

plus bas ne pourront attirer à eux seul un volume de trafic supplémentaire si le temps total du transport porte à porte est trop long, si la fiabilité des délais de transports n'est pas assurée, si les risques de détérioration des marchandises sont importants ou que la fréquence des arrivées et des départs est trop espacée.

124. Les prix jouent cependant un rôle déterminant; il faut s'efforcer de réduire les coûts relatifs aux équipements, aux opérations de chargement ou de transbordement. Des économies d'échelle dans l'achat de matériels seraient réalisables si la part du transport combiné était plus importante.

125. La CEMT a créé un groupe de travail permanent pour étudier les transports combinés. Son objectif est d'associer l'acheminement régulier par wagons de chemins de fer sur les longues distances et la rapidité du transport routier sur des distances plus courtes.

126. Il y a donc une amorce de résolution aux problèmes d'encombrement et d'environnement pour le trafic «poids lourds». C'est un facteur essentiel de mise en œuvre d'une politique réaliste des transports en Europe.

127. Le taux de croissance rapide des transports combinés dans des secteurs particuliers à fort trafic, comme les traversées alpines (Suisse et Autriche), et l'excellente solution qu'ils représentent pour réduire les goulets d'étranglement sur de nombreux itinéraires, sont déjà des sujets d'optimisme qui confirment que leur alternative économique est viable, surtout si on tient compte de leurs avantages moins apparents (pollution, nuisances diverses).

128. C'est ainsi que la Communauté européenne s'occupe depuis des années des problèmes de transit des marchandises à travers la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie, qui représentent un lieu de passage obligatoire pour certains échanges intracommunautaires. Avec l'Autriche, des réunions ministérielles entre les pays les plus directement concernés ont déjà eu lieu; à l'égard de la Yougoslavie, la CEE a déjà participé à travers la Banque européenne d'investissement au financement de certaines infrastructures; avec la Suisse, plusieurs problèmes spécifiques (taxe autoroutière, poids et dimensions) ont été discutés.

129. Pour sa part, la CEMT insiste beaucoup sur le respect d'une qualité de services comparable à celle des autres types de transport, c'est une condition indispensable à la réussite du transport combiné.

130. Pour recevoir les véhicules de feroutage, les chemins de fer doivent amener le gabarit de leurs réseaux à une hauteur de 4 m, et la constitution de pools internationaux de wagons serait un avantage économique supplémentaire.

131. Infrastructure obstacles should be eliminated, frontier checks and controls reduced, administrative procedures simplified and quantity restrictions for deliveries to terminals lifted.

132. ECMT must play a leading role as a co-ordinator, taking into account important developments in the EEC.

Chapter VII

The multilateral quota

133. The multilateral quota system plays an important role in the harmonisation of the terms of competition between international road haulage contractors.

134. A welcome development is Finland's accession to the system, which makes it even more important, since from 1 January 1988 it will cover all the ECMT member states.

Use of the ECMT multilateral quota Total traffic — Million t-km

	1975	1980	1985	1986	86/85
D	84,04	125,05	192,62	191,10	-1
A	22,80	29,34	46,99	49,29	+5
B	43,41	61,25	120,17	153,99	+28
DK	38,48	66,16	109,78	105,13	-4
E	28,93	49,53	106,72	96,23	-10
F	48,35	73,33	187,27	161,41	-14
GR	9,07	19,04	43,40	67,68	+56
IRL	8,07 ¹	25,94	49,95	44,95	-10
I	54,71	63,53	78,46	86,15	+10
L	11,27	20,38	58,43	71,68	+23
N	13,07	24,60	59,70	63,58	+6
NL	62,50	83,78	153,39	147,94	-4
P	7,63	27,07	39,95	49,90	+25
UK	23,27	32,36	59,40	55,14	-7
S	22,78	34,07	70,07	65,57	-6
CH	24,55	27,63	45,56	48,16	+6
TR			18,84	15,37	-18
YU			113,71	152,41	+34
ECMT	E 511,00 ²	763,06 ²	1 554,42	1 625,68	+5
Number of permits	385	458	723	723	

1. First half of 1975 only.

2. ECMT = 16 countries: D, A, B, DK, E, F, GR, IRL, I, L, N, NL, P, UK, S, CH.

E = Estimate.

The above graph shows that use of the ECMT multilateral quota increased threefold between 1975 and 1986, while the number of licences almost doubled over the same period.

131. Il faut éliminer les entraves au niveau des infrastructures, réduire les contrôles et les vérifications aux frontières, simplifier les procédures administratives et lever les restrictions quantitatives pour les acheminements aux terminaux.

132. La CEMT doit jouer un rôle de premier plan en matière de coordination, en tenant compte des évolutions importantes au sein de la CEE.

Chapitre VII

Le contingent multilatéral

133. Le système du contingent multilatéral joue un rôle important dans l'harmonisation des conditions de concurrence entre les transporteurs routiers internationaux.

134. On enregistre favorablement l'adhésion de la Finlande au système multilatéral, ce qui accroît encore son intérêt puisque son champ d'application couvrira, au 1^{er} janvier 1988, l'ensemble des Etats membres de la CEMT.

Utilisation du contingent multilatéral CEMT Trafic global effectué — Millions de t-km

	1975	1980	1985	1986	86/85
D	84,04	125,05	192,62	191,10	-1
A	22,80	29,34	46,99	49,29	+5
B	43,41	61,25	120,17	153,99	+28
DK	38,48	66,16	109,78	105,13	-4
E	28,93	49,53	106,72	96,23	-10
F	48,35	73,33	187,27	161,41	-14
GR	9,07	19,04	43,40	67,68	+56
IRL	8,07 ¹	25,94	49,95	44,95	-10
I	54,71	63,53	78,46	86,15	+10
L	11,27	20,38	58,43	71,68	+23
N	13,07	24,60	59,70	63,58	+6
NL	62,50	83,78	153,39	147,94	-4
P	7,63	27,07	39,95	49,90	+25
UK	23,27	32,36	59,40	55,14	-7
S	22,78	34,07	70,07	65,57	-6
CH	24,55	27,63	45,56	48,16	+6
TR			18,84	15,37	-18
YU			113,71	152,41	+34
CEMT	E 511,00 ²	763,06 ²	1 554,42	1 625,68	+5
Nombre d'autorisations	385	458	723	723	

1. 1^{er} semestre 1975.

2. CEMT = 16 pays: D, A, B, DK, E, F, GR, IRL, I, L, N, NL, P, UK, S, CH.

E = Estimation.

Ce tableau révèle que l'utilisation du contingent multilatéral CEMT a triplé de 1975 à 1986 tandis que, pendant cette même période, le nombre d'autorisations a, quant à lui, presque doublé.

135. ECMT licences are much sought after for traffic outside the EEC, as was confirmed by the decision of the Council of Ministers on 1 July 1987 to increase the number of licences by 20 %.

136. At its next session the Council will discuss two proposals: consideration of a new distribution of licences among member states, taking more account of the specific needs of peripheral countries, and an overall increase in the quota for 1988.

Chapter VIII

Transport and communications in the Mediterranean basin

137. The Mediterranean basin comprises a group of eighteen countries, including seven ECMT member states, with a total population of more than 350 million. It is divided into three regions with wide disparities regarding the level of transport infrastructure development.

138. The geographical situation of the Mediterranean, where three continents (Europe, Africa and Asia) meet, gives it a strategic, central position in North-South relations. Most of the results of traditional circuits of industrial and commercial development were concentrated in northern Europe — to the exclusion, with some exceptions, of the South — and this led to the more extensive development of communication networks there.

139. New concepts arising from the North-South dialogue are now imposing new concerns, including the demand for greater fluidity in commercial exchanges between northern and southern Europe, Europe and Africa, and Europe and Asia. Hence the importance of planning new routes and fixed links in pursuance of these objectives.

1. Incentives

140. The interest shown by most of the countries of Europe, Africa and the Middle East in the construction of an 11 370 km-long orbital road and the extension of existing railway networks is prompted by the following factors:

— the growing volume and encouraging prospects of trade between Europe and Africa, that is to say the economic revival of under-developed regions, as the complementarity between the economic structures of the two continents becomes increasingly apparent;

— the accession of Spain, Portugal and Greece to the European Economic Community and consequently closer integration of those countries;

135. Les autorisations CEMT sont très recherchées pour les trafics extérieurs aux Communautés européennes, situation confirmée par la décision du Conseil des Ministres du 1^{er} juillet 1987 d'accroître de 20 % le nombre de ces autorisations.

136. Le conseil examinera deux propositions lors de sa prochaine session, l'examen d'une nouvelle distribution des licences entre les pays membres en répondant mieux aux besoins spécifiques des pays excentrés et une augmentation globale du contingent pour l'année 1988.

Chapitre VIII

Les transports et les communications dans le bassin méditerranéen

137. Le bassin méditerranéen est un ensemble de dix-huit pays, dont sept membres de la CEMT, comptabilisant plus de 350 millions de personnes et se divisant en trois régions dont le niveau de développement des infrastructures de transport présente des différences importantes.

138. La configuration géographique, jouxtant trois continents (Europe, Afrique, Asie), offre un caractère stratégique de charnière dans les relations Nord-Sud. Les circuits traditionnels du développement industriel et commercial ont concentré l'essentiel de leurs résultats dans les régions septentrionales, délaissant le Sud européen, sauf exceptions, et entraînant l'élaboration des réseaux de circulation en conséquence.

139. Les nouveaux concepts s'inscrivant dans le dialogue Nord-Sud impriment aujourd'hui de nouvelles préoccupations dont l'exigence d'une meilleure fluidité des échanges commerciaux entre l'Europe septentrionale et l'Europe méridionale, entre l'Europe et l'Afrique, entre l'Europe et l'Asie. D'où l'importance de la définition de nouveaux tracés et liaisons fixes de nature à concrétiser les objectifs.

1. Motivations

140. L'intérêt que porte la majorité des pays d'Europe, d'Afrique et du Proche-Orient à la réalisation d'une ceinture routière (11 370 km) et à un développement des réseaux ferroviaires s'explique par:

— l'augmentation et les perspectives encourageantes des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Afrique, c'est-à-dire la relance économique de régions peu développées, les structures économiques de ces deux continents présentant une complémentarité de plus en plus marquée;

— l'adhésion de l'Espagne, du Portugal et de la Grèce à la Communauté européenne et en conséquence un renforcement de leur intégration;

— preferential agreements between the EEC and most other Mediterranean countries ;

— the gradual development of transport in Africa, which is still at an embryonic stage ;

— the presence of holiday centres and the frequency of tourist traffic during the whole summer period in southern Europe and North Africa.

II. *The parties involved*

141. At present the United Nations Economic Commission for Europe and the International Union of Railways are trying to negotiate grounds for agreement between the various governments of the three continents in order to promote the two main forms of land transport.

142. The Council of Europe, for its part, must be involved in these projects, especially because the infrastructure development plan involves countries such as Switzerland, Austria, Yugoslavia and Turkey, and consequently goes beyond the jurisdiction of the EEC, which is encouraging this pre-European project. These links would provide a means of expression for the coherent policy of establishing a regional and interregional economic balance advocated by the Council of Europe.

III. *Proposed routes*

143. The following projects have been proposed by the bodies involved :

— the France-Iberian peninsula-North Africa corridor for western Europe, supported by, *inter alia*, the close co-operation between the Moroccan and Spanish Governments over the plan to construct a fixed link across the Strait of Gibraltar ;

— the Scandinavia-southern Europe corridor for central Europe ;

— the Trans-European North-South Motorway (TEM) linking northern and south-eastern Europe.

144. The beginning of preliminary studies for the construction of a fixed link across the Strait of Gibraltar resulted from the signing of an agreement in June 1979 between the King of Morocco and the King of Spain. Since then scientific and technical co-ordination and traffic forecasts have transformed this Utopian idea into an irreversible process. This project, together with the proposed Messina link and the new bridge over the Bosphorus should be regarded as transcontinental ventures.¹

1. See the report in reply to the 30th and 31st annual reports of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT), Council of Europe, Doc. 5512, 1986.

— les accords préférentiels de la CEE avec la plupart des autres pays méditerranéens ;

— l'évolution progressive des transports en Afrique caractérisée par son état embryonnaire ;

— la présence de centres vacanciers et la fréquence du trafic touristique durant la période estivale dans le Sud de l'Europe et en Afrique du Nord.

II. *Les parties engagées*

141. Actuellement, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et l'Union internationale des chemins de fer tentent de négocier un terrain d'entente entre les différents gouvernements des trois continents afin de promouvoir les deux principaux modes de transport terrestre.

142. Le Conseil de l'Europe, pour sa part, doit contribuer de façon indispensable à la réalisation de tels projets d'autant plus que le plan d'aménagement des installations comprend des pays comme la Suisse, l'Autriche, la Yougoslavie et la Turquie et passe, en conséquence, au-delà des compétences de la CEE, celle-ci favorisant ce projet à envergure posteuropéenne. La politique cohérente de rééquilibre économique régional et interrégional défendue par le Conseil de l'Europe trouve là un moyen d'expression grâce à ces liaisons.

III. *Projets de tracés*

143. Les différents projets proposés par les instances se résument par :

— le couloir France-Péninsule ibérique-Maghreb pour l'Europe occidentale, entre autres, soutenu par la coopération étroite entre les Gouvernements marocain et espagnol afin de réaliser la liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar ;

— le couloir Scandinavie-Europe méridionale pour l'Europe centrale ;

— le réseau transeuropéen Nord-Sud (TEM) qui relie le Nord et le Sud-Est du continent.

144. Le lancement des études du projet de la construction d'une liaison fixe au détroit de Gibraltar a été donné en juin 1979 par l'accord signé entre le roi du Maroc et le roi d'Espagne. Depuis lors, une coordination scientifique, technique, et les prévisions du trafic transforment l'idée utopique en réalisation irréversible. Ce projet, ainsi que la proposition de la liaison de Messine et un nouveau pont au détroit de Bosphore, mériteront l'attribution d'une dimension transcontinentale¹.

1. Voir rapport portant réponse aux 30^e et 31^e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), Conseil de l'Europe, Doc. 5512, 1986.

145. The relevant bodies should pay more attention to problems such as natural obstacles (Pyrenees, Alps, etc.) and technical difficulties, particularly those relating to railway gauges and voltages, which are responsible for delays in the creation of an improved and integrated network.

IV. Conclusion

146. On the basis of railway lines already in existence in France, it would be sensible to extend the use of high-speed trains towards both the South (Spain and Italy) and the North (Belgium, the Federal Republic of Germany and the Netherlands).

147. The construction of North-South links is essential because of existing trade. The EEC buys more than 60 % of Tunisia's exports, more than 50 % of Syria's and more than 40 % of those of Algeria, Egypt and Morocco ; nor should it be forgotten that four countries directly involved in this project are already members of the EEC and that stable, appropriate and effective road and railway networks will need to be in existence in time for the creation of the great single market at the end of 1992.

148. The fixed links planned, such as those over the Bosphorus and the Strait of Gibraltar and the Messina link, really give the countries of Europe an incentive to make a unanimous, all-out effort to complete them in time for the dawn of the twenty-first century. The Central Europe-Atlantic route and the construction of a major road to south-western Europe will also make the North-South link a reality.

149. The development of trade in Europe and Africa obliges interested groups to adopt a new overview in order to establish a common Mediterranean policy in correlation with the dynamics of European construction.

Chapter IX

Motorway tolls

I. Tolls or freedom of movement ?

150. Alarm has been growing for many years now in transit countries like Switzerland, Austria and Belgium at the increasing volume of international traffic carried in heavy-goods vehicles using their transit roads, particularly motorways, and the resulting increased burden of maintaining and building them and ensuring safety on them.

151. Austria gave the lead by exacting a toll for the use of its motorway tunnels, while Switzerland followed suit with its motorway tax disc and a tax

145. Les instances devront se pencher de manière plus approfondie sur les problèmes tels que les obstacles naturels (Pyrénées, Alpes, etc.) et ceux d'origine technique, notamment d'écartement des voies de chemins de fer et les tensions électriques, qui freinent quelque peu la mise en place d'un réseau amélioré et intégré.

IV. Conclusion

146. Les lignes de chemins de fer déjà existantes en France favorisent l'utilisation de trains à grande vitesse en les prolongeant dans les deux sens, tant vers le Sud (Espagne et Italie) que vers le Nord (Belgique, République Fédérale d'Allemagne et Pays-Bas).

147. La réalisation de liaisons Nord-Sud s'impose en raison des échanges existants. La CEE achète plus de 60 % des exportations tunisiennes, plus de 50 % des exportations de la Syrie et plus de 40 % des exportations de l'Algérie, de l'Egypte et du Maroc. Sans omettre que quatre pays impliqués directement dans ce projet font déjà partie de la CEE et que la création du grand marché intérieur dès la fin de 1992 nécessite l'existence de réseaux routiers et ferroviaires stables, adaptés et efficaces.

148. Les liaisons fixes prévues telles que par-delà les détroits du Bosphore et de Gibraltar et la liaison de Messine incitent véritablement les pays d'Europe à mettre toutes les possibilités en œuvre et à mobiliser toutes les volontés afin d'obtenir à l'aube du vingt et unième siècle un résultat concluant. Aussi la route Centre Europe-Atlantique et la construction d'un axe de circulation de l'Europe du Sud-Ouest concrétiseront la relation Nord-Sud.

149. L'évolution des échanges en Europe et en Afrique oblige les groupements intéressés à adopter une nouvelle vue d'ensemble pour l'établissement d'une politique méditerranéenne commune, en corrélation avec la dynamique de la construction européenne.

Chapitre IX

Les péages autoroutiers

I. Péage ou liberté de circulation ?

150. Depuis de nombreuses années, les pays de transit tels que la Suisse, l'Autriche et la Belgique, s'émeuvent de l'accroissement, sur leurs voies de transit, notamment autoroutières, du transport routier lourd en trafic international et par conséquent de l'alourdissement des charges budgétaires incombant à leur entretien, autant qu'à leur construction et à la sécurité.

151. L'Autriche, d'abord, a entamé le mouvement en exigeant le péage pour l'utilisation des tunnels autoroutiers, la Suisse a suivi avec la

on heavy lorries. The previous Belgian Government made known its decision to emulate the Swiss initiative in part.

152. The Netherlands have imposed a toll on traffic crossing some bridges (*Die Welt*, 12 July 1987).

153. The countries of northern Europe and the Federal Republic of Germany consider that their deficits relating to expenditure on roads do not justify such an approach, in view of a certain amount of automatic international compensation between their own internal costs and the expenditure made necessary by their own vehicles abroad. Thus, they remain immune to this form of gangrene, which is threatening the outlook for the development of a common transport policy in Europe.

154. If they too follow this trend, the opportunity for a real liberalisation of transport in Europe will no doubt be definitively lost. The time has come for a strategic choice.

155. It is important that ECMT and its nineteen member states should find common ground in order to abolish or gradually restrict the obstacles to free movement on motorways and other roads, while taking into account some specific features of countries with a high volume of through traffic, with a view to establishing a common transport policy. This objective is obviously incompatible with acceptance of governments' independent capacity to impose charges unilaterally in the form of tolls, tax discs, etc., in the name of a dubious equality.

156. Such charges to use national infrastructures are designed to put Switzerland and Belgium, for example, on the same footing as France, Italy or Spain, but at the cost of a step backwards for European integration, irresistibly bringing to mind vanished practices such as the city tolls of the Middle Ages.

157. Quite obviously this goes against the movement towards harmonising the conditions of transport in Europe, and reflects an elaborate form of national withdrawal on the pretext of unfavourable budgetary situations. Retaliation is certainly not the best political way to settle difficulties or disputes between countries.

158. In previous reports we have already warned against the risk that such measures may be taken by some transit countries faced with the development of tolls in other member countries, and have endorsed the CLRAE's proposal of a European management company to run motorways.

159. It is curious to note that these initiatives have come from countries in which many international institutions are established and whose

vignette autoroutière et une redevance sur les poids lourds. Le précédent Gouvernement belge avait fait connaître sa décision d'imiter partiellement l'initiative helvétique.

152. Il faut savoir en outre que les Pays-Bas ont imposé un péage pour le franchissement de certains ponts (*Die Welt*, 12 juillet 1987).

153. Le Nord de l'Europe et la République Fédérale d'Allemagne considèrent que leurs déficits routiers ne nécessitent pas une telle approche en prenant en compte une certaine compensation internationale automatique entre les coûts subis sur leurs territoires et les coûts occasionnés par leurs véhicules nationaux en territoires étrangers. Ils se tiennent ainsi à l'abri de cette forme de gangrène qui menace les perspectives d'élaboration d'une politique commune des transports en Europe.

154. Qu'ils suivent le mouvement et il en sera sans doute définitivement fini de la perspective d'une véritable libéralisation des transports en Europe. L'heure d'un choix stratégique se présente.

155. Il importe que la CEMT et ses dix-neuf Etats membres trouvent un terrain d'entente afin d'abolir, sinon de restreindre progressivement les entraves à la libre circulation, autoroutière ou autre, tout en tenant compte de certaines spécificités des pays à fort transit ; cela en vue d'une politique commune des transports. Cet objectif est évidemment incompatible avec l'acceptation d'une capacité indépendante de la part des gouvernements quant à l'établissement unilatéral de redevances, sous forme de péages, de vignettes ou autres au nom d'une égalité équivoque.

156. De telles redevances d'autorisation d'utilisation des infrastructures nationales visent à mettre la Suisse et la Belgique, par exemple, dans des conditions identiques à celles de la France, de l'Italie ou de l'Espagne, mais au prix d'une régression de l'intégration européenne, évoquant irrésistiblement des pratiques révolues telles que l'octroi au moyen âge.

157. Cela va évidemment à l'encontre de l'harmonisation des conditions de transport en Europe, traduisant plutôt une forme élaborée de repliement national prétexté par une situation budgétaire défavorable. La rétorsion n'est certes pas la meilleure voie politique pour régler les difficultés ou différends entre les pays.

158. Déjà, lors de rapports antérieurs, nous avons dénoncé le risque de telles mesures de la part de certains pays de transit face au développement des péages dans certains pays membres, reprenant à notre compte la proposition de la CPLRE d'une société européenne de gestion des axes autoroutiers.

159. Il est curieux de constater que ces initiatives émanent de pays qui accueillent sur leur territoire de nombreuses institutions internationales

geographical position at the centre of transport networks should rather encourage them to promote freedom of movement, though their neighbours should also show solidarity.

160. One of the most worrying direct or indirect risks of these tolls is a major shift of road traffic on to inappropriate secondary roads, directly endangering the safety of users and the local population.

161. We now need to know exactly how firmly the governments of ECMT member states and the Council of Ministers itself are committed to a real transport policy.

162. The Parliamentary Assembly warned public opinion and ECMT of this risk in 1986 in its Resolution 858. We can only note with regret that these fears were grounded.

II. Political action

163. The Parliamentary Assembly of the Council of Europe, the European Parliament and ECMT all agree on the urgency of developing a basic European policy to allow harmonisation of tolls and other charges imposed on road vehicles.

164. It is taking a long time for agreement between all the ECMT countries to be reached, and the list of countries having recourse to tolls is likely to grow longer.

165. After Austria's imposition of tolls for the use of its motorway tunnels, Switzerland followed with its motorway tax disc and Belgium is now reported to be ready to follow their example through the introduction of its own motorway tax disc.

166. The European Commission proposes that a common system of charges for the use of road infrastructures should be introduced by 1993. It regrets the intention of the Belgian Government to introduce a toll on motorways, considering that this measure is in complete contradiction with the aims of the EEC.

167. If other countries join in the movement we will soon see a massive step backwards for European integration.

168. It is time for the governments of member states and ECMT itself to clarify the situation: they must either find common ground in order to restrict obstacles to free movement on the roads as much as possible or return to protectionist practices by introducing new tolls.

III. Desirable forms of harmonisation

169. The conditions for the creation of one great internal market in Europe are directly linked

alors que leur position géographique au centre de réseaux de transport devrait les encourager plutôt à promouvoir la liberté de circulation, sans omettre une nécessaire solidarité de la part de leurs voisins.

160. L'un des risques les plus inquiétants de ces mesures de péage, direct ou indirect, consiste en un report important de la circulation routière sur des réseaux secondaires inappropriés, mettant directement en danger la sécurité des usagers et des riverains.

161. Il s'agit maintenant de connaître dans la clarté le niveau de volonté pour une réelle politique des transports de la part des gouvernements des Etats membres et du Conseil de la CEMT lui-même.

162. Déjà en 1986, par la Résolution 858, l'Assemblée parlementaire alertait l'opinion publique et la CEMT à ce sujet. On ne peut que regretter la pertinence de ces craintes.

II. Les actions politiques

163. L'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, le Parlement européen et la CEMT sont unanimes sur l'urgence de développer une politique européenne fondamentale qui permette l'harmonisation des péages et autres redevances mis à charge des véhicules routiers.

164. L'attente d'un éventuel accord entre tous les pays de la CEMT devient longue et la liste des pays qui ont recours aux péages risque de s'allonger.

165. Après l'Autriche qui a exigé un péage pour l'utilisation de ses tunnels autoroutiers, la Suisse lui a fait suite avec sa vignette autoroutière et, maintenant, la Belgique serait prête à leur emboîter le pas en instaurant également une vignette autoroutière.

166. La Commission européenne propose que, pour 1993, on établisse un système commun de tarification à l'usage des infrastructures routières. Elle regrette l'intention du Gouvernement belge d'établir un droit de péage sur les autoroutes, considérant que cette mesure est en complète opposition avec les visées de la CEE.

167. Que d'autres pays suivent le mouvement et nous assisterons bientôt à une régression massive de l'intégration européenne.

168. Il est temps que la clarté se fasse entre les gouvernements des Etats membres et la CEMT elle-même: trouver un terrain d'entente pour restreindre au minimum les entraves à la libre circulation routière ou revenir à des pratiques protectionnistes en instaurant de nouveaux péages.

III. Les types d'harmonisation souhaités

169. Les conditions de réalisation d'un grand marché intérieur en Europe sont directement liées

to the liberation of road transport. In all member states there must be equivalent conditions in the technical field (vehicle weight and dimensions), the social field (time spent at the wheel) and the taxation field (taxes and tolls); that is the only way to allow fair competition in the road transport sector.

170. The scale of the negotiations to be conducted in order to reduce existing disparities can be deduced from the fact that the charges imposed by the different countries vary by a factor of 14 for taxes on vehicles, a factor of 4 for tax on diesel fuel and a factor of almost 2 for tolls.

IV. *Advantages and disadvantages of tolls*

171. The advantage of tolls is that they make road infrastructures independent of the national budget. They also make it possible to optimise the terms of competition between the different forms of transport and ensure a fairer distribution of road maintenance costs between light and heavy vehicles.

172. On the other hand, tolls increase costs for users and make them waste time. To avoid tolls, traffic moves on to ordinary roads or free motorways to the detriment of the environment and safety. Although the population as a whole enjoys the advantages of the road network, only users bear the cost. Another negative point is that tolls would discourage tourism.

V. *The alternative to tolls*

173. If we wish to maintain the principle that each state should remain free of the burden of financing its motorways, an alternative to tolls must be found.

174. According to a Secretariat memorandum of the Parliamentary Assembly of the Council of Europe, tolls introduce an element of discrimination between nationals and foreigners.

175. There could be important disparities between the bases used by various countries for the purpose of vehicle taxation, and this might distort competition. A road haulage contractor from the Federal Republic of Germany (a country without tolls) will have to pay a heavy-vehicle tax in Germany and motorway tolls if he travels in France; on the other hand, a French road haulage contractor, having paid a low level of tax in France, will be able to travel freely in German territory.

à la libération des transports routiers. Dans tous les Etats membres, des conditions équivalentes s'imposent à la fois dans le domaine technique (poids et dimensions des véhicules), dans le domaine social (temps de conduite) et dans le domaine fiscal (taxes et péages); c'est la seule façon de permettre une concurrence loyale dans le secteur du transport routier.

170. On peut déjà mesurer l'ampleur des négociations à mener pour réduire les écarts existants si les prélèvements fiscaux imposés par les différents pays ont des écarts qui varient encore de 1 à 14 pour les taxes sur les véhicules, de 1 à 4 sur le gazole et pratiquement de 1 à 2 pour les péages.

IV. *Avantages et inconvénients des péages*

171. L'avantage des péages est de rendre les infrastructures routières indépendantes du budget de l'Etat. Ils permettent aussi d'optimiser les conditions de concurrence entre les différents modes de transport et assurent une répartition des frais d'entretien des routes plus équitable entre utilisateurs lourds ou légers.

172. Par contre, les péages entraînent une augmentation des dépenses pour l'utilisateur et lui occasionnent des pertes de temps. Pour s'y soustraire, on observe un détournement du trafic vers les routes ordinaires ou les autoroutes gratuites; cela cause un préjudice à l'environnement et à la sécurité. Si la population bénéficie dans son ensemble du réseau routier, seuls les usagers en supportent le coût. Autre point négatif, les péages feraient obstacle au tourisme.

V. *L'alternative au péage*

173. Si l'on tient au principe que chaque Etat doit rester libre du financement de ses autoroutes, il faut trouver une alternative au péage.

174. Suivant une note du Secrétariat de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, les péages introduisent un élément de discrimination entre nationaux et étrangers.

175. Les bases de taxation auxquelles les véhicules sont soumis dans leur pays d'origine connaissent peut-être des écarts importants. Il pourrait exister à ce niveau un élément de distorsion de la concurrence et un transporteur de la République Fédérale d'Allemagne (pays sans péages) aura à acquitter une «lourde» taxe sur les véhicules en Allemagne et le péage des autoroutes s'il circule sur le territoire français; par contre, le transporteur français qui se sera acquitté d'une «légère» taxe dans son pays circulera librement en territoire allemand.

176. There are two possible alternatives :

— reducing disparities between national vehicle tax rates so that motorway tolls can be levied without distorting competition ;

— moving towards territorial collection of vehicle tax. This is a complex system involving compensatory payments between the states concerned, which would make it possible nevertheless to combine motorway tolls with a new tax applicable both to nationals and foreigners using a toll motorway.

VI. *Financing of infrastructure expenditure*

177. The policy of common rates cannot lead to an identical rate of road construction in all member states. Countries with receipts which exceed investment costs will have to share the surplus out fairly among other countries with lower receipts.

178. The objective would be to establish a common system of charges for the use of road infrastructures using only two charges — vehicle tax and excise duty on fuel.

VII. *The motorway tax disc in Belgium*

179. The motorway tax disc was originally planned to be introduced in 1988, the provisional charge being set at 750 Belgian francs for cars and 1 500 Belgian francs for goods vehicles. The fact that the Belgian Government had decided to adopt this measure on the basis of budgetary considerations alone was considered by the European Parliament as a flagrant breach of the spirit if not the letter of the European treaties.

180. The tax disc would be contrary to the Benelux agreements and also to the Treaty of Schengen (between Benelux, France and the Federal Republic of Germany). Belgium was in fact the main promoter of this treaty intended to facilitate frontier crossings.

181. Its negative impact has been noted by the member countries of the ECMT and the EEC. The latter's "Lalor" report recommended the gradual abolition of road taxes in all countries where they exist. The tax disc is a heavy blow to the harmonisation of taxation systems to finance European road infrastructure.

182. It places Belgium in the camp hitherto composed only of France, Austria, Switzerland and Italy, where motorway tolls are in force.

183. Belgium is also running the risk of poisoning its commercial relations with its close neighbours, the Netherlands, the Federal Republic of

176. Deux formes d'alternative sont envisageables :

— rapprocher les taux de la taxe sur les véhicules dans les différents pays pour que les péages autoroutiers puissent se percevoir sans créer de distorsion à la concurrence ;

— s'orienter vers un recouvrement territorial de la taxe sur les véhicules. C'est un système complexe de péréquation entre Etats concernés qui permettrait néanmoins d'intégrer les péages autoroutiers dans une nouvelle taxe englobant les usagers nationaux et étrangers empruntant une autoroute à péage.

VI. *Financement des dépenses d'infrastructures*

177. La politique des taux communs ne peut amener un rythme identique de la construction routière dans tous les Etats membres. Il faudra que les pays qui recueillent des recettes supérieures à leurs investissements les ristournent équitablement aux autres pays dont les recettes sont inférieures.

178. L'objectif à atteindre serait d'établir un système commun de tarification à l'usage des infrastructures routières en n'opérant qu'avec deux prélèvements : les taxes sur les véhicules et les droits d'accises sur les huiles minérales.

VII. *La vignette autoroutière en Belgique*

179. Primitivement prévue d'application en 1988, elle était virtuellement fixée à 750 francs belges pour les voitures et à 1 500 francs belges pour les véhicules utilitaires. Les seules raisons budgétaires qui avaient conduit à cette prise de position du Gouvernement belge ont été considérées au Parlement européen comme une violation flagrante avec l'esprit, sinon la lettre des traités européens.

180. Elle irait à l'encontre des accords Benelux mais aussi du traité de Schengen (intervenue entre le Benelux, la France et la République Fédérale d'Allemagne). En fait, la Belgique a été le principal promoteur de ce traité visant à faciliter le passage aux frontières.

181. On note son impact négatif au niveau des pays membres de la CEMT et de la CEE dont le rapport «Lalor» visait à supprimer progressivement les taxes routières dans tous les pays où elles existent. La vignette porte un mauvais coup à l'harmonisation des systèmes de taxation sur l'infrastructure routière européenne.

182. Elle aligne le pays sur des options particulières à la France, à l'Autriche, à la Suisse ou à l'Italie qui n'accordent pas la gratuité à la libre circulation sur leurs autoroutes.

183. La Belgique prend aussi le risque d'envenimer ses relations commerciales avec ses proches voisins néerlandais, allemands ou britanniques. La

Germany and the United Kingdom. The Belgian Federation of Road Haulage Contractors, the Belgian Union of International Road Haulage Contractors, Touring-Secours and the Touring Club (one of the main tourism associations) have denounced the tax disc plan.

184. The Ministry of Public Works has stated that receipts will amount to 3 000 million Belgian francs, but the Ministry of Communications expects annual takings to be no more than 1 500 million francs, not taking into account the cost of checks and the complicated arrangements for distributing the tax disc.

185. Switzerland has had to admit that its total real receipts amount to little more than half the anticipated sums (3 700 million Swiss francs instead of the 7 000 million francs predicted).

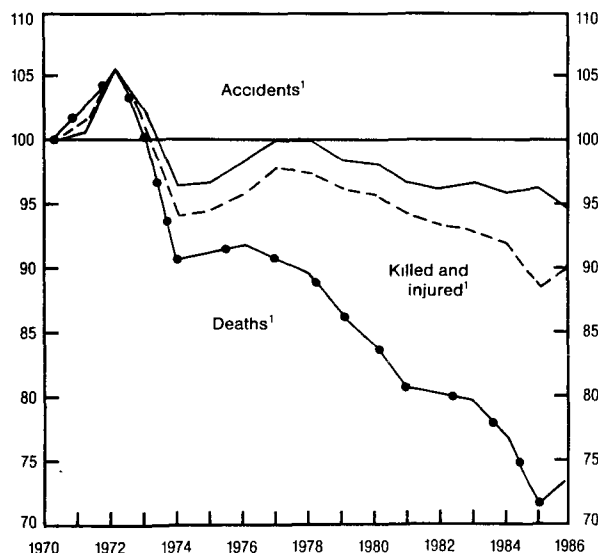
Chapter X Road safety

1. Road safety improvement

186. Various measures for improving road safety have been implemented during the last two years. Each ECMT country seems to be pursuing the same objective, but no real overall cohesion is apparent in the succession of steps taken. Nevertheless, these piecemeal actions are practical and are making a real contribution to the improvement of road safety as time goes by.

187. The range of different speed-limits, seat-belt regulations, roadworthiness tests and especially theoretical and practical instruction for new drivers are positive elements which have played a vital role in reducing the number of road accident victims.

Road safety trends
1970 = 100



1. All ECMT countries.

Fédération nationale belge des transporteurs routiers (FNBTR), l'Union professionnelle belge des transporteurs internationaux (UTRI-BIB), le Premier club automobile de Belgique, Touring-Secours, et l'une des principales associations de tourisme, le Touring-Club, ont rejeté ce projet de vignette.

184. Le ministère des Travaux publics annonce 3 milliards de francs belges de recettes, mais le ministère des Communications n'espère pas un rapport annuel de plus de 1,5 milliard, en ne tenant pas compte des charges représentées par les contrôles et la complexité de la distribution de la vignette.

185. La Suisse a dû convenir que ses recettes réelles plafonnent à un peu plus de la moitié des sommes annoncées (3,7 milliards de francs suisses contre les 7 milliards de francs suisses prévus).

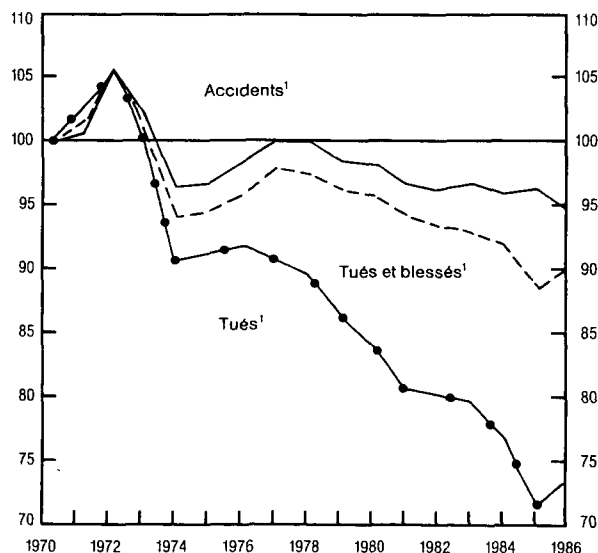
Chapitre X La sécurité routière

1. Renforcement de la sécurité routière

186. Différents moyens de renforcement de la sécurité routière ont été mis en place au cours des deux années écoulées. Chaque pays de la CEMT semble poursuivre le même but, mais le déploiement des dispositifs s'échelonne sans faire montre d'une vraie cohésion d'ensemble. Ces actions ponctuelles, au demeurant concrètes, augmentent de façon réelle la sécurité routière au fil du temps.

187. L'éventail des limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité, les contrôles techniques et surtout la formation théorique et pratique des nouveaux conducteurs sont des éléments positifs qui ont joué un premier rôle dans la diminution du nombre de victimes de la route.

Evolution de la sécurité routière
1970 = 100



1. Tous les pays de la CEMT.

Road accidents / Accidents de la route
Thousands / Milliers

	Accidents						Killed and injured / Victimes (tués + blessés)						Deaths / Tués					
	1970	1975	1980	1985	1986	86/85*	1970	1975	1980	1985	1986	86/85*	1970	1975	1980	1985	1986	86/85*
D	377,61	337,73	379,24	327,75	341,92	+4	550,99	472,67	513,50	430,50	452,17	+5	19,19	14,87	13,04	8,40	8,95	+7
A	51,63	49,13	46,21	46,28	45,02	-3	72,65	68,35	64,37	61,34	59,78	-3	2,24	2,20	1,74	1,36	1,34	-2
B	77,00	60,38	60,76	54,83	58,52	+7	107,78	84,48	84,70	76,32	81,81	+7	2,95	2,35	2,40	1,80	1,94	+8
DK	19,78	16,00	12,33	11,50	11,20	-3	26,66	20,93	15,75	14,63	13,34	-9	1,21	0,83	0,69	0,77	0,70	-9
E	58,00	62,12	67,80	81,23	87,70	+8	87,00	93,00	112,69	131,70	142,56	+8	4,20	4,49	5,02	4,90	5,42	+11
SF	11,44	10,34	6,79	7,76	7,98	+3	17,08	15,07	8,99	10,10	10,47	+4	1,06	0,91	0,55	0,54	0,48	-12
F	235,11	258,20	248,47	191,13	184,63	-3	344,75	366,90	352,18	281,25	269,97	-4	15,09	13,17	12,54	10,45	10,96	+5
GR	18,30	15,90	18,23	21,54	19,46	-10	25,72	23,30	26,67	32,18	28,95	-10	0,93	1,18	1,23	1,70	1,45	-15
IRL	6,40	4,91	5,68	5,52	5,78	+5	9,81	7,78	9,07	8,23	8,33	+1	0,54	0,59	0,56	0,41	0,39	-5
I	307,71	282,27	271,89	270,31	271,62	0	238,44	239,41	231,41	223,23	220,24	-1	10,21	9,51	8,54	7,13	7,08	-1
L	3,13	4,23	4,02	4,39	4,40	0	2,50	2,88	2,38	2,08	1,98	-5	0,13	0,12	0,10	0,08	0,08	0
N	9,30	8,78	7,85	8,98	9,14	+2	12,32	11,51	10,61	12,30	12,46	+1	0,56	0,54	0,36	0,40	0,45	+12
NL	59,00	52,37	49,40	42,35	43,58	+3	71,41	62,30	58,62	49,89	51,61	+3	3,18	2,32	2,00	1,44	1,53	+6
P	31,00	48,00	52,10	55,72	62,57	+12	30,27	43,00	41,17	41,35	44,87	+9	1,40	2,73	2,33	1,89	1,96	+4
UK	272,77	251,17	257,28	251,42	253,32	+1	371,54	332,60	335,86	326,16	324,40	-1	7,77	6,68	6,24	5,34	5,63	+5
S	17,00	16,05	15,23	15,93	15,28	-4	23,54	21,98	20,09	21,48	20,63	-4	1,31	1,17	0,85	0,81	0,73	-10
CH	29,00	24,07	25,65	24,30	24,70	+2	37,68	31,19	33,57	30,74	31,38	+2	1,69	1,24	1,25	0,91	1,03	+14
TR	19,21	46,74	35,10	65,82	65,31	-1	21,65	32,97	27,02	56,10	55,84	0	3,98	5,13	3,72	5,56	5,33	-4
YU	35,90	39,10	47,76	41,64	44,88	+8	53,65	58,90	69,97	60,14	64,70	+8	3,68	4,20	5,04	4,14	4,41	+7
ECMT	1 639,28	1 587,48	1 611,81	1 528,39	1 557,00	+2	2 105,44	1 989,23	2 018,63	1 869,69	1 895,48	+1	81,31	74,22	68,19	58,04	59,86	+3

* -0,5 % < 0 < +0,5 %.

188. Statistics show that with an overall total of 98 767 000 vehicles on the roads in the nineteen countries in 1975 there were 1 988 000 accident victims including 79 878 killed. Although in 1986, the European Community's Road Safety Year, there was a 4 % rise in the number of people killed compared with the 1985 figure, the results of the efforts made since 1975 must give grounds for satisfaction.

189. If the standards in force at that time had not been changed, the ECMT countries would have one million more accident victims per year, including 50 000 more fatalities. Although there are 46 million more motor vehicles than in 1975, the number of people killed has fallen by 18 %. There are still 66 000 people killed on the roads, however.

II. *The human factor causes more than 90 % of accidents*

190. The behaviour and attitudes of road users are the main causes of road accidents. Hitherto, most safety measures have been of a technical or punitive nature. The media are not very helpful in setting the correct tone for discussion of the problem. Although reality is worse than fiction, shock information likely to give a large audience food for thought on the causes of accidents is drowned by a constant stream of films in which cars are part of a violent and undisciplined world.

191. How can young drivers be made aware of the risks they are running when all car advertising concentrates on rivalry over power and speed records? It is undeniable that this high-risk group is affected most by such advertising.

192. In the same connection, ECMT has asked governments to recommend that car manufacturers impose on themselves restrictions on advertising detrimental to safety, for example, information on maximum speeds.

193. The other high-risk group, the elderly, is just as exposed to risk as young drivers. For an elderly person it becomes difficult to drive in modern traffic conditions, especially at night.

194. Compared with young people, who are more at risk from excessive speed and alcohol, elderly drivers form a group in which physical and mental deficiencies lead to clumsiness and loss of concentration.

195. In an attempt to remedy this situation, the Federal Republic of Germany now offers a free eyesight test.

188. La statistique prouve que pour un nombre global de 98 767 000 véhicules routiers circulant dans les dix-neuf pays en 1975, on dénombrait 1 988 000 victimes parmi lesquelles 79 878 tués. En 1986, année de la sécurité routière pour la Communauté européenne, en dépit d'une aggravation de 4 % du chiffre des tués comparé à celui de 1985, on doit se montrer satisfait sur la portée des efforts consentis depuis 1975.

189. Sans modification des normes en vigueur à l'époque, les pays de la CEMT compteraient 1 million de victimes en plus par an parmi lesquelles 50 000 tués en plus. Si le parc automobile compte 46 000 000 unités en plus comparativement au chiffre de 1975, le nombre de tués a diminué de 18 % pour encore atteindre le nombre de 66 000 décès sur la route.

II. *Le facteur humain cause plus de 90 % des accidents*

190. Le comportement et la mentalité des usagers sont les principales causes d'accidents de la route. Jusqu'à présent, la plupart des mesures de sécurité ont été d'ordre technique ou répressif. Les médias contribuent peu à donner le ton exact qu'il conviendrait d'adopter pour aborder le problème. Si la réalité dépasse la fiction, l'information catastrophe susceptible de faire réfléchir un large public sur des causes d'insécurité est noyée par un matraquage de films où la voiture fait partie d'un monde violent et indiscipliné.

191. Comment sensibiliser les jeunes conducteurs aux risques qu'ils encourent quand toute la publicité des marques automobiles se concentre sur une rivalité de puissance et de records de vitesse. Dans ce domaine c'est indéniablement ce groupe à risque qui est le plus touché.

192. La CEMT a d'ailleurs indiqué aux différents gouvernements de recommander aux constructeurs de véhicules à moteur de s'imposer eux-mêmes les restrictions publicitaires nuisibles à la sécurité, par exemple les informations sur les vitesses maximales.

193. L'autre «tranche à risque», qui concerne les personnes âgées, ne le cède en rien aux conducteurs débutants. Pour une personne vieillissante, la conduite d'un véhicule devient problématique dans la circulation actuelle, surtout de nuit.

194. Comparés aux jeunes, plus souvent touchés par l'excès de vitesse et l'alcoolémie, les «anciens» conducteurs forment un groupe où les déficiences physiques et psychiques entraînent la maladresse et l'inattention.

195. Un effort de correction a été mené dans ce sens par la République Fédérale d'Allemagne ; elle offre actuellement un test gratuit de la vue.

196. More generally, the best solution would be to introduce compulsory medical check-ups and a test of driving proficiency on reaching a certain age, or for persons suffering from specific illnesses.

197. It should be noted that, in particular, there is a minimum age for possession of a driving licence; however, this licence may be held indefinitely. Is it likely that a person declared fit to drive at the age of 18 in the traffic conditions of the 1950s, for example, and in the vehicles of that time, should still be just as competent in 1988, especially if any such loss of competence is never revealed by a test and no penalty ever ensues?

III. *Ways to improve the behaviour of road users*

198. Information via the media still seems the best way of bringing home the issues to a large audience; it is also possible to make use of the possibilities offered by education at its various levels. In the long term sustained action in this field cannot fail to improve the statistics.

199. For the time being, the lack of financial resources makes it impossible to substitute this system for the ordinary forms of punishment in order to make road users see reason.

200. An effort of rationalisation is urgently needed for the introduction of the European driving licence. To reach this goal it is essential to harmonise both highway codes and arrangements for learner drivers.

201. It is illogical to suppose that crossing a frontier automatically confers a sufficiently high level of theoretical and practical knowledge for entitlement to drive in all ECMT member countries. Only a European driving licence would establish a real bridge between all driving schools.

IV. *General infrastructure*

202. National governments are investing too little in maintenance and innovation.

203. Systematic roadworthiness tests are still unknown in France. However, since 1 January 1986, some categories of vehicles have been subject to technical inspection, and this is a step in the right direction.

204. Improving the safety of vehicles and their equipment remains a permanent question. States are gradually adding further requirements. There is a tendency for the standards imposed to converge, but there is a long way to go before they become generalised.

196. D'une façon plus générale, le meilleur remède serait d'imposer des visites médicales obligatoires et un contrôle des aptitudes à la conduite automobile à partir d'un certain âge, ou encore pour des personnes souffrant de maladies bien définies.

197. Il est à constater que l'accès au permis de conduire est notamment déterminé par un âge minimal; cependant, l'obtention de ce permis est de durée illimitée. Peut-on affirmer a priori qu'une personne déclarée apte à l'âge de 18 ans dans des conditions de circulation et avec des véhicules datant, par exemple, des années 50, présente toujours les mêmes aptitudes en 1988? D'autant, qu'aucune diminution de celles-ci ne sera jamais constatée, ni sanctionnée.

III. *Comment améliorer le comportement de l'utilisateur de la route?*

198. L'information par les médias paraît encore la meilleure méthode de sensibilisation d'un large public sans omettre les disponibilités offertes par les différents niveaux d'enseignement. A long terme, une action suivie dans ce domaine ne peut manquer d'améliorer les statistiques.

199. Pour l'instant, le manque de moyens financiers ne permet pas de substituer ce système aux formes ordinaires de la répression pour faire entendre raison à l'utilisateur.

200. Un effort de rationalisation urgent doit porter sur l'introduction du permis de conduire européen. Pour atteindre ce but, il est impératif d'harmoniser les règles de conduite mais aussi les conditions d'écologie.

201. Il n'est pas logique que le passage d'une frontière accorde de façon automatique un niveau de connaissances théoriques et pratiques suffisants pour bénéficier du droit de conduire dans tous les pays de la CEMT. Seul un permis de conduire européen établirait un véritable pont entre toutes les écoles de conduite.

IV. *Le niveau de l'infrastructure générale*

202. Trop peu de moyens, tant au niveau de l'entretien que de l'innovation sont à mettre au passif des différents Etats.

203. Le contrôle technique systématique est encore inconnu en France. Toutefois, il faut signaler que depuis le 1^{er} janvier 1986, certaines catégories de véhicules sont soumises à l'inspection technique, il s'agit là d'un premier pas.

204. L'amélioration de la sécurité d'un véhicule et de son équipement reste une question permanente. Les Etats y apportent graduellement des obligations complémentaires. Les normes imposées tendent à se rapprocher, mais il reste beaucoup de chemin à parcourir pour leur généralisation.

205. Although in Greece, for example, the wearing of seat belts in front seats has been compulsory only since 1986, it is already an offence in the Federal Republic of Germany not to wear seat belts in the rear seats of cars.

206. Even though, in the Federal Republic of Germany, for obvious economic reasons, it is still not forbidden to drive at speeds of more than 130 km.p.h. on motorways, the year 1986 nevertheless saw the introduction of driving licences "in stages" for motorcycles and a two-year provisional driving licence which must be confirmed by compulsory additional instruction after an offence or accident.

207. In Belgium, the Belgian Road Safety Institute, in collaboration with the Directorate of Transport Administration, has been asked by the Minister of Communications to find a way of making the present driving licence valid on a provisional basis only for drivers under 25.

V. Road transport

208. There are tangible difficulties affecting transport by heavy-goods vehicles. In addition, accidents caused by this type of vehicle lead to a higher number of victims. The latest accidents which have occurred in Spain, Belgium and the Federal Republic of Germany are not exceptions inconsistent with the probable risks of our age, they can always recur in the future.

209. Although road transport is fast and very flexible, its economic profitability cannot hide its dangers.

210. At the end of October 1987 the Economic and Social Committee of the European Communities recommended new speed-limits on roads and motorways for lorries over 3,5 t: 40 km.p.h. in built-up areas, 70 km.p.h. on roads and 90 km.p.h. on motorways. The corresponding speed-limits for buses would be 50 km.p.h. in built-up areas, 80 km.p.h. on roads and 100 km.p.h. on motorways.

211. Failure to observe the minimum speed on motorways (70 km.p.h.) is also a source of danger for all users.

212. Belgium also intends to change the technical regulations for the transport industry by making it compulsory to fit automatic braking and assisted braking systems (ABS) to buses and coaches. This is a step towards better safety for passenger transport, even though the European Commission decided not to introduce this obligation.

205. A titre d'exemple, si la Grèce impose seulement depuis 1986 la ceinture de sécurité aux places avant, la République Fédérale d'Allemagne sanctionne déjà le non-respect du port de la ceinture de sécurité à l'arrière des voitures.

206. Même si la République Fédérale d'Allemagne continue d'ignorer, pour des raisons économiques évidentes, le sanctionnement des vitesses supérieures à 130 km/h sur ses autoroutes, il n'en reste pas moins que l'année 1986 a vu l'introduction du permis de conduire «à étapes» pour les motocyclettes et un permis de conduire provisoire de deux ans sanctionné par une formation complémentaire obligatoire en cas d'infraction ou d'accident.

207. En Belgique, l'IBSR (Institut belge de la sécurité routière) en collaboration avec la direction de l'Administration des transports a été chargé par le ministre des Communications de trouver une formule qui enlèverait le caractère définitif du permis actuel pour les jeunes de moins de 25 ans.

V. Le transport routier

208. Les difficultés du transport par poids lourds sont tangibles. Les accidents provoqués par cette catégorie de véhicules entraînent, de surcroît, un nombre plus élevé de victimes. Les derniers accidents survenus en Espagne, en Belgique et en République Fédérale d'Allemagne ne sont pas des exceptions qui sortent du contexte des risques probables de notre époque, ils peuvent toujours se répéter à l'avenir.

209. Si le transport routier est rapide et d'une grande flexibilité, sa rentabilité économique ne peut en dissimuler les dangers.

210. Au niveau de la CEE, fin octobre 1987, le CES (Comité économique et social des Communautés européennes) préconisait de nouvelles limitations de vitesse sur les routes et autoroutes pour les camions de plus de 3,5 t: 40 km/h dans les agglomérations urbaines, 70 km/h sur les routes et 90 km/h sur les autoroutes. Pour les autobus, les vitesses seraient respectivement limitées à 50 km/h dans les agglomérations urbaines, 80 km/h sur les routes et 100 km/h sur les autoroutes.

211. Le non-respect de la vitesse minimale sur autoroute (70 km/h) est aussi une source de danger pour tous les usagers.

212. Il entre aussi dans les intentions de la Belgique de modifier le règlement technique des transports professionnels en y introduisant l'obligation de placer sur les autobus et les autocars des systèmes de ralentissement automatiques et d'assistance au freinage (ABS). C'est un pas en avant pour une meilleure sécurité du transport de personnes, bien que cette obligation n'ait pas été retenue par la Commission européenne.

VI. *The movement of dangerous goods*

213. The transport of dangerous goods could be made safer by transferring it from road to rail, but in the long term it cannot be claimed that this is the best solution.

214. After each serious accident a remedy is sought through the application of more and more restrictive regulations.

215. The regulations specific to the transport of dangerous products are superposed on these and international rules on national rules. The result of this is not so much a tangle but an impenetrable jungle in which lorry drivers permanently run the risk of paying the bill.

216. In the first place, the main points to be taken into consideration in this field would be the need to ensure regular technical checks, better loading arrangements, a higher level of training for drivers and drivers' mates and agreement by all governments to apply the international regulation which requires these drivers to possess a certificate of competence.

217. Special training and retraining courses could be introduced. The essential objective in the organisation of this particular form of transport is for each person to learn to use existing arrangements better; there is no point chasing after the elusive vision of total safety.

VII. *Transport of people with reduced mobility*

218. The road safety standards applicable to this category of people have been studied by ECMT, particularly with regard to the compulsory wearing of seat belts and methods of anchoring wheelchairs in private and public vehicles.

VIII. *Conclusion*

219. Without going into the complex detail of the statistics, it can be seen that the seriousness of accidents depends above all on the intrinsic protection of the user and speed at the moment of impact.

220. Though the risks may vary from country to country, the vulnerability of pedestrians, cyclists and motorcyclists remains particularly disturbing. In 1986, in fourteen countries, 41.7 % of the people killed belonged to these categories, more than half being pedestrians.

221. The Auerbach report stresses the need for permanent improvement of road networks. Roads must be made more "legible" for drivers in order to reduce errors of perception and judgment as much as possible.

VI. *La circulation des marchandises dangereuses*

213. Le transport des produits dangereux pourrait être mieux sécurisé par le transfert de la route vers le rail mais, à longue échéance, on ne peut prétendre que ce soit la solution optimale.

214. Il est vrai qu'à l'occasion de chaque accident grave, on en cherche la parade par l'application de règlements de plus en plus restrictifs.

215. La réglementation particulière au transport des produits dangereux s'y superpose et les règles internationales s'additionnent aux règles nationales. On en vient non plus à une forêt mais à un maquis inextricable où les routiers risquent en permanence de payer la note.

216. En premier lieu, les points forts à prendre en considération dans ce domaine seraient d'assurer un contrôle technique régulier, une meilleure organisation du chargement, une formation plus poussée du personnel roulant et d'obtenir que tous les Etats appliquent la norme internationale qui impose à ces chauffeurs un certificat d'aptitude professionnelle.

217. Des stages spéciaux de formation et de recyclage pourraient être instaurés. L'essentiel dans l'organisation de ce transport particulier est que chacun apprenne à mieux utiliser le dispositif existant; il est vain de vouloir sacrifier au mythe de la sécurité totale.

VII. *Le transport des personnes à mobilité réduite*

218. Les normes de sécurité routière applicables à cette catégorie de personnes ont fait l'objet de l'attention de la CEMT, notamment au niveau des exigences du port de la ceinture de sécurité et des méthodes de fixation des fauteuils roulants dans les véhicules privés ou publics.

VIII. *Conclusion*

219. Sans entrer dans le détail complexe des statistiques, il ressort que la gravité des accidents dépend surtout de la protection intrinsèque de l'utilisateur et de la vitesse au moment de l'impact.

220. Si les risques diffèrent de pays à pays, la vulnérabilité des piétons et des deux roues reste particulièrement inquiétante. En 1986, pour quatorze pays, 41,7 % des tués font partie de ces deux catégories, plus de la moitié étant des piétons.

221. Le rapport Auerbach insiste sur l'amélioration permanente des réseaux routiers. Il faut rendre l'espace routier mieux « lisible » aux conducteurs pour réduire au minimum les erreurs de perception et de jugement.

222. But altering the human factor (the most resistant to change in this case, since it still accounts for more than 90 % of serious accidents) will remain a complex task for ECMT in the years to come.

223. It will not be easy to achieve a far-reaching and lasting reform of road users' behaviour in a society whose leaders show too much indifference to the problem of road safety.

224. Each country has a duty to co-operate effectively in this permanent effort to make roads as safe as possible, and thus avoid thousands of deaths and cases of needless suffering.

225. However, it would be a mistake to consider the problem of road safety solely from the point of view of technical criteria or the way people are taught to drive: it is just as much a question of how our conception of life in society is reflected in our everyday behaviour. Teaching people how to control machines rather than be controlled by them remains a priority objective for civilisation. Cars and lorries are still all too frequently seen by their drivers as symbols of force, virility or authority. The "barbarians" are not always to be found where we think.

Chapter XI

People with reduced mobility

226. ECMT has already paid a great deal of attention to the question of facilitating transport for people with reduced mobility, and a working group submitted a report (Doc. CM (85) 19) which compares the experience and policies of many European countries in this field.

227. ECMT's interest has largely been limited to local transport over short distances. It is in this area that people with reduced mobility meet the greatest difficulties when they wish to get about.

228. This problem affects 10 % of the population of the ECMT countries, and in this group there are more elderly people or people with fragile health than people confined to wheelchairs by paralysis of the limbs.

229. The trend towards adapting public transport vehicles to accommodate wheelchairs is continuing, but to equip them completely in the short term would raise obvious technical and financial problems.

230. The working group examined in greater detail the improvement of public transport facilities in order to enable as many disabled people as possible to avoid having to ask others for help and give them the opportunity to participate fully in the everyday life of the community.

222. Mais la modification du facteur humain (le moins évolutif en l'occurrence puisqu'on lui doit encore plus de 90 % des accidents graves) reste une tâche complexe pour la CEMT dans les années à venir.

223. Il ne sera pas facile d'obtenir une réforme profonde et durable du comportement des usagers dans une société dont les forces vives montrent trop d'indifférence au problème de l'insécurité routière.

224. Chaque pays se doit de coopérer efficacement à cet effort permanent de sécurisation optimale de la route, et ainsi éviter des milliers de morts et de souffrances inutiles.

225. Cependant, il serait fallacieux de considérer le problème de la sécurité routière sur la base restrictive des seuls critères techniques ou d'apprentissage: il s'agit tout autant de conception de la vie en société dans le comportement quotidien. Apprendre à l'individu à contrôler la machine et non à s'y soumettre reste un objectif prioritaire de civilisation. Trop souvent encore, la voiture ou le camion constituent pour le conducteur une représentation de la force, de la virilité et/ou de l'autorité. Les « barbares » ne sont pas toujours là où on le croit.

Chapitre XI

Les personnes à mobilité réduite

226. De très nombreuses marques d'attention ont déjà été témoignées par la CEMT pour faciliter le transport de ces personnes et un groupe de travail a soumis un rapport (Doc. CM (85) 19) qui compare les expériences et la politique de nombreux pays européens en la matière.

227. L'intérêt de la CEMT s'est limité principalement aux transports locaux sur courtes distances. C'est dans ce domaine que les personnes à mobilité réduite rencontrent les plus grandes difficultés lorsqu'elles veulent se déplacer.

228. On sait que 10 % de la population des pays de la CEMT sont concernés. Parmi ce groupe on compte plus de personnes âgées ou de santé fragile que d'autres que l'absence de motricité des membres voue au fauteuil roulant.

229. La tendance à adapter les véhicules des transports publics aux fauteuils roulants est en progrès, mais les équiper complètement à court terme pose un problème technique et financier évident.

230. Le groupe de travail s'est plus activement penché sur l'amélioration des installations des transports publics afin de permettre à un maximum de handicapés de ne pas devoir recourir à une aide extérieure et leur donner l'occasion de participer pleinement à la vie quotidienne de la communauté.

231. Problem analysis was not confined to means of transport ; questions relating to access to transport and the local environment were also examined.

232. A seminar was held on the possibilities of using demand-responsive transport services summoned by telephone. The participants discussed the operation and costs of such services and their relationships with existing public transport. A harmonious solution at European level seems closer in this area than in other fields of transport policy.

233. The following achievements may be attributed to ECMT in its efforts to promote international co-ordination and standardisation of measures and policies to improve mobility :

- signs of a willingness to adapt long-distance transport to the needs of disabled people, although the problem of getting about before and after the long journey still remains ;

- new concessionary fares, although these vary from country to country ;

- a recommendation on distress signals for disabled drivers ;

- implementation of legislation on the wearing of seat belts ;

- provision of parking facilities.

234. Railway carriages remain largely unsuitable for disabled people. At urban level, Liège, for example, has had a regular bus route served by three buses specially adapted for disabled people since 17 October 1987. On the other hand, with the Automated Urban Transport light underground railway project, the problem of access to the carriages can already be foreseen.

235. Real progress will be made only by imposing pre-defined standards on all types of transport.

236. This will perhaps be the opportunity for the various disabled people's associations in Europe to improve their exchanges of views and co-operate more closely in the European decision-making process.

Chapter XII

Urban traffic

237. Urban areas have been particularly marked by the economic crisis, on the one hand through the increased pauperisation of wide sections of the population and the disturbing fact that more and more jobless young people and adults who are more or less excluded from official wel-

231. L'examen des problèmes n'a pas porté uniquement sur les moyens de transport mais aussi sur les questions relatives à l'accès aux transports et par la même occasion à l'environnement local.

232. Un séminaire a eu pour objet les possibilités de recours aux services de transport à la demande sur appel téléphonique. On y a aussi étudié les moyens de fonctionnement et le coût pour établir une relation avec les transports publics existants.

233. Une solution harmonieuse à l'échelle européenne semble plus proche dans cette voie que dans d'autres domaines de la politique des transports. Les points positifs que l'on peut mettre au crédit de la CEMT dans sa recherche de coordination et de normalisation internationales des mesures et des politiques de promotion de la mobilité sont les suivants :

- transport grandes distances : une volonté d'adaptation du matériel se dessine dans le transport des personnes handicapées. Il reste cependant le problème du déplacement avant et après le long trajet ;

- nouveaux avantages tarifaires mais qui restent différents selon les pays ;

- mise au point de signaux de détresse pour conducteurs handicapés ;

- mise en place d'instruments juridiques relatifs au port de la ceinture de sécurité ;

- octroi de facilités de stationnement.

234. Le matériel ferroviaire reste peu adapté à l'accueil de cette catégorie de personnes. Au niveau urbain, Liège, par exemple, possède depuis le 17 octobre 1987 une ligne régulière où circulent trois autobus spécialement adaptés aux handicapés. Par contre, le projet de métro léger TAU (Transport automatisé urbain) laisse déjà percevoir un problème d'accès à la rame.

235. Un réel progrès ne sera enregistré qu'en imposant des normes prédéfinies à tous les types de transports.

236. Ce sera peut-être l'occasion pour les différentes associations de handicapés des pays européens d'améliorer leurs échanges de vues et de coopérer plus étroitement aux décisions européennes.

Chapitre XII

La circulation urbaine

237. La crise économique a particulièrement marqué les zones urbaines, d'une part, par la paupérisation accentuée de pans importants de la population et par la marginalisation inquiétante d'un nombre croissant de jeunes et d'adultes sans emploi et plus ou moins exclus des circuits offi-

fare channels are being relegated to the fringes of society, and on the other hand as a result of the budgetary difficulties facing the public authorities, and especially in this respect the municipalities, which no longer have sufficient resources for urban renewal, the conversion of housing, road-building or welfare assistance.

238. The alarming situation as already described in previous reports¹ has been exacerbated in particular by the paradoxical phenomenon, in view of the crisis, of an increase in the number of cars and in road traffic, especially in urban areas.

239. The urgent need for coherent policies in this field is a matter of great concern to ECMT, urban traffic being considered as a whole whose various elements should be dealt with in a framework of co-ordination and interdependence, be they city-centre car parks, "park-and-ride" systems, urban expressways, pedestrian precincts, public transport or taxi services.

240. The aim should be to discourage individual motor traffic in urban centres as far as possible by resolutely promoting the growth of fast, comfortable and safe public transport at competitive prices while preserving the environment and harmonious urban development.

241. It seemed appropriate in this section to draw the attention of the political authorities to the often unclear situation with regard to the organisation of taxi services.

I. The future of underground transport

242. A characteristic feature of large and medium-sized urban centres (over 100 000 inhabitants) in the present day is a twofold trend among the great majority of city dwellers consisting of an increasingly inward-looking attitude and an ecological concern for protection of the environment, particularly the architectural and historical heritage.

243. This can result in an egocentric demand for unrestricted access to shopping centres in private cars and, at the same time, a refusal to make the planning sacrifices required for the building of roads to satisfy that demand.

244. The economic opportunism of many political and administrative decision-makers combined with woeful incompetence in perceiving the future of urban traffic was the principal factor in the replacement of electric traction (trolley buses and trams) in surface transport by buses, which cause pollution and are noisy and wasteful of fossil fuel.

¹. See Doc. 5164 (1984) and Doc. 5512 (1986).

ciels d'aide sociale, et, d'autre part, par la conséquence des difficultés budgétaires des pouvoirs publics, dont, surtout en la matière, les municipalités, qui ne disposent plus des moyens suffisants pour assurer la rénovation urbaine, l'adaptation de l'habitat, l'aménagement de la voirie, ni l'assistance sociale.

238. La situation alarmante, telle qu'elle a déjà été évoquée dans les rapports antérieurs¹ s'est ainsi aggravée à cause notamment du phénomène paradoxal en raison de la crise de l'accroissement du parc automobile et du développement du trafic routier et de la circulation en zone urbaine.

239. L'impérieuse nécessité de l'élaboration de politiques cohérentes dans ce domaine s'impose aux préoccupations de la CEMT, en considérant la circulation en zone urbaine comme un tout, dont les divers éléments doivent être traités dans un cadre coordonné d'interdépendance, qu'il s'agisse des parkings dissuasifs ou citadins, des axes de pénétration urbaine, des zones piétonnes, des transports publics ou des services de taxis.

240. L'objectif devrait être de dissuader autant que possible la circulation individuelle en automobile dans les centres urbains en promouvant volontairement l'essor de transports publics rapides, confortables et sûrs, à des prix concurrentiels d'accès, tout en préservant l'environnement et l'aménagement harmonieux de la cité.

241. Dans le cadre de ce chapitre, il nous a semblé adéquat d'attirer la vigilance des pouvoirs politiques sur la situation souvent équivoque de l'organisation des services de taxis.

I. L'avenir du transport souterrain

242. L'époque contemporaine se caractérise dans les centres urbains d'importance moyenne et supérieure (au-delà de 100 000 habitants) par une double démarche de la part de la grande majorité des citadins constituée par un repli individuel et cellulaire et un souci écologiste de protection de l'environnement et particulièrement du patrimoine architectural et historique.

243. Cela peut se traduire par la revendication égocentrique d'accès libéré des centres commerciaux au moyen de la voiture individuelle et le refus de sacrifices urbanistiques exigés par l'aménagement des voiries devant permettre la réalisation de cette revendication.

244. Déjà l'opportunisme économique de nombreux responsables politiques et administratifs, joint à une impéritie condamnable quant à la perception de l'avenir de la circulation urbaine ont présidé au remplacement de la traction électrique (trolley bus, tramways) en surface au profit du transport polluant, bruyant et onéreux en consommation d'énergie d'origine fossile des autobus.

¹. Voir Doc. 5164 (1984) et Doc. 5512 (1986).

245. Very belatedly, alternatives were sought, mainly as a result of the last decade's oil price rises and the budget crisis facing public transport. Where this mode of transport was concerned, the option of financial balance achieved with its own resources, which was based on an exclusive concern for economic profitability (socio-political profitability being disregarded), led to disaffection among its users owing to the deterioration of the services provided and the uncompetitive prices charged for them.

246. The introduction of exclusive lanes for surface transport was an initial response, which is not always workable in old cities, especially those located in narrow, heavily urbanised valleys.

247. Research is now being directed towards underground public transport. This, however, requires expensive infrastructure.

248. Quite naturally, the models considered were the underground railways, either forming complete networks, such as those of Paris and London, or limited to a few lines, such as those of Madrid and Vienna. The "heavy metro" option, as it is known, requires very substantial investment, which was made inaccessible by the budgetary crisis facing the public authorities and the indifference at the time of private sources of finance.

249. It was at this point that Brussels adopted the solution of an underground tram network in the city centre and the simultaneous introduction of a "light metro" system combining service flexibility and speed with low operating costs and low energy costs based on the use of electric traction.

II. "Automated urban transport" (transport automatisé urbain — TAU)

250. In Belgium, Liège, a conurbation of 600 000 inhabitants located in a narrow valley along the river Meuse with a long history of urban development, comprising an important historical and commercial centre flanked by large industrial areas upstream and downstream, was chosen for the first application of a light underground public transport system tailored to the various contingencies of towns with between 100 000 and 600 000 inhabitants.

251. A line 17 km-long with 26 stations, 500 to 750 m apart, is being built to link the industrial areas, including the two steel-making centres, to the city's commercial, administrative, educational and cultural centres. An important aspect of the project will be the upgrading of the neighbourhoods served and the revitalisation of their commercial activities. Another is the impetus given to the rehabilitation of housing, that is to say leading

245. Très tardivement des solutions alternatives ont été recherchées, provoquées principalement par l'enchérissement du pétrole de la dernière décennie et la crise budgétaire des transports publics. A propos de ces derniers, l'option de l'équilibre financier par les moyens propres au départ de la vision exclusive de la rentabilité économique — tout en négligeant la rentabilité socio-politique — a obéré les transports publics en commun par une désaffection de la clientèle en raison de la dépréciation des services rendus et des coûts anticoncurrentiels de leur utilisation.

246. La mise en site propre de ces transports en surface a été une première réponse, qui n'est pas toujours réalisable dans les cités anciennes, surtout celles qui sont encaissées dans des vallées fort urbanisées.

247. La recherche s'oriente aujourd'hui vers la mise en site souterrain de ceux-ci, ce qui exige cependant une infrastructure onéreuse.

248. Tout naturellement, les modèles considérés furent les métros, soit développés en réseaux complets, tels que ceux de Paris et de Londres par exemple, soit limités à quelques axes tels que ceux de Madrid et de Vienne. C'est l'option du « métro lourd », qui exige des investissements très importants rendus inaccessibles par la crise budgétaire des pouvoirs publics et l'indifférence d'alors des sources privées de financement.

249. C'est alors que fut choisie par Bruxelles la solution de mise en site propre souterrain de réseaux de tramways dans le centre-ville et la recherche concomitante d'un système de « métro léger » alliant la souplesse de la desserte, la rapidité et l'économie des frais de fonctionnement et d'économie de l'énergie au départ de l'utilisation de la traction électrique.

II. Le « Transport automatisé urbain » (TAU)

250. En Belgique, Liège, agglomération de 600 000 habitants centrée dans une vallée encaissée le long de la Meuse, d'urbanisation très ancienne et comprenant un centre historique et commercial important, flanquée d'importants sites industriels en amont et en aval, a été choisie pour une première application d'un système souterrain de transports publics de léger gabarit, adapté aux contingences diverses des villes comptant entre 100 000 et 600 000 habitants.

251. Une ligne longue de 17 km et comprenant vingt-six stations, chacune distante de 500 à 750 m, est en cours de réalisation en vue de relier les sites industriels, dont les deux pôles de bassin sidérurgique, aux centres commerciaux, administratifs, scolaires et culturels de la cité. Une implication importante de ce projet se situera dans la revalorisation des quartiers traversés et la revitalisation des activités commerciales de ceux-ci, une autre inci-

to the return of that part of the population which, out of a concern for comfort, if not security, had left certain peripheral neighbourhoods of the urban centre for the outer suburbs.

252. The target is 70 million passengers a year based on an estimated passenger traffic of 15 000 per hour in each direction.

253. It is an ultra-light metro system consisting of trains remote-controlled electronically from a single central control unit.

254. These small vehicles with a maximum capacity of 114 passengers lend themselves to combinations varying, according to the required traffic intensity, either in terms of the number of carriages or in terms of frequency. They run at an average commercial speed of 30 km.p.h. (19 km.p.h. in the case of buses), but can reach a cruising speed of 60 km.p.h.

255. It is not possible to enter and leave the vehicle unless the carriage door and a door providing access to the platform are simultaneously opened.

256. This procedure, which is similar to that found in lifts, ensures that there is no unauthorised access to the track.

257. Permanent monitoring by closed-circuit television enables the control centre to intervene at any time and a public address system ensures communication with the passengers. There are also ways of blocking the doors in the event of an incident.

258. Because it is easy to use, the TAU is likely to bring more people to the city centre and local shops and give an appreciable boost to the urban economy, while some former bus routes into the city could be turned into open spaces or leisure areas, or be used partly as cycle paths.

259. At this stage, however, attention must be drawn to a highly regrettable shortcoming in the design of the system as regards access for persons with reduced mobility confined to wheelchairs, as no provision has yet been made for this.

260. The pattern of modern life requires that every means of transport should be adapted in terms both of access to vehicles and infrastructure design in order to offer every individual full opportunities to participate in the life of the community.

III. *Transport systems similar to the TAU in other countries*

261. Belgium is not the first country to show an interest in a light metro system. Since 1983, France

tant la réhabilitation de l'habitat, c'est-à-dire conduisant au retour de cette partie de la population qui, par souci de confort sinon de sécurité, avait abandonné certains quartiers périphériques du centre urbain au profit de la grande banlieue.

252. L'objectif de fréquentation est de 70 millions de voyageurs par an en estimant un trafic voyageurs de 15 000 unités par heure et par sens.

253. Il s'agit donc d'un métro ultra-léger constitué de rames téléguidées par un système de pilotage électronique depuis un poste central de commande et de contrôle unique.

254. D'une contenance maximale de 114 passagers et de petit gabarit, ces véhicules se prêtent à des combinaisons variant selon l'intensité de trafic exigé, tant en nombre de voitures accouplées qu'en fréquence de circulation à une vitesse commerciale moyenne de 30 km/h (19 km/h pour les autobus), mais pouvant atteindre 60 km/h de vitesse de croisière.

255. L'accès et la sortie du véhicule ne sont possibles que par l'ouverture simultanée de la porte palière donnant accès au quai d'embarquement et celle de la porte de la voiture.

256. Cette procédure, analogue à celle des ascenseurs, interdit toute présence inopportune sur la voie.

257. Une surveillance permanente par caméra en circuit fermé peut amener le centre de contrôle à intervenir à tout moment, alors que la communication par phonie est assurée avec les passagers. De surcroît, des possibilités de blocage des portes en cas d'incident existent également.

258. Par sa facilité d'utilisation, le TAU est ainsi susceptible de ramener plus de gens dans les commerces du centre-ville comme des quartiers et d'apporter un regain appréciable d'activité à l'économie urbaine, tandis que certaines anciennes voies de pénétration des bus dans la cité pourront être reconverties en espaces verts ou de loisirs, sinon partiellement en pistes cyclables.

259. A ce stade, il faut cependant relever une lacune fort regrettable lors de la conception de ce système quant à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite circulant en fauteuils roulants, car nul dispositif n'est jusqu'à présent prévu à cet effet.

260. L'évolution de la vie contemporaine exige une adaptation de tout dispositif de transport tant en fait d'accès aux véhicules que d'aménagement de l'infrastructure en vue de favoriser la pleine possibilité pour chacun de participer à la vie de la communauté.

III. *Les systèmes de transport analogues au TAU à l'étranger*

261. La Belgique n'est pas le premier pays à s'intéresser à un type de métro léger. Depuis 1983,

has had a system similar to the TAU, known as the VAL (*Véhicule automatique léger* — Automatic Light Vehicle), which is operating successfully in Lille.

262. Its success is undeniable (90 000 passengers per day) and 16 new trains have been added to the 38 initially ordered.

263. Other French cities (Bordeaux, Strasbourg and Toulouse) have opted for the VAL. The United States is also taking an interest in it: lines have been ordered for Chicago airport and Disneyworld in Florida.

IV. *European technology*

264. The only similarity between the VAL and the TAU is the complete automation of both systems. The electronic and mechanical means employed differ completely.

265. The importance of these cities in which light metro systems are being built can very easily be imagined: they thus become show-cases for European know-how. As with the TGV and Maglev, it would be desirable for Europe not to dissipate its efforts between mutually incompatible projects and for the various techniques used for this new mode of transport to be brought together within the Eureka project.

V. *Funding and economic implications*

266. Although the municipal authorities are in charge of the project and the work is proceeding under the supervision of local officials, the project as a whole will have to be jointly financed, with the private sector stepping in to raise most of the necessary funds. It will cost approximately 20 000 million Belgian francs (465 million ECU) to complete the TAU in Liège.

267. As in the case of the TGV, economic decline is forcing the private and public sectors to co-operate in finding financing arrangements that make the building of such infrastructures possible.

268. In fact, the significance of these infrastructures is not confined to their traffic and regional planning implications. One must also appreciate the part they play in generating employment and giving a fresh impetus to some sectors of the economy, such as building, electrical engineering and, to some extent, steel-making and structural steelwork, not forgetting research.

269. Furthermore, in Liège, for example, where all these sectors are in deep crisis, the creation of 700 jobs for at least seven years is by no means negligible in a region suffering from an unemployment rate of 25 %.

la France possède un système analogue au TAU qui fonctionne en toute satisfaction à Lille sous l'appellation VAL (*Véhicule automatique léger*).

262. Son succès est incontestable (90 000 voyageurs par jour) et aux 38 rames commandées au départ sont venues s'ajouter 16 nouvelles rames supplémentaires.

263. D'autres villes françaises, Bordeaux, Strasbourg et Toulouse ont aussi opté pour le VAL. L'Amérique s'y intéresse également puisque des lignes ont été commandées pour l'aéroport de Chicago et Disneyworld en Floride.

IV. *La technologie européenne*

264. Le seul rapprochement entre le VAL et le TAU est la complète automatisation des deux systèmes, car les moyens électroniques et mécaniques utilisés diffèrent totalement.

265. On peut très bien imaginer l'intérêt de ces villes où l'on installe des métros légers; elles deviennent ainsi des vitrines du savoir-faire européen. Comme pour le TGV et le Maglev, il serait souhaitable que l'Europe ne disperse pas ses efforts sur des projets incompatibles et que les différentes techniques utilisées pour ce nouveau type de transport s'unissent dans le cadre du projet Eureka.

V. *Financement de retombées économiques*

266. La maîtrise de l'ouvrage restant du ressort des municipalités et les travaux se déroulant sous la responsabilité des édiles locaux, l'ensemble devra néanmoins faire l'objet d'un financement alternatif où le secteur privé interviendra en majeure partie pour réunir les fonds nécessaires. La réalisation complète du TAU liégeois coûtera approximativement 20 milliards de francs belges (465 millions d'ECU).

267. Comme dans le cas du TGV, le déclin économique oblige les secteurs privés et publics à coopérer pour trouver des solutions de financement qui permettent l'installation de telles infrastructures.

268. L'intérêt de celles-ci ne se résume effectivement pas aux seules implications relatives au trafic et à l'aménagement du territoire. Il faut en apprécier le rôle générateur d'emplois et de relance de certains secteurs d'activité tels que ceux de la construction, de l'électromécanique sinon partiellement de la sidérurgie et des constructions métalliques, sans omettre la recherche.

269. De plus, par exemple à Liège où tous ces secteurs sont en situation de crise grave, l'occupation permanente de sept cents emplois au moins pendant sept ans n'est certes pas négligeable dans une région souffrant d'un taux de chômage de 25 %.

VI. *Taxis*

270. The taxi sector has rarely aroused the interest of political circles in recent years. Yet this mode of transport, whose flexibility makes it attractive to a large number of people, is faced with some disturbing problems and, unfortunately, very often subject to dubious practices.

271. For some years now, this sector has been raising a number of questions at national, not to say regional, level in all the ECMT member countries: questions relating to the division of labour, monitoring of compliance with the limits on driving time, the creation of declared jobs, measures to make the work of both self-employed and employed drivers profitable, the protection of drivers and the prevention of road accidents due to fatigue or other factors resulting in diminished faculties.

272. The lack of harmonisation of operating conditions and fares, the varying interpretations of the laws and regulations enacted by governments and the indifference shown towards ECMT make this sector uncontrollable, giving full scope to illegal practices. A single national fare system would have the virtue of putting an end to errors and dishonesty, which are very common in this area.

273. In this connection, the various associations defending taxi-drivers' interests are demanding firmer action by the public authorities on the transfer of licences (elimination of workers who are only very partially or not at all declared). Such action is all the more justified as licence transfers very often involve under-the-counter payments of enormous sums. The authorities must ensure that this service is provided in accordance with the public interest and that it is respected, and hence put it on a sound economic footing.

274. At international level, the setting of limits on working hours and the introduction of the idea of a "single profession" for all taxi-drivers are the two main demands, which in turn give rise to further subjects of discussion. Need it be recalled that this occupation is not yet subject to a limitation of working hours and that, in some ECMT countries, the proportion of accidents due to fatigue is not far short of the percentage caused by drink or drug abuse. To quote some figures, Belgian taxis transport over 50 million people a year. At the same time, 1 396 accidents occur for every 1 000 taxis on the road (Parisian taxis: 985 accidents per 1 000).

275. The reduction of working hours would generate new jobs and considerably lighten the burden of professional taxi-drivers, who often put in twelve hours' work or more. The standardisation

VI. *Les taxis*

270. Au cours de ces dernières années le secteur du transport de taxi a rarement suscité l'intérêt des milieux politiques. Cependant ce mode, qui par sa flexibilité touche une large part du public, connaît certains problèmes préoccupants et est malheureusement trop souvent tributaire de pratiques obscures.

271. Depuis quelques années, ce secteur a soulevé sur le plan national, pour ne pas dire régional, de tous les pays membres de la CEMT maintes questions relatives à la répartition du travail, au contrôle du respect de la limitation du temps de conduite, à la création d'emplois déclarés, à la rentabilisation du travail aussi bien de l'indépendant que du salarié, à la protection des chauffeurs et aux accidents de la route dus à la fatigue ou aux autres facteurs menant à une dissipation des facultés.

272. Le manque d'harmonisation des conditions d'exploitation et de tarification, les interprétations divergentes de règlements et de lois édictés par les différents gouvernements et l'indifférence relative à la CEMT rendent ce secteur incontrôlable, laissant libre cours aux pratiques illégales. Un tarif unique et national aurait le privilège de supprimer des erreurs et des indécidables très fréquentes dans cette activité.

273. Dans ce contexte, les différentes associations défendant les intérêts des chauffeurs de taxi exigent une intervention plus ferme des pouvoirs publics pour le transfert des licences (éliminer les travailleurs très partiellement ou non déclarés). Intervention d'autant plus justifiée que le transfert se réalise trop souvent via des «dessous de table» impliquant des sommes énormes. Les pouvoirs publics doivent assurer la commercialisation de cette activité selon l'utilité publique, veiller à son respect et donc avec précision à la bonne santé de l'exploitation des taxis.

274. Sur le plan international, la limitation des heures de travail et l'introduction de la notion de «profession unique» pour tous les chauffeurs de taxi constituent les deux revendications principales engendrant à leur tour d'autres sujets de réflexion. Faut-il rappeler que cette corporation n'est pas encore sujette à une limitation des heures de travail et que la proportion des accidents dus à la fatigue avoisine, dans certains pays de la CEMT, le pourcentage des incidents causés par l'alcoolémie ou l'abus de médicaments. Les taxis belges, pour citer quelques chiffres, transportent plus de cinquante millions de personnes par an, parallèlement 1 396 accidents se produisent par 1 000 taxis mis en circulation (taxis parisiens: 985 accidents pour 1 000).

275. La diminution des heures de travail engendrerait la création de nouveaux emplois et délésterait de façon considérable le chauffeur de taxi professionnel prestant souvent douze d'heures

of work patterns is still all too rare in the transport sector in general.

276. The idea of a "single profession" as applied successfully in Paris for some years no longer makes it possible for the same person to hold two jobs concurrently without good reason. This obviously encourages more profitable use of the taxi-driver's working time and easier access to the profession for young people and job-seekers. However, this measure does not include the elimination of casual part-time workers.

277. The technical possibilities currently under consideration and the proposals put forward by representative bodies would make it possible to control this area of activity. Yet inertia on the part of the authorities and administrative delays are hindering the reorganisation of this sector, which is already deeply affected by the lack of real co-ordination and unification.

278. Numbered log-books issued by official organisations, professional permits and date stamps enabling the driver's working hours to be checked are raising hopes of a more soundly-based future for taxi-drivers. The simultaneous application of these proposals is having a multiplying effect on the results. Log-books in Charleroi (Belgium) and date stamps in Paris have already produced encouraging results.

279. The introduction of computers would also be an optimum long-term solution. In this connection, computerised management as introduced in Sweden seems very attractive but requires considerable investment, which, at first sight, is inconsistent with the budgets available in most ECMT member countries. The municipality of Göteborg (Sweden), in co-operation with a motor manufacturer, has invested over 500 million Belgian francs in the fitting out of taxis with terminals and the installation of a central computer.

280. Given the regional and even urban nature of this mode of transport, a harmonisation of its operating conditions at international level seems very difficult, but must inevitably remain the primary objective.

281. The taxi-driver's profession has all too often given rise, wrongly, to a feeling of contempt among the population by analogy with the domestic chauffeur. Yet, taxis are the city's show-case, the first to play host to foreign visitors setting foot for the first time in an unfamiliar world.

de service et plus. L'uniformisation des prestations de travail est encore trop rare à l'heure actuelle dans le secteur des transports en général.

276. La notion de «profession unique» telle qu'appliquée avec succès à Paris depuis quelques années ne permet plus le cumul injustifié de l'exercice de deux métiers dans le chef de la même personne. Ceci encourage évidemment une rentabilisation du jour et de l'heure de travail du chauffeur de taxi ainsi qu'une accessibilité à la profession plus aisée des jeunes et des demandeurs d'emploi. Cette mesure ne comprend toutefois pas la suppression des travailleurs à mi-temps occasionnels.

277. Les possibilités techniques étudiées actuellement et les propositions émises par les associations permettraient le contrôle de cette activité. Mais des refus d'agir de la part des autorités publiques et les lenteurs administratives entravent l'assainissement de ce secteur pourtant déjà profondément touché par le manque de coordination réelle et d'unification.

278. La feuille de route numérotée distribuée par un organisme officiel, la carte professionnelle et l'horodateur, permettant de contrôler les horaires de travail du conducteur, offrent aux chauffeurs de taxi des horizons assainis. L'application simultanée de ces propositions crée un effet multiplicateur des résultats. La feuille de route à Charleroi (Belgique) et l'horodateur à Paris ont déjà connu un résultat encourageant.

279. L'introduction de l'informatique serait également, à long terme, une formule optimale. Dans ce cadre, la gestion informatisée en vigueur en Suède paraît très séduisante mais réclame des investissements considérables, à première vue peu compatibles avec les disponibilités budgétaires de la plupart des pays membres de la CEMT. La ville de Göteborg (Suède), en collaboration avec une marque automobile, a investi plus 0,5 milliard de francs belges dans l'équipement en terminaux des taxis et des centrales en ordinateurs.

280. Considérant le caractère régional, voire urbain de ce mode de transport, une harmonisation des conditions d'exploitation à l'échelle internationale semble très difficile, mais doit inéluctablement rester l'objectif principal.

281. La profession de chauffeur de taxi a trop souvent fait naître, à tort, un sentiment de mépris au sein de la population par une analogie à la fonction domestique de chauffeur de maître. Or, le taxi est une vitrine de la ville et le premier hôte d'accueil pour le visiteur étranger débarquant pour la première fois dans un univers inconnu.

STATISTICAL APPENDIX
Passenger Transport
 Thousand million passenger-kilometres

	Rail (1)					Buses and coaches (2)					Private cars (3)					Total road transport (4)=(2)+(3)					Total passengers (5)=(1)+(4)						
	1970	1975	1980	1985	86/85	1970	1975	1980	1985	86/85	1970	1975	1980	1985	86/85	1970	1975	1980	1985	86/85	1970	1975	1980	1985	86/85		
D	37.31	36.90	40.50	42.71	41.40	-3	48.73	58.67	65.63	53.62	53.08	350.62	405.44	470.30	481.60	510.30	+6	399.35	464.11	535.93	535.22	+5	436.66	501.01	576.43	577.93	+5
A	6.28	6.47	7.38	7.29	7.33	+1	9.80	9.80	12.45	12.81	12.68	-1	36.64	43.54	50.43	51.81	+3	46.44	46.44	55.99	63.24	+2	59.78	52.91	63.37	70.53	+2
B	7.57	7.65	6.96	6.57	6.07	-8	2.97	3.18	3.09	3.05	2.82	-7	49.25	57.54	67.36	68.10	+1	52.22	60.72	68.47	70.41	+1	59.78	68.37	75.43	76.98	0
DK	3.35	3.17	4.31	4.51	4.52	0	4.60	5.70	7.40	8.70	8.90	+2	33.30	37.80	38.30	43.00	+5	37.90	43.50	45.70	51.70	+4	41.25	46.67	50.01	56.21	+4
E	14.99	17.64	14.83	17.06	16.05	-6	20.91	26.89	28.10	29.80	31.42	+5	64.35	99.33	130.90	113.70	+5	85.26	126.22	159.00	143.50	+5	100.25	143.86	173.82	160.56	+4
SF	2.16	3.14	3.22	3.17	3.17	-2	7.00	8.00	8.50	8.60	8.70	+1	23.70	31.20	33.90	40.50	+3	30.70	39.20	42.40	49.20	+2	32.86	42.34	45.62	51.32	+2
F	40.98	50.70	54.66	62.07	59.86	-4	25.20	28.00	38.00	39.40	39.00	+2	304.70	374.80	452.50	517.30	+5	329.90	403.70	490.50	532.80	+4	370.88	454.40	545.16	594.87	+4
GR	1.53	1.55	1.46	1.73	1.95	+13	4.78	4.75	5.82	5.79	4.99	-14	5.46		13.33	14.35	+8	4.78	4.75	5.82	5.79	-14	6.31	6.30	7.28	7.52	-8
IRL																											
I	32.46	36.33	39.59	37.40	40.50	+8	32.00	42.33	57.84	66.60	70.60	+6	211.93	279.26	324.03	394.38	+6	343.94	331.59	381.87	440.30	+6	276.40	357.92	421.46	477.70	+6
L	0.21	0.23	0.25	0.23	0.23	-2																					
N	1.93	2.27	2.75	2.57	2.58	+1	4.16	4.44	4.88	4.62	4.74	+3	18.48	27.22	31.30	34.77	+8	22.63	31.66	36.18	39.39	+7	24.56	33.93	38.93	41.96	+7
NL	8.01	8.50	8.89	9.01	8.92	-1	9.90	10.30	12.20	12.20	12.10	-1	72.10	93.50	112.50	120.80	+4	82.00	103.80	124.70	133.00	+4	90.01	112.30	133.59	142.01	+4
P	3.55	4.86	6.08	5.73	5.80	+1	4.36	5.15	7.80	8.50			17.47	29.39	41.00	53.00		21.83	34.54	48.80	61.50		25.38	39.40	54.88	67.23	
UK	30.41	30.26	30.30	29.70	30.80	+4	53.00	55.00	45.00	42.00	43.00	+2	263.00	294.00	365.00	424.00	+6	316.00	349.00	410.00	466.00	+5	346.41	379.26	440.30	495.70	+5
S	4.56	5.62	7.00	6.80	6.36	-6	5.50	6.40	7.30	9.00	9.00	0	55.40	64.20	66.70	71.90	+6	60.90	70.60	74.00	80.90	+6	65.46	76.22	81.00	87.70	+5
CH	8.17	7.98	9.18	9.38	9.33	-1	2.01	2.41	2.73	2.79	2.84	+2	50.71	60.78	72.60	80.88	+2	52.72	63.19	75.32	83.67	+2	60.89	71.17	84.50	93.05	+2
TR	5.56	4.74	6.01	6.49	6.05	-7												41.31	68.40	70.47	91.57	+7	46.87	73.13	76.48	98.05	+6
YU	10.94	10.28	10.39	12.00	12.40	+3	13.43	24.73	29.63	31.63	31.39	-1	E	E	E	E		1.829.73	2.256.13	2.654.76	2.878.71	-1	24.37	35.02	40.02	43.63	0
ECMT	220.71	239.19	254.79	265.49	264.39	0	246.53	296.65	336.36	338.10	343.77	+2	1.941.88	1.891.09	2.247.93	2.449.05	+5	E	E	E	E		E	E	E	E	
ECMT = 19 countries																											
ECMT = 17 countries D, A, B, DK, E, SF, F, GR, I, N, NL, P, UK, S, CH, TR, YU 1 Excluding private cars																											
ECMT = 14 countries D, A, B, DK, E, SF, F, I, N, NL, P, UK, S, CH																											
ECMT = 17 countries D, A, B, DK, E, SF, F, GR, I, N, NL, P, UK, S, CH, TR, YU 1 Excluding private cars																											

* -0.5% < 0 < +0.5 %
 E = Estimate.

ANNEXE STATISTIQUE
Transports de voyageurs
Milliards voyageurs-kilomètres

	Chemins de fer (1)						Autobus et autocars (2)						Voitures particulières (3)						Transport routier total (4)=(2)+(3)						Total voyageurs (5)=(1)+(4)					
	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85
D	3731	3690	4050	4271	4140	-3	4873	5867	6663	5362	5308	-1	35062	40544	47030	48160	51030	+6	39035	46411	53593	53522	56338	+5	43666	50101	57643	57793	60478	+5
A	628	647	738	729	733	+1	297	980	1245	1281	1268	-1	4644	4644	4644	5043	5181	+3	4644	4644	53599	6324	6449	+2	4644	5291	6337	7053	7182	+2
B	757	765	696	657	607	-8	297	318	309	305	282	-7	4925	5754	6538	6736	6810	+1	5222	6072	6847	7041	7092	+1	5978	6837	7543	7698	7699	0
DK	335	317	431	451	452	0	460	570	740	870	890	+2	3330	3780	3830	4300	4510	+5	3790	4350	4570	5170	5400	+4	4125	4667	5001	5621	5822	+4
E	1499	1764	1483	1706	1605	-6	2091	2689	2810	2980	3142	+5	6435	9933	13090	11370	11937	+5	8526	12622	15900	14350	15979	+5	10025	14386	17382	16636	16684	+4
SF	216	314	322	322	317	-2	700	800	850	860	870	+1	2770	3120	3390	3950	4050	+3	3070	3920	4240	4810	4920	+2	3286	4234	4562	5132	5237	+2
F	4098	5070	5466	6207	5986	-4	2520	2890	3800	3840	3900	+2	30470	37480	40550	49440	51730	+5	32940	40370	49050	53280	55630	+4	37088	45440	54516	59487	61616	+4
GR	153	155	146	173	195	+13	478	475	582	579	499	-14	546			1333	1435	+8	4781	4751	5821	5791	4991	-141	6311	6301	7281	7521	6941	-81
IRL	076	090	103	102	108	+5	3200	4233	5784	6660	7060	+6	21193	27926	32403	37370	39438	+6	24394	32159	38187	44030	46498	+6	27640	35792	42146	47770	50548	+6
I	3246	3633	3959	3740	4050	+8	416	444	488	462	474	+3	1848	2722	3130	3477	3742	+8	2263	3166	3618	3939	4216	+7	2456	3393	3893	4196	4474	+7
L	021	023	025	023	023	-2	990	1030	1220	1220	1210	-1	7210	9350	11250	12080	12630	+4	8200	10380	12470	13300	13830	+4	9001	11230	13359	14201	14722	+4
N	801	850	889	901	892	-1	436	515	780	830			2183	3454	4880	6150									2538	3940	5488	6723		
P	355	486	608	573	580	+1	5300	5500	4500	4200	4300	+2	26300	29400	36500	42400	44600	+6	31600	34900	41000	46600	49100	+5	34641	37926	44030	49570	52180	+5
UK	3041	3026	3030	2970	3080	+4	5300	5500	4500	4200	4300	+2	26300	29400	36500	42400	44600	+6	31600	34900	41000	46600	49100	+5	34641	37926	44030	49570	52180	+5
S	456	562	700	680	636	-6	550	640	730	900	900	0	5540	6420	6670	7190	7640	+6	6090	7060	7400	8090	8540	+6	6546	7622	8100	8770	9176	+5
CH	817	798	918	938	933	-1	201	241	273	279	284	+2	5071	6078	7260	8088	8247	+2	5272	6319	7532	8367	8531	+2	6089	7117	8450	9305	9464	+2
TR	556	474	601	649	605	-7																								
YU	1094	1038	1039	1200	1240	+3	1343	2473	2963	3163	3139	-1	13431	24731	29631	31631	31391	-11	13431	24731	29631	31631	31391	-11	24371	35021	40021	43631	43791	01
CEMT	22071	23919	25479	26549	26439	0	24653	29665	33636	33810	34377	+2	154188	180109	224793	244905	257035	+5	182973	225613	265476	287871	310172	+5	204948	249419	298027	314295	327481	+4

CEMT = 19 pays

CEMT = 16 pays D. A. B. DK. E. SF. F. GR. I. N. NL. P. UK. S. CH. YU

CEMT = 17 pays D. A. B. DK. E. SF. F. GR. I. N. NL. P. UK. S. CH. TR. YU

CEMT = 17 pays D. A. B. DK. E. SF. F. GR. I. N. NL. P. UK. S. CH. TR. YU

1 Saut transport par voitures particulières.

1 Saut transport par voitures particulières.

1 Saut transport par voitures particulières.

* -0,5% < 0 < +0,5 %
E = Estimation.

Freight transport
Thousand million tonne-kilometres

	Rail (1)						Roads (2)						Inland waterways (3)						Pipelines (4)						Total freight (5)=(1)+(2)+(3)+(4)						
	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	
D	70.27	54.31	63.77	62.96	59.63	-5	78.00	96.00	124.40	132.20	133.50	+5	48.81	47.57	51.44	48.18	52.19	+8	15.12	13.09	13.10	8.68	8.16	-6	212.20	210.96	252.70	252.02	238.47	+3	
A	9.87	9.38	11.00	11.90	11.27	-5	2.86 ¹	4.65 ¹	7.91 ¹	7.91 ¹	7.91 ¹		1.29	1.41	1.56	1.55	1.59	+3	3.62	5.78	7.06	5.00	4.64	-7	17.65 ¹	21.22 ¹	27.54 ¹	27.54 ¹	25.02	+3	
B	7.88	6.81	8.04	8.28	7.44	-10	13.09	16.52	18.31	22.11	22.11		6.73	5.12	5.85	5.06	5.20	+3	0.27	1.54	1.80	0.50	0.93	+85	27.97	29.99	34.00	35.95	35.95	+8	
DK	1.85	1.84	1.62	1.75	1.79	+2	7.80	9.50	8.20	8.80	9.60	+9																			
E	10.34	11.08	11.30	12.08	11.52	-5	51.70	76.50	89.50	108.10	113.50	+5	4.40	4.40	5.20	4.20	4.50	+7	1.02	2.12	3.01	3.17			63.06	89.69	103.81	123.34	113.39	+8	
SF	6.27	6.44	3.34	8.07	8.15	+1	12.40	15.50	18.40	22.00	22.10		14.18	11.91	12.15	8.39	7.77	-7	28.18	31.10	34.67	24.14	26.93	+12	176.25	187.65	217.10	177.42	179.39	+1	
F	67.58	61.25	66.37	55.78	51.69	-7	66.30	83.40	103.90	89.10	93.00	+4													7.65	11.68	217.10	177.42	179.39	+1	
GR	0.69	0.93	0.81	0.73	0.70	-4	6.96	10.75	10.35	10.35	12.54	+21																			
IRL	0.55	0.56	0.62	0.60	0.57	-4	5.01	4.52	5.01	4.52	5.01																				
I	18.07	14.89	18.38	17.97	17.48	-3	58.70	62.80	119.60	144.13	150.65	+5	0.35	0.22	0.20	0.20	0.17	-15	9.07	11.50	11.94	9.01	8.82	-2	88.19	89.41	150.12	171.31	177.04	+3	
L	0.76	0.66	0.66	0.65	0.60	-6	0.20	0.60	0.77	0.77	0.77		0.30	0.30	0.33	0.30									1.26	1.56	1.77	1.71	1.71	+3	
N	1.45	1.51	1.66	1.77	1.83	+4	3.19	4.57	5.25	6.42	7.07	+10													4.64	6.08	6.91	8.19	8.90	+9	
NL	3.71	2.73	3.40	3.27	3.05	-7	12.40	15.44	17.67	18.43	19.25	+4	30.74	29.60	33.48	32.79	32.50	-1	4.08	4.45	5.04	4.29	4.26	-1	50.92	52.23	59.59	58.78	59.06	0	
P	0.78	0.75	1.00	1.31	1.33	+2																									
UK	24.50	20.90	17.64	15.40	15.70	+2	85.00	91.70	89.70	99.10	100.90	+2	2.00	2.20	2.30	2.40	2.40	0	2.67	5.42	9.43	10.56	9.73	-8	114.17	120.22	119.07	127.46	128.73	+1	
S	17.31	16.06	16.65	18.44	18.55	+1	17.80	20.19	21.36	21.18	22.76	+7													35.11	36.25	38.01	39.62	41.31	+4	
CH	6.59	5.14	7.39	7.05	6.97	-1	4.16	4.51	6.03	7.15	7.50	+5	0.17	0.13	0.16	0.15	0.15	+3	1.21	1.25	1.11	1.16	1.20	+3	12.13	11.04	14.69	15.51	15.81	+2	
TR	6.09	7.26	5.17	7.96	6.68	-16	17.45	29.42	36.14	44.76	48.46	+8													24.88	37.79	52.11	83.42	106.36	+27	
YU	19.25	21.64	25.02	28.72	27.57	-4	7.95 ¹	12.28 ¹	19.00 ¹	21.18 ¹	22.34 ¹	+5 ¹	4.38	5.46	4.98	3.93	4.55	+16	0	0.11	2.16	2.50	3.07	+23	31.58 ¹	39.49 ¹	51.15 ¹	56.33 ¹	57.53 ¹	+21	
ECMT	273.80	344.2	268.83	264.68	252.52	-5	438.99	543.59	686.17	753.02	786.11	+4	113.37	108.31	117.64	107.15	111.32	+4	66.58	77.35	103.11	99.72	122.12	+22	890.73	971.23	1170.31	1221.93	1269.39	+4	
ECMT = 19 countries																															
ECMT = 16 countries D.A.B.D.K.E.S.F.F.I.L.N.NL.UK.S.																															
CH, TR, YU																															
1 Transport for hire and reward only																															
ECMT = 11 countries D.A.B.E.F.I.NL.UK.CH,TR,YU																															
ECMT = 16 countries D.A.B.D.K.E.S.F.F.I.L.N.NL.UK.S.																															
CH, TR, YU																															
1 Excluding road transport for own account																															

* -0.5% < 0 < +0.5 %.
E = Estimate.

Transports de marchandises
Milliards tonnes-kilomètres

	Chemins de fer (1)						Routes (2)						Voies navigables (3)						Océans (4)						Total marchandises (5)=(1)+(2)+(3)+(4)						
	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	1970	1975	1980	1985	1986	86/85	
D	70,27	54,31	63,77	62,96	59,63	-5	78,00	96,00	124,40	132,30	138,50	+5	48,81	47,57	51,44	48,18	52,19	+8	15,12	13,09	13,10	8,68	8,16	-6	212,20	210,96	252,70	252,02	238,47	+3	
A	9,87	9,38	11,00	11,90	11,27	-5	2,86 ¹	4,65 ¹	7,93 ¹				1,29	1,41	1,56	1,55	1,59	+3	3,62	5,78	7,06	5,00	4,64	-7	17,65 ¹	21,22 ¹	27,54 ¹				
B	7,88	6,81	8,04	8,28	7,44	-10	13,09	16,52	18,31	22,11			6,73	5,12	5,85	5,06	5,20	+3	0,27	1,54	1,80	0,50	0,93	+85	27,97	29,99	34,00	35,95			
DK	1,85	1,84	1,62	1,75	1,79	+2	7,80	9,50	8,20	8,80	9,60	+9																			
E	10,34	11,08	11,30	12,08	11,52	-5	51,70	76,50	85,50	108,10	113,50	+5								1,02	2,12	3,01	3,17			63,06	89,69	103,81	123,34	11,39	+8
SF	6,27	6,44	8,34	8,07	8,15	+1	12,40	15,50	18,40	22,00	22,10	0	4,40	4,40	5,20	4,20	4,50	+7		23,07	26,34	31,94	34,27			23,07	26,34	31,94	34,27	34,75	+1
F	67,58	61,25	66,37	55,78	51,69	-7	66,30	83,40	103,90	89,10	93,00	+4	14,18	11,91	12,15	8,39	7,77	-7		176,25	187,65	217,10	177,42			176,25	187,65	217,10	177,42	179,39	+1
GR	0,69	0,93	0,81	0,73	0,70	-4	6,96	10,75		10,35	12,54	+21								7,65	11,68					7,65	11,68			13,24	+19
IRL	0,55	0,56	0,62	0,60	0,57	-4																									
I	18,07	14,89	18,38	17,97	17,48	-3	58,70	62,80	119,60	144,13	150,65	+5	0,35	0,22	0,20	0,20	0,17	-15		9,07	11,50	11,94	9,01	8,82	-2	86,19	89,41	150,12	171,31	177,04	+3
L	0,76	0,66	0,66	0,65	0,60	-6	0,20	0,60	0,77				0,30	0,30	0,33	0,30										1,26	1,56	1,77			
N	1,45	1,51	1,66	1,77	1,83	+4	3,19	4,57	5,25	6,42	7,07	+10														4,64	6,08	6,91	8,19	8,90	+9
NL	3,71	2,73	3,40	3,27	3,05	-7	12,40	15,44	17,67	18,43	19,25	+4	30,74	29,60	33,48	32,79	32,50	-1		4,08	4,45	5,04	4,29	4,26	-1	50,92	52,23	59,59	58,78	59,06	0
P	0,78	0,75	1,00	1,31	1,33	+2																									
UK	24,50	20,90	17,64	15,40	13,70	+2	85,00	91,70	89,70	99,10	100,90	+2	2,00	2,20	2,20	2,40	2,40	0		2,67	5,42	9,43	10,56	9,73	-8	114,17	120,22	119,07	127,46	128,73	+1
S	17,31	16,06	16,65	18,44	18,55	+1	17,80	20,19	21,36	21,18	22,76	+7								35,11	36,25	38,01	39,62			35,11	36,25	38,01	39,62	41,31	+4
CH	6,59	5,14	7,39	7,05	6,97	-1	4,16	4,51	6,03	7,15	7,50	+5	0,17	0,13	0,16	0,15	0,15	+3		1,21	1,25	1,11	1,16	1,20	+3	12,13	11,04	14,69	15,51	15,81	+2
TR	6,09	7,36	5,17	7,96	6,68	-16	17,45	29,42	36,14	44,76	48,46	+8								1,34	1,01	1,380	30,71	51,23	+67	24,88	37,79	52,11	83,42	106,36	+27
YU	19,25	21,64	25,02	28,72	27,57	-4	7,95 ¹	12,28 ¹	19,00 ¹	21,18 ¹	22,34 ¹	+5 ¹	4,38	5,46	4,98	3,93	4,55	+16		0	0,11	2,16	2,50	3,07	+23	31,58 ¹	39,49 ¹	51,15 ¹	56,33 ¹	57,53 ¹	+2 ¹
CEMT	273,80	244,23	268,83	264,68	252,52	-5	438,99	543,59	686,17	753,02	786,11	+4	113,37	108,31	117,64	107,15	111,32	+4		66,58	77,35	103,11	98,72	122,12	+22	890,73	971,23	1170,31	1221,93	1269,39	+4
CEMT = 19 pays																															
CEMT = 16 pays D. A. B. DK. E. SF. F. I. L. N. NL. UK. S. CH. TR. YU 1. Transport pour compte d'autrui uniquement																															
CEMT = 11 pays D. A. B. E. F. I. NL. UK. CH. TR. YU CEMT = 16 pays D. A. B. DK. E. SF. F. I. L. N. NL. UK. S. CH. TR. YU Sauf transport routier pour compte propre																															

* - 0,5% < 0 < + 0,5 %
E = Estimation.