PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

18 January 1988 **Doc. 5836**

OPINION

on the 32nd and 33rd annual reports of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT)[1]

presented by the Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities[2]

(Rapporteur : Mr ZIERER)

The 32nd and 33rd annual reports of the European Conference of Ministers of Transport — covering the years 1985 and 1986 — were referred to the Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities for opinion.

In accordance with its role, the committee wished to consider the ECMT's activities and transport policy under three headings :

— regional planning,

— environmental impact,

— urban transport and quality of life.

The committee may pride itself on having first drawn attention to the importance of major trunk routes for the achievement of coherent regional planning in Europe. A report on the organisation of a European network of such routes with reference to physical planning was submitted to the Assembly in 1971. Since then, the idea has been discussed in numerous national and international forums.

Inevitably, some of the 1971 proposals were subsequently revised in the light of changing circumstances, but the following basic principles of the Radius report were confirmed and are still as valid as ever :

— the paramount importance of communications for a coherent regional planning policy ;

1. See Doc. 5755 and Reference No. 1574 of 1 July 1987 ; and Doc. 5827.

2. *a.* Unanimously adopted by the committee on 14 January 1988.

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

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

18 janvier 1988 **Doc. 5836**

AVIS

sur les 32e et 33e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT)[1]

présenté par la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux[2]

(Rapporteur : M. ZIERER)

Les 32e et 33e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports — couvrant la période d'activité 1985-1986 — ont été renvoyés à la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux pour examen et avis.

Conformément à sa vocation, la commission a voulu prendre en considération les activités de la CEMT et sa politique des transports sous un triple aspect :

— aménagement du territoire,

— répercussion sur l'environnement,

— transports urbains et cadre de vie.

La commission peut se flatter d'avoir été à l'origine de la conception de la notion et du rôle des grands axes de communication dans leur incidence sur un aménagement et une planification du territoire cohérents en Europe. Un rapport sur l'organisation du réseau européen des grands axes de communication dans le cadre de l'aménagement du territoire a été soumis à l'Assemblée dès 1971. Ce projet a été discuté dans de nombreuses enceintes nationales et internationales.

Il était normal que certaines propositions de 1971 aient été révisées par le temps et les circonstances nouvelles, mais les principes de base du rapport Radius ont été confirmés et gardent toute leur valeur :

— le rôle primordial des communications pour la réalisation d'un aménagement cohérent du territoire ;

1. Voir Doc. 5755 et Renvoi n° 1574 du 1er juillet 1987 ; et Doc. 5827.

2. *a.* Adopté à l'unanimité par la commission le 14 janvier 1988.

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

— the need to provide proper communications between all regions of a country in order to ensure balanced development;

— the need to have regard to all means of communication, together with their possible interactions;

— the need to make optimum use of technical innovations;

— the need to plan all communication networks in the light of each country's geographical position as well as Europe's overall needs; and, hence,

— the need to co-ordinate communication systems in frontier regions with those in an adjacent country (see Recommendation 631 (1971)).

The ECMT, too, largely adopted this global approach, and in recent years it has further developed the idea of trunk routes and communication networks. There was also another reason for its espousing this overall conception, namely the impossibility of properly discussing combined transport systems without taking account of possible links and interconnections between the various transport infrastructures (railways, roads and inland waterways), as well as of some international trunk routes capable of accommodating and attracting long-distance combined transport.

Naturally, there are other factors that support the trunk-route strategy, particularly the existence of major flows of goods and passenger traffic as well as the desirability of channelling these flows towards specific areas in accordance with the objectives of regional planning and environmental protection.

The ECMT is undoubtedly very thorough in its analysis of major traffic flows and related problems; indeed, one of its groups is studying trends in international traffic. However, its reports give little indication of a dynamic approach to the planning of Europe's major communication infrastructures. In calling for a more energetic and determined effort by the ECMT to create a genuine European network of trunk routes and secure the speedy elimination of bottlenecks, I am expressing our committee's unanimous view.

The ECMT's work programme for the period 1987-89 refers in its preamble to a number of new factors which will have consequences for the ECMT, including the enlargement of the Communities to twelve members and the May 1985 decision of the Luxembourg Court of Justice.

— la nécessité d'assurer des communications adéquates entre toutes les régions du territoire national afin de garantir un développement équilibré;

— la nécessité de prendre en considération l'ensemble des moyens de communication avec leurs interactions éventuelles;

— la nécessité de tirer le meilleur parti possible des innovations techniques;

— la nécessité de définir tous les réseaux de communications en fonction à la fois de la position géographique du pays et des besoins globaux de l'Europe; et, à cet effet,

— la nécessité de coordonner, en particulier, les réseaux de communications dans les régions frontalières avec ceux du pays limitrophe (voir Recommandation 631 (1971)).

La CEMT a également fait sienne, dans une large mesure, cette approche globale et a développé, au cours des dernières années, la notion de grands axes et de réseaux de communication. Elle a été amenée à cette approche d'ensemble aussi pour une autre raison: les discussions autour du transport combiné ne pouvaient être menées avec succès sans la prise en considération des relations et des interconnexions possibles des différentes infrastructures des transports (rail, route, voie d'eau) mais aussi de quelques grands axes internationaux capables d'accueillir et de drainer les transports combinés à grande distance.

Bien entendu, le schéma des grands axes a aussi d'autres justifications, notamment l'observation des grands courants d'échanges de marchandises et d'hommes déjà existants, mais aussi la conception volontariste de canaliser ces mouvements vers des zones déterminées en conformité avec des objectifs d'aménagement du territoire, de planification territoriale et d'une meilleure protection de l'environnement.

La CEMT est certainement une organisation qui analyse avec diligence les grands courants des échanges et les problèmes rencontrés par ceux-ci; un sous-groupe étudie les tendances du trafic international mais ses rapports donnent peu d'indications sur une approche volontariste de la planification des grandes infrastructures des communications pour l'Europe. Votre rapporteur exprime le sentiment unanime de sa commission en souhaitant une action plus dynamique et volontariste de la CEMT pour la réalisation d'un véritable réseau européen des grands axes de communications et pour l'élimination accélérée des goulets d'étranglement.

Le programme de travail de la CEMT pour la période de 1987 à 1989 évoque dans ses considérations générales un certain nombre de faits nouveaux, dont l'élargissement des communautés à douze membres et la décision de la Cour de justice de Luxembourg du mois de mai 1985,

There is a very timely proposal that the ECMT should reshape its activities so as to give more attention to the situation of non-EEC countries. It is also stated that transport in Europe would be seriously handicapped by inadequate co-ordination between the activities of the Twelve and those of the other West European countries.

I should like to express strong support for this specific role of the ECMT in the coming years. The conference should indeed play an active part of fundamental importance in the drawing up of a pan-European transport policy and the close co-ordination of the Community's transport policy with the policies of non-EEC countries.

It would be highly desirable, for example, if the transit traffic negotiations with non-EEC countries (Austria, Switzerland and Yugoslavia), which were decided on by the EEC Council of Ministers on 7 December 1987, were conducted under the aegis of the ECMT, or at least in close association with it, so as to ensure that the requirements of a comprehensive European approach to transport policy were taken into account.

In his preface to the ECMT's 33rd report, the organisation's Secretary General states that "the ECMT should try to provide for effective co-operation among all its member countries and ensure the establishment of a co-ordinated transport policy covering their territories as a whole". Unfortunately, the real situation appears somewhat different, for all too often co-operation is limited to a bilateral or trilateral basis.

Politically, the ECMT seems more of a spectator than a co-ordinator in relations between the Community and third countries. Individual governments are largely responsible for this state of affairs which is damaging to European cohesion. Rather than seek solutions through an all-embracing institutional framework such as the ECMT, they hope to defend their national interests more effectively by means of bilateral — or even multilateral — negotiations and arrangements.

The decision at last taken by France and Great Britain to build a railway tunnel between their two territories was an important step towards the achievement of a coherent European network. It is perhaps worth recalling that as long ago as 1950 a motion for a resolution on the construction of a Channel tunnel (Doc. 84) was tabled in the Assembly and that Order No. 108 on the same subject was adopted in 1957. In 1960, an initial detailed report was submitted to the Assembly, which adopted Recommendation 260 (1960) in the light thereof.

qui auront des conséquences pour la CEMT. Très opportunément il est proposé que la CEMT réoriente ses activités de manière à accorder davantage d'attention à la situation des pays non membres de la CEE. Il est dit aussi que les transports en Europe seraient gravement handicapés si l'harmonisation devait être insuffisante entre les activités des Douze et celles des autres pays de l'Europe occidentale.

Votre rapporteur voudrait appuyer tout particulièrement cette mission spécifique de la CEMT dans les prochaines années. En effet, la conférence devrait jouer un rôle tout à fait primordial et actif dans la formulation d'une politique des transports pan-européenne et dans la coordination étroite de la politique communautaire des transports avec celle des pays non membres de la CEE.

Il serait hautement souhaitable, par exemple, que les négociations avec des pays tiers (Autriche, Suisse et Yougoslavie), relatives au trafic de transit décidées par le Conseil des ministres des Douze le 7 décembre dernier, se fassent sous l'égide, ou du moins en association étroite avec la CEMT, pour assurer, au cours de ses négociations, les intérêts d'une conception globale européenne en matière de politique des transports.

C'est le Secrétaire général de la CEMT qui écrit dans la préface de son 33e rapport que «la CEMT devrait s'efforcer de fournir des moyens d'une coopération effective entre tous les pays membres en vue de la création d'une politique coordonnée des transports à l'échelle de l'ensemble des territoires de ce pays». Mais la réalité semble, hélas, être différente et la coopération se réduit trop souvent à des bases bilatérales et trilatérales.

Dans la réalité politique la CEMT apparaît, dans les relations entre la Communauté et les pays tiers, davantage comme spectateur qu'en tant que coordinateur. La responsabilité de cette situation préjudiciable à la cohésion européenne incombe largement aux gouvernements individuels qui espèrent pouvoir mieux sauvegarder leurs intérêts nationaux par des négociations et arrangements bilatéraux — voire multilatéraux — plutôt que de chercher une solution dans un cadre institutionnel et global tel que celui de la CEMT.

Une étape importante sur la voie de la réalisation d'un réseau européen cohérent a été la décision franco-britannique, maintes fois suggérée, de construire un tunnel ferroviaire entre leurs pays. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler que dès 1950 une proposition de résolution relative à la construction d'un tunnel sous la Manche (Doc. 84) a été déposée au Bureau de l'Assemblée et en 1957 la Directive n° 108 visant le même sujet a été adoptée. Un premier rapport circonstancié a été soumis à l'Assemblée en 1960 et la Recommandation 260 (1960) a été adoptée par cette dernière.

The subject was taken up again in 1975, and in 1976 the Assembly was presented with a new report that resulted in Resolution 610 (1976), where the ECMT was specifically urged to play a part in the search for a European solution to the Channel tunnel. More recently, Resolution 767 (1982) was adopted in the wake of a further report and debate on the Channel tunnel project.

The ECMT's 1986 annual report describes the Franco-British decision as "the most striking" one of the year but says nothing about the organisation's role in the reaching of the decision. However, in its work programme for the period 1987-89, the ECMT emphasises that a study will need to be made of the "numerous consequences" of the tunnel's construction.

Another important and more recent decision is, as it were, a logical corollary to the construction of the tunnel: namely the decision to build the first part of a European high-speed rail network, linking Paris, Brussels, London, Amsterdam and Cologne. It will be recalled that this network was the subject of a colloquy recently held in Liège on the initiative of three Assembly committees, whose conclusions were summarised in the Assembly's Resolution 876, adopted at the May 1987 session. Three principles set out in the resolution are noteworthy:

— the complementarity between a European high-speed train network and other modes of transport, which implies that the study and planning of such a network should take account of existing or future roads and inland waterways;

— the need for national planning processes to be co-ordinated at European level from the outset, together with greater transfrontier co-operation in the construction and operation of infrastructures;

— to be really effective, a European network of high-speed land communications should eventually cover the whole continent, from London to Istanbul and from Stockholm to Rome and Lisbon. Its planning and design should be based on close co-operation between the ECMT, the Council of Europe, the European Communities, the Economic Commission for Europe and the IUC (International Union of Railways).

Since the adoption of this resolution and the decision to build a high-speed link between Paris, Brussels and Cologne with branches towards London and Amsterdam, the French Government

Le sujet a été repris en 1975 et l'Assemblée a été saisie en 1976 d'un nouveau rapport qui trouva sa conclusion dans la Résolution 610 (1976) qui invite la CEMT notamment à jouer son rôle dans la recherche d'une solution européenne pour le tunnel sous la Manche. Plus récemment la Résolution 767 (1982) a été adoptée à la suite d'un nouveau rapport et débat en 1982 sur le projet d'un tunnel sous la Manche.

Le rapport d'activités de la CEMT pour 1986 qualifie la décision franco-britannique de «la plus remarquable» mais ne nous informe pas sur le rôle joué par l'organisation dans l'avènement de cette décision. Toutefois, dans son programme de travail pour la période de 1987 à 1989 la CEMT souligne que les «nombreuses conséquences» de la construction du tunnel devront être étudiées par l'organisation.

Une autre décision importante plus récente constitue en quelque sorte un corollaire logique à la construction du tunnel: il s'agit de la décision de construire le premier maillon d'un réseau européen de trains à grande vitesse, à savoir la liaison Paris-Bruxelles-Londres-Amsterdam et Cologne. On se souvient de l'initiative récente de trois commissions de l'Assemblée d'organiser un colloque à Liège sur le réseau européen de trains à grande vitesse dont les conclusions ont été résumées dans la Résolution 876 de l'Assemblée, adoptée pendant la session de mai 1987. Trois principes énoncés par cette résolution méritent notre attention:

— l'Assemblée souligne tout d'abord le caractère complémentaire d'un réseau européen de trains à grande vitesse avec les autres modes de transport, ce qui signifie que les réflexions et projections d'un réseau de trains rapides doivent également tenir compte des axes routiers ou voies navigables déjà existants ou éventuellement à créer;

— l'Assemblée affirme ensuite que les planifications nationales doivent être coordonnées dès le départ au niveau européen grâce, notamment, à un renforcement de la coopération transfrontalière relative à la construction des infrastructures et à leur exploitation;

— enfin, un réseau européen de liaisons terrestres rapides, pour être vraiment efficace, doit — à terme — s'étendre à l'ensemble de l'Europe, de Londres à Istanbul, de Stockholm à Rome et Lisbonne. Sa programmation et sa définition devraient être le fruit d'une collaboration étroite entre la CEMT, le Conseil de l'Europe, les Communautés européennes, la Commission économique pour l'Europe et l'UIC (Union internationale des chemins de fer) notamment.

Depuis l'adoption de cette résolution et la décision gouvernementale de construire une liaison à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne avec un embranchement vers Londres et Amsterdam, le

has decided to continue studying the construction of the "TGV-Est (high-speed rail route for eastern France) as far as Strasbourg". The route's link with the German network (Karlsruhe-Basle line) is already envisaged, and the Assembly should call on the governments concerned to undertake without delay a study of the possible extension of the Paris-Strasbourg route towards Stuttgart, Munich and Vienna. Over the coming years, the ECMT should give more consideration to the progressive and co-ordinated creation of a European high-speed train network so as to ensure the system's coherence throughout Europe.

Particular attention should also be given to Northern and Central Europe's future links with the Iberian peninsula as well as with Africa via the Straits of Gibraltar. Such links will need to comprise not only one or even two high-speed rail routes connecting the Rhone Valley with Barcelona and Madrid as well as Paris and Bordeaux with Madrid and Lisbon, but also secondary and interregional routes across the Pyrenees, such as rail and road links between Pau and Saragossa or between Toulouse and Barcelona. The importance of these links was stressed by the 4th European Conference of Frontier Regions in Saragossa in March 1987.

Problems concerning communications between the various Mediterranean regions and their links with the major European networks could advantageously be made the subject of an *ad hoc* conference of the directly interested countries' ministers as well as more detailed studies by the ECMT, as was recently recommended by the participants in the 2nd Conference of Mediterranean Regions, held in Malaga in September 1987.

Another highly topical subject is barely mentioned in the ECMT's activity reports, namely transalpine links and the problem of transit, particularly intra-Community, across Austria, Italy and Yugoslavia.

However, in an analysis of the ECMT's future prospects a restricted group stressed that the conference was facing a challenge to which it must respond by judiciously tailoring its work programme and establishing priorities according to real political needs. One of these very needs is undoubtedly an effort to deal with transalpine communications and provide a solution to the transit problem. The Assembly has already made some proposals on the problem of transalpine traffic, in its Recommendation 1041 adopted in September 1986. It called in particular for an improvement in rail communications and the development of combined transport, while

Gouvernement français a pris la décision de «poursuivre l'instruction pour la réalisation du TGV-Est qui doit desservir Strasbourg». Sa connexion avec le réseau allemand (l'axe Karlsruhe-Bâle) est d'ores et déjà prévue et notre Assemblée devrait lancer un appel aux gouvernements concernés pour que des études soient entamées sans tarder visant à prolonger l'axe Paris-Strasbourg vers Stuttgart-Munich et Vienne. L'objectif de la réalisation progressive et coordonnée d'un grand réseau européen de liaisons rapides devrait être pris en compte plus activement par la CEMT dans les années à venir pour assurer son caractère cohérent à travers toute l'Europe.

Il faut à cet égard porter une attention toute particulière sur les liaisons futures du Nord et du Centre de l'Europe vers la péninsule ibérique et vers le continent africain à travers le détroit de Gibraltar. Le développement de ces liaisons ne sera pas seulement nécessaire en ce qui concerne une, voire deux liaisons de trains rapides pour relier la vallée du Rhône avec Barcelone et Madrid ainsi que Paris-Bordeaux avec Madrid et Lisbonne, mais aussi en ce qui concerne des liaisons secondaires et interrégionales à travers les Pyrénées, telles celles par fer et par route entre Pau et Saragosse, ou bien celles par fer et route entre Toulouse et Barcelone, comme cela a été souligné avec force par la 4e Conférence européenne des régions frontalières tenue à Saragosse en mars 1987.

Les problèmes des communications entre les diverses régions de la Méditerranée et leurs interconnexions avec les grands réseaux de communications en Europe pourraient faire opportunément l'objet d'une conférence *ad hoc* des ministres des pays directement concernés et d'études plus poussées de la part de la CEMT comme il a été recommandé encore tout récemment par les participants de la 2e Conférence des régions de la Méditerranée réunis à Malaga au mois de septembre 1987.

Un autre sujet de grande actualité est à peine mentionné dans les rapports d'activités de la CEMT: il s'agit des communications transalpines et du problème du transit, notamment intracommunautaire, à travers l'Autriche, l'Italie et la Yougoslavie.

Pourtant, dans une analyse des perspectives de développement de la CEMT effectuée par un groupe restreint, il est souligné que la CEMT se trouve dans une situation de défi à laquelle elle doit répondre par un ajustement judicieux de son programme de travail et par une définition des priorités correspondant aux vraies nécessités politiques. Or, la prise en charge du problème des communications transalpines et la solution du problème du transit correspondent certainement à une de ces nécessités politiques. Dans sa Recommandation 1041 relative au trafic transalpin adoptée en septembre 1986, l'Assemblée avait déjà fait un certain nombre de propositions relatives à ce

emphasising the European nature of the measures required.

Among the new priorities adopted by the Ministers of Transport is the relationship between transport and the environment, and this is a welcome development. The ECMT's ministers discussed their organisation's role with regard to transport-related pollution at their meeting in November 1987. They instructed a working group to make proposals concerning the distribution of unleaded petrol in Europe in time for their next meeting. At that meeting they will also be considering a Swedish proposal to hold a joint ECMT-OECD conference of Ministers of Transport and for the Environment. In this connection, reference should be made to the Assembly's previous reply to the ECMT's progress reports (Resolution 858), which recommended that representatives of the Ministers for the Environment be involved in some of the ECMT's activities.

In view of the existence of a Council of Europe Ministerial Conference on the Environment, with almost identical geographical coverage and with an extensive network of working relations, it might be desirable to propose that this conference hold a joint session with the ECMT ministers for the purpose of examining transport and environment problems.

In conclusion, I propose that the following paragraphs be included in the draft resolution of the Committee on Economic Affairs and Development:

A. With regard to the creation of major trunk routes in Europe:

1. Recommends that member states:

a. make full use of the ECMT as a consultation and co-ordination framework for all aspects of transport policy which go beyond the purely national level;

b. involve the ECMT as closely as possible in all bilateral or multilateral negotiations on transport matters;

c. in particular, strengthen the ECMT's role and scope for action so as to ensure a coherent European policy regarding transport between EEC and non-EEC countries;

problème visant avant tout à améliorer les communications ferroviaires et le développement du transport combiné tout en soulignant le caractère européen des mesures à entreprendre.

Les rapports entre les transports et l'environnement figurent parmi les nouvelles priorités que se sont fixées les ministres des Transports et il faut s'en féliciter. Au cours de leur réunion du mois de novembre 1987, les ministres de la CEMT ont discuté du rôle de l'organisation face aux problèmes de la pollution engendrée par les transports. Les ministres ont chargé un groupe de travail de leur faire des propositions relatives à la distribution de l'essence sans plomb en Europe pour leur prochaine réunion. Une proposition suédoise visant à l'organisation d'une conférence CEMT-OCDE réunissant les ministres responsables des Transports et de l'Environnement sera examinée au cours de la prochaine session du Conseil. Il conviendrait à ce sujet de se reporter à la dernière réponse faite aux rapports d'activités de la CEMT (Résolution 858) où il a été recommandé d'associer des représentants des ministres de l'Environnement à certains travaux de la CEMT.

Etant donné l'existence d'une Conférence des ministres responsables de l'Environnement au niveau du Conseil de l'Europe, vu le cadre géographique presque identique et les nombreuses relations de travail déjà existantes, il pourrait être opportun de proposer que la Conférence ministérielle du Conseil de l'Europe tienne une réunion commune avec les ministres de la CEMT pour examiner ensemble les problèmes des transports et de l'environnement.

En conclusion et pour résumer, votre rapporteur propose d'inclure dans le projet de résolution présenté par la commission des questions économiques et du développement les paragraphes suivants:

A. En ce qui concerne la réalisation des grands axes de communication en Europe:

1. Recommande aux Etats membres:

a. de faire pleinement usage des possibilités de la CEMT en tant que plate-forme de consultation et de coordination de tous les aspects de la politique des transports là où celle-ci dépasse le cadre purement national;

b. d'associer la CEMT le plus étroitement possible à toute négociation bilatérale ou multilatérale en matière de transports;

c. de renforcer en particulier le rôle et les possibilités d'action de la CEMT afin d'assurer une politique européenne cohérente en matière de transports entre les Etats membres et la Communauté économique européenne et ceux en dehors de celle-ci;

2. Recommends that the ECMT:

a. actively promote the plan for a European network of high-speed rail links between all major regions of the continent;

b. give close attention to branch lines so as to ensure greater regional balance as well as a fuller utilisation of main lines,

c. make an active contribution to the search for solutions to the problems of communications across the Alps and the Pyrenees;

B. With regard to environmental problems:

Invites the ECMT:

a. to make practical proposals in the near future regarding the provision of sales points for unleaded petrol throughout Europe;

b. to take an active part in the investigation of ways of introducing electric vehicles for urban transport;

c. to consider the possibility of holding a joint conference of its own ministers and the Council of Europe's Ministers responsible for the Environment.

2. Recommande aux organes de la CEMT:

a. de promouvoir activement le développement du projet d'un grand réseau européen de trains à grande vitesse reliant toutes les grandes régions du continent européen;

b. de veiller aux liaisons de raccordement pour assurer un meilleur équilibre régional et pour donner un meilleur rendement aux lignes principales;

c. de s'attacher activement à la recherche de solutions aux problèmes de communication à travers les Alpes et les Pyrénées;

B. En ce qui concerne les problèmes liés à l'environnement:

Invite les organes de la CEMT:

a. à faire rapidement des propositions concrètes pour la mise à disposition dans toute l'Europe de points de vente d'essence sans plomb;

b. à prendre une part active dans la recherche de modalités de mise en service de véhicules électriques pour les transports urbains;

c. à examiner la possibilité d'organiser une conférence conjointe entre les ministres de la CEMT et les ministres responsables de l'Environnement du Conseil de l'Europe.