

PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

12 January 1990

Doc. 6161

REPORT

in reply to the 34th and 35th annual reports of
the European Conference
of Ministers of Transport (ECMT)¹
(Rapporteur : Mr AHO)

I. Draft resolution

presented by the Committee on Economic Affairs
and Development²

The Assembly,

1. Having regard to the 34th and the 35th annual reports of ECMT (Docs. 6063 and 6066), the report by its Committee on Economic Affairs and Development in reply thereto (Doc. 6161) and the opinion presented by its Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities (Doc. 6164);
2. Realising that future economic integration and growth in Europe will result in further strain on the continent's transport facilities, in particular its roads, airports and airspace;
3. Believing therefore that Europe stands before major challenges in the transport field in the coming years, among which three stand out as requiring the most urgent attention: integration in the Council of Europe area, East-West co-operation and the mastering of environmental problems connected with transport;
4. Recognising that Europe's roads in particular have become so congested and place such a

1. See Doc. 6063 and Reference No. 1636 of 5 July 1989, and Doc. 6066 and Reference No. 1637 of 5 July 1989.

2. a. Unanimously adopted by the committee on 9 January 1990.

Members of the committee: MM. *Valleix (Chairman)*, *Unland (Alternate: Kittelmann)*, *de Vicente (Vice-Chairmen)*, Aarts, Aho, Alptemoçin, de Arespachoga, Blenk, Bösch, Brito, Cannata, Capanna, Demir, Eicher, Ewing, Dame Peggy Fenner, MM. *Flückiger*, Frendo, Gasperoni, Gassner, Goerens, Mrs Herfkens, MM. *Hitschler*, *Holtz*, Hyland (*Alternate: Aylward*), *Jessel*, Karamanlis, Kempinaire, Koritzinsky, Miville, Pinto, Pottakis, Sinesio, Smith, Svensson, Thorarinsson, Mrs af Ugglas.

N.B. The names of those members who were present at the meeting are printed in italics.

b. See 28th Sitting, 1 February 1990 (adoption of the draft resolution as amended), and Resolution 938.

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

12 janvier 1990

Doc. 6161

RAPPORT

portant réponse aux 34^e et 35^e rapports annuels
de la Conférence européenne
des ministres des Transports (CEMT)¹
(Rapporteur : M. AHO)

I. Projet de résolution

présenté par la commission des questions économiques
et du développement²

L'Assemblée,

1. Ayant pris connaissance des 34^e et 35^e rapports annuels de la CEMT (Doc. 6063 et 6066), du rapport de sa commission des questions économiques et du développement y portant réponse (Doc. 6161) et de l'avis présenté par sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux (Doc. 6164);
2. Consciente qu'avec l'intégration et la croissance économiques futures en Europe, les aménagements de transport dans notre continent, en particulier ses routes, aéroports et couloirs aériens, seront encore davantage sollicités;
3. Convaincue dès lors que, dans les prochaines années, l'Europe sera, en matière de transports, confrontée à des défis majeurs, dont trois se détachent par l'attention prioritaire qu'il convient de leur accorder: l'intégration dans la zone du Conseil de l'Europe, la coopération Est-Ouest et la maîtrise des problèmes environnementaux liés aux transports;
4. Reconnaissant qu'en Europe les routes en particulier sont si encombrées et affectent à ce

1. Voir Doc. 6063 et Renvoi n° 1636 du 5 juillet 1989 et Doc. 6066 et Renvoi n° 1637 du 5 juillet 1989.

2. a. Adopté à l'unanimité par la commission le 9 janvier 1990.

Membres de la commission: MM. *Valleix (Président)*, *Unland (Remplaçant: Kittelmann)*, *de Vicente (Vice-Présidents)*, Aarts, Aho, Alptemoçin, de Arespachoga, Blenk, Bösch, Brito, Cannata, Capanna, Demir, Eicher, Ewing, Dame Peggy Fenner, MM. *Flückiger*, Frendo, Gasperoni, Gassner, Goerens, M^{me} Herfkens, MM. *Hitschler*, *Holtz*, Hyland (*Remplaçant: Aylward*), *Jessel*, Karamanlis, Kempinaire, Koritzinsky, Miville, Pinto, Pottakis, Sinesio, Smith, Svensson, Thorarinsson, M^{me} af Ugglas.

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

b. Voir 28^e séance, 1^{er} février 1990 (adoption du projet de résolution amendé), et Résolution 938.

burden on the environment that greater attention must now be paid to the potential of railroad and maritime transport ;

5. Realising, however, that, for such policies to succeed, new price relationships may have to be established, which better reflect the "external costs" to society and to the environment connected with different modes of transport ;

6. Believing, on the other hand, that major infrastructure investments are needed to permit a development of this kind, especially at the road/rail, port/rail and port/road interfaces ;

7. Regretting the tragic increase in the number of road accidents in Europe in the last few years, and believing that this reflects a lack of preventive measures in areas such as driving behaviour, traffic control and flow management, traffic segregation, inspection of vehicles and accident research ;

8. Welcoming Switzerland's ambitious project "Rail 2000" and other recent initiatives aiming at a vast expansion of the country's capacity to transport goods by rail through the Alps ;

9. Expressing its understanding of the action taken by that country and by Austria to protect the fragile Alpine environment and spare hard-pressed populations, and voicing its concern in particular about retaliatory measures envisaged against Austria,

10. Invites the member states of ECMT and of the Council of Europe :

i. to use fully the framework offered by ECMT for co-ordinating any transport issues going beyond the purely national level, and to establish, within ECMT, a coherent European transport policy involving both member and non-member countries of the European Community ;

ii. to avoid in particular any division of Europe arising in the field of transport out of the European Community's plan to complete its internal market by 1993 ;

iii. to support ECMT's efforts to expand relations with Central and East European countries, and to integrate the latter's transport system with that of Western Europe, and to enlist also the resources and expertise offered by the United Nations Economic Commission for Europe for this purpose ;

iv. to use as a criterion for future policies not only the cost-efficiency of a given mode of transport, but also its compatibility with a clean environment, signifying that economic gain may

point l'environnement qu'il faut maintenant accorder plus d'attention au potentiel de transports ferroviaire et maritime ;

5. Consciente cependant que, pour assurer le succès de cette réorientation, il faudra peut-être définir une nouvelle politique des prix, qui tienne mieux compte des « coûts externes » pour la société et l'environnement des différents modes de transport ;

6. Persuadée, d'autre part, que d'importants investissements infrastructurels sont nécessaires pour permettre une évolution en ce sens, notamment aux interfaces route/rail, port/rail et port/route ;

7. Déplorant l'augmentation tragique du nombre d'accidents de la route en Europe au cours des dernières années, et convaincue qu'il faut en chercher la cause dans l'insuffisance des mesures préventives dans des domaines tels que le comportement des conducteurs, le contrôle de la circulation et la gestion de son débit, la séparation des couloirs de circulation, le contrôle des véhicules et la recherche en matière d'accidents ;

8. Se félicitant de l'ambitieux projet « Rail 2000 » et d'autres initiatives récentes de la Suisse, grâce auxquels ce pays compte accroître sensiblement sa capacité de transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes ;

9. Déclarant comprendre les mesures prises par la Suisse et par l'Autriche pour protéger le fragile milieu alpin et épargner des populations durement agressées, et exprimant sa préoccupation en particulier devant les mesures de représailles envisagées contre l'Autriche,

10. Invite les Etats membres de la CEMT et du Conseil de l'Europe :

i. à utiliser pleinement les structures de la CEMT pour coordonner les questions de transport dépassant le cadre purement national, et à définir au sein de la CEMT une politique européenne cohérente des transports, associant à la fois les pays membres et les pays non membres de la Communauté européenne ;

ii. à éviter en particulier que la réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne, prévue pour 1993, n'entraîne une coupure en Europe dans le domaine des transports ;

iii. à appuyer les efforts de la CEMT pour développer ses relations avec les pays d'Europe centrale et de l'Est, et pour intégrer le système de transport de ces pays dans celui de l'Europe occidentale, et à mobiliser aussi à cette fin les ressources et l'expérience de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies ;

iv. à prendre pour critère, dans la définition des politiques futures, non seulement le rapport coût/efficacité d'un mode de transport donné, mais aussi sa compatibilité avec un environnement

sometimes have to be sacrificed in order to maximise the social and environmental benefit ;

v. to engage in genuine, Europe-wide integration of Europe's rail network which, in spite of its great potential, handles less than one-fifth of the goods transported in the ECMT area and which is largely operated on an increasingly outdated, nation-by-nation basis ;

vi. to assist Alpine countries in their efforts to make transalpine transport as largely rail-bound as possible, through "combined transport" or "piggy-back" (lorries on trains) ;

vii. to intensify efforts to connect Europe's major cities by integrated high-speed train links, this being the only long-term remedy against congested roads and airports ;

viii. to make greater use of Europe's underused rivers, canals and seas, which constitute by far the most energy-efficient means of transport, to undertake the infrastructure investments necessary therefor, and to consider extending ECMT's competence to include also maritime transport ;

ix. to increase their investments in "combined transport", that is to say the increased use of rail and, where applicable, water transport at various stages of road conveyance, and to harmonise all standards relevant to this end, such as the size of containers ;

x. to support ECMT in its intensive and longstanding efforts to bring down the number of people killed or injured on the road, in particular by influencing driving behaviour ;

xi. to achieve a revised version of the ECMT-wide European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR), in the absence of which the rules governing the working conditions of drivers will be different between countries of the European Community and those outside ;

11. Calls on the member states of the European Community and of EFTA to set the highest possible joint standards for environmental protection relating to transport, in particular through a reduction of pollution by motor vehicles.

II. Explanatory memorandum by Mr AHO

I. European transport in a wider perspective

1. In presenting a report relating to the

propre, ce qui signifie qu'il faudra parfois sacrifier l'impératif économique au souci de maximiser l'avantage social et environnemental ;

v. à s'engager dans la voie d'une véritable intégration européenne du réseau ferroviaire de l'Europe qui, en dépit de son vaste potentiel, traite moins d'un cinquième des marchandises transportées dans la zone de la CEMT et dont le fonctionnement repose en grande partie sur une base nationale de plus en plus dépassée ;

vi. à aider les pays alpins dans leurs efforts pour assurer le plus possible par voie ferroviaire les transports transalpins, grâce aux « transports combinés » ou au « ferroutage » (transport de camions sur des wagons) ;

vii. à renforcer leurs efforts pour relier les principales villes d'Europe par des réseaux intégrés de trains à grande vitesse, car c'est là le seul remède à long terme à l'encombrement des routes et des aéroports ;

viii. à se tourner davantage vers les voies navigables et la mer en Europe, qui sont sous-utilisées alors pourtant qu'elles constituent, et de loin, le mode de transport le plus économe en énergie, à procéder aux investissements infrastructurels nécessaires à cet effet et à envisager d'élargir au transport maritime les compétences de la CEMT ;

ix. à accroître leurs investissements dans les « transports combinés », c'est-à-dire à utiliser davantage les possibilités de transport ferroviaire et, le cas échéant, fluvial et maritime en relais du transport routier, et à harmoniser toutes les normes qui entrent en ligne de compte à cet égard, comme la taille des conteneurs ;

x. à appuyer la CEMT dans les efforts intensifs qu'elle déploie depuis longtemps pour réduire l'hécatombe routière, notamment en influençant le comportement des conducteurs ;

xi. à conclure une version révisée de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), valable pour toute la zone de la CEMT, faute de quoi les règles régissant les conditions de travail des chauffeurs professionnels seront différentes selon qu'il s'agira de pays membres ou non membres de la CEE ;

11. Demande aux Etats membres de la Communauté européenne et de l'AELE de fixer des normes communes le plus élevées possible de protection de l'environnement en matière de transports, notamment grâce à une réduction de la pollution par les véhicules à moteur.

II. Exposé des motifs par M. AHO

I. Le contexte général des transports en Europe

1. En présentant ce rapport consacré aux

annual reports of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT)¹ for the years 1987 and 1988, your Rapporteur aspires only to cover the main issues raised therein, and also to point to a number of priority concerns which Western Europe will face in the coming years and decades. In so doing, he has been able to build not only on the excellent work done by his predecessor as Rapporteur, Mr Roger Gale of the United Kingdom, who recently left the Parliamentary Assembly to take up important assignments at Westminster, but also on the insight provided by his Swiss colleague on the Committee on Economic Affairs and Development, Mr Flückiger, as regards one of the principal issues in the present memorandum, the transalpine traffic bottleneck. Generally speaking, the Rapporteur is greatly indebted to all his colleagues on the committee for their valuable contributions to the present report.

2. As the present report is being written, we are at a critical juncture in European history. The Twelve of the European Community are trying to complete their internal market by 1993, in as much unison as possible with the Six of EFTA and beyond. The political and economic division of Europe is rapidly being overcome. Finally, the des-

1. European Conference of Ministers of Transport (ECMT), an intergovernmental organisation established by a protocol signed in Brussels on 17 October 1953, constitutes a forum for the Ministers of Transport of nineteen European countries. The work of the Council of Ministers is prepared by a committee of deputies.

The purposes of the conference are :

a. to take whatever measures may be necessary to achieve, at general or regional level, the most efficient use and rational development of European inland transport of international importance ;

b. to co-ordinate and promote the activities of international organisations concerned with European inland transport, taking into account the work of supranational authorities in this field.

Major problems which are being studied by ECMT include : transport policy ; the financial situation and organisation of railways and road transport ; problems concerning inland waterway transport and combined transport ; development of European trunk lines of communication ; problems concerning urban transport ; the prevention of road accidents and co-ordination, at European level, of road traffic rules and road signs and signals ; trends and long-term traffic forecasts.

The member countries of ECMT are : Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, the Federal Republic of Germany, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, the United Kingdom and Yugoslavia (associated countries : Australia, Canada, Japan, United States ; observer countries : Hungary and Morocco).

Various members of the Committee on Economic Affairs and Development have regretted that ECMT does not concern itself with air and maritime transport policies. We understand that the reasons for this are mainly of a historical nature, but nevertheless feel that transport questions in Europe must be approached globally since changes in, say, air transport capacity will immediately have consequences, for example, for road and rail connections.

rapports annuels 1987 et 1988 de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT)¹, votre rapporteur a pour unique ambition d'évoquer les principales questions qui y sont traitées et de mettre l'accent sur un certain nombre de problèmes prioritaires auxquels l'Europe occidentale sera confrontée dans les années et décennies à venir. A cet égard, il a pu s'appuyer non seulement sur l'excellent travail réalisé par le rapporteur précédent, M. Roger Gale, du Royaume-Uni, qui a récemment quitté l'Assemblée parlementaire pour assumer de hautes fonctions à Westminster, mais aussi sur les indications que son collègue suisse de la commission des questions économiques et du développement, M. Flückiger, lui a fournies sur l'un des principaux thèmes abordés dans le présent rapport, à savoir celui de la saturation du trafic transalpin. D'une façon générale, il sait infiniment gré à tous ses collègues de la commission de leurs précieuses contributions au présent rapport.

2. Au moment où votre rapporteur écrit ces lignes, l'Europe se trouve à un moment crucial de son histoire. Les Douze de la CEE s'efforcent de réaliser le marché unique d'ici à 1993, de manière aussi concertée que possible avec les Six de l'AELE et d'autres pays. Les divisions économiques et politiques en Europe sont en passe d'être

1. La Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle groupe les ministres des Transports de dix-neuf pays européens. Les travaux du Conseil des ministres sont préparés par un comité de délégués.

La conférence a pour objectifs :

a. de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale ;

b. de coordonner et de promouvoir les travaux des organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.

Parmi les grands problèmes couramment étudiés, on peut citer : la politique des transports ; la situation financière et l'organisation des chemins de fer et des transports routiers ; les problèmes de la navigation intérieure et des transports combinés ; le développement des grandes voies de communication européennes ; les problèmes relatifs aux déplacements en milieu urbain ; la prévention des accidents de la route et l'uniformisation, sur le plan européen, des règles de la circulation et de la signalisation routières ; l'évolution du trafic et les prévisions de son développement à long terme.

Les pays membres de la CEMT sont les suivants : Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, France, République Fédérale d'Allemagne, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Turquie, Royaume-Uni et Yougoslavie (pays associés : Australie, Canada, Japon, Etats-Unis ; pays observateurs : Hongrie et Maroc).

Plusieurs membres de la commission des questions économiques et du développement ont regretté que la CEMT ne s'occupe pas de la politique des transports aériens et maritimes. Tout en sachant que les raisons en sont d'ordre essentiellement historique, nous pensons néanmoins que les questions de transport en Europe doivent être abordées de manière globale, vu qu'une modification de la capacité de transport aérien, par exemple, aura immédiatement des répercussions sur les liaisons routières et ferroviaires.

truction of our environment has taken on such proportions that, if we continue to neglect it, it will only be at our own — or at best the next generation's — peril.

3. All these developments have wide-ranging consequences also for the transport sector. Conversely, shortcomings in the way we organise our transport may well affect their outcome. For how do we expect the European economic space to succeed if we do not overcome the present disarray and lack of international co-ordination in our road, rail, water and air transport systems? How can we expect that trade to flourish between Europe's East and West unless we improve our respective transport systems and agree on standards common to all Europe? Finally, how can we protect our health, our cities, our climate unless we come to grips with the damage done by the millions of polluting vehicles around us?

4. *The need for better European co-ordination.* There was a time when the growth of production was seen as the key to economic growth. Transport facilities came second, and fell largely within the national purview. Today, however, with more and more intensive trade, rapid, economical transport is increasingly the secret to greater wealth, and its efficiency will largely depend on whether the whole transport system uniting a given continent and beyond forms part of an overall concept.

5. Europe is lagging sorely behind its time when it comes to transport co-ordination, as we shall see in the many examples to be given later. Railroads, for instance, are largely run nationally, with little thought given to the needs and concerns of other nations. Transfrontier road transport involves long waiting times and considerable bureaucracy at borders, and international competition is rendered more difficult by remaining protectionist rules. Creating a truly European transport policy will be one of the ECMT's, and our, major goals during the next decade.

6. *East-West co-operation.* The recent historical changes in Central and Eastern Europe pose major challenges. Helping to reconstruct the East's transport infrastructure and integrating it into a pan-European framework will be daunting tasks during the next few decades.

7. ECMT has recently begun to establish links with countries in Central and Eastern Europe. Hungary now enjoys observer status with

surmontées. Enfin, la destruction de notre environnement a pris de telles proportions que si nous continuons à négliger ce problème, nous mettons en jeu notre survie ou, au mieux, celle de la prochaine génération.

3. Toutes ces évolutions ont aussi de profondes conséquences sur le secteur des transports. Inversement, des déficiences dans le mode d'organisation de nos transports risquent fort d'affecter leur issue. En effet, comment penser que l'espace économique européen puisse être une réussite si nous ne remédions pas au désordre et à l'absence de coordination internationale qui caractérisent actuellement les systèmes de transports routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien? Comment imaginer que le commerce puisse fleurir entre l'est et l'ouest de l'Europe si nous n'améliorons pas nos systèmes de transport respectifs et ne nous mettons pas d'accord sur des normes communes à toute l'Europe? Enfin, comment espérer protéger notre santé, nos villes, notre climat si nous restons passifs devant les dégâts causés par les millions de véhicules polluants qui nous entourent?

4. *La nécessité d'une meilleure coordination en Europe.* Il fut un temps où l'on voyait dans la croissance de la production la clé de la croissance économique. Les systèmes de transport ne venaient qu'en seconde place et relevaient dans une large mesure de la compétence des Etats. Mais aujourd'hui, alors que les échanges s'intensifient, des transports rapides et économiques sont de plus en plus la condition de l'accroissement des richesses, et leur efficacité dépendra pour une large part de l'intégration dans un schéma global de l'ensemble du système de transport qui s'étend sur un continent et au-delà.

5. L'Europe est largement en retard en matière de coordination des transports, comme le montreront les nombreux exemples qui seront présentés plus loin. Les chemins de fer, par exemple, sont largement gérés au niveau national, sans qu'il soit beaucoup tenu compte des besoins et préoccupations des autres pays. Les transports routiers internationaux sont entravés par de longues attentes et beaucoup de paperasserie aux frontières, et les mesures protectionnistes qui subsistent sont un obstacle à la concurrence internationale. Pour la CEMT comme pour nous-mêmes, l'un des principaux objectifs durant la prochaine décennie sera de mettre en place une véritable politique européenne des transports.

6. *La coopération Est-Ouest.* Les changements historiques récents en Europe centrale et orientale nous mettent face à des défis majeurs. Au cours des prochaines décennies, il faudra — tâche gigantesque — aider à reconstruire les infrastructures de transport de l'Est et les insérer dans un cadre paneuropéen.

7. La CEMT a récemment commencé à établir des liens avec des pays d'Europe centrale et orientale. La Hongrie jouit maintenant du statut

the Organisation, and Poland is engaged in the process of obtaining it. Several meetings involving Ministers of Transport from East and West either have been held already or are planned for 1990. Your Rapporteur warmly supports these initiatives.

8. The Rapporteur, in this context, wishes to pay tribute to the United Nations Economic Commission for Europe (ECE), whose Executive Secretary, Mr G. Hinteregger, he visited in November 1989. Ever since its foundation in 1947, and indeed throughout the long period of East-West confrontation, the ECE has served as a bridge between the two sides of the continent in numerous fields, notable among them the transport sector. Important agreements uniting its thirty-four member countries have been reached in such areas as international road transport (the TIR system), the transport of dangerous goods, vehicle insurance, and the facilitation of customs procedures, to mention only a few. Knowing the close contact between ECMT and the ECE, your Rapporteur has no doubt that their work will continue to be of great mutual benefit in the future.

9. *The environment.* Environmental issues figure prominently on today's political agenda, and those connected with transport are at the very top. The pollution, noise and congestion caused by motor vehicles are a major nuisance, apart from the damage they cause to our buildings, forests and climate. As pointed out in a recent report published by the Commission of the European Communities, further European integration will inevitably lead to more transport of goods and people, and hence to even greater stress on the environment. Resolute action is therefore needed on the part of ECMT and other competent bodies to remedy the situation. In fact, transport in the ECMT area has grown much more quickly — by about 6% per year since 1985 — than has national wealth, which has gone up by about 3% annually in the same period. Thus, as our economies develop by a factor of one, transport needs (at least with present policies) increase by a factor of two.

10. Economic integration brings about increased national and international specialisation (for instance, one factory producing a certain type of goods for the entire European market). However, if present trends continue, we will be approaching the limit of that specialisation due to transport congestion, especially on roads. Hence, companies may well eventually have to decentralise production to several locations close to various

d'observateur auprès de cette organisation, et la Pologne est engagée sur la voie qui conduit à l'octroi de ce statut. Plusieurs réunions regroupant des ministres des Transports de l'Est comme de l'Ouest ont déjà eu lieu ou sont prévues pour 1990. Votre rapporteur se félicite vivement de ces initiatives.

8. A cet égard, il tient à rendre hommage à la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), dont il a rencontré en novembre 1989 le secrétaire exécutif, M. G. Hinteregger. Depuis sa création en 1947, et pendant toute la longue période de confrontation entre l'Est et l'Ouest, la CEE-ONU a en effet servi de pont entre les deux parties de notre continent dans beaucoup de domaines, notamment dans celui des transports. D'importants accords ont été conclus entre ses trente-quatre pays membres dans des secteurs tels que les transports internationaux routiers (système TIR), le transport de marchandises dangereuses, l'assurance automobile, l'assouplissement des procédures douanières, pour ne citer que quelques exemples. Sachant que la CEMT et la CEE-ONU entretiennent d'étroits contacts, votre rapporteur ne doute pas que leurs travaux continueront de leur être mutuellement très profitables.

9. *L'environnement.* Les questions environnementales figurent en bonne place sur la liste des préoccupations politiques de l'heure, et celles qui touchent au transport occupent le premier rang. La pollution, le bruit et les encombrements provoqués par la circulation routière sont des nuisances de première importance, sans même parler de la responsabilité des véhicules à moteur dans la dégradation de nos bâtiments, de nos forêts et de notre climat. Comme l'a souligné un rapport récent de la Commission des Communautés européennes, le renforcement de l'intégration européenne conduira inévitablement à un accroissement des transports de marchandises et de personnes et, partant, à une aggravation des atteintes déjà considérables portées à l'environnement. Une action résolue s'impose donc de la part de la CEMT et des autres organismes compétents pour remédier à la situation. Il faut souligner à cet égard que, dans la zone de la CEMT, les transports se sont développés beaucoup plus rapidement — de quelque 6 % par an depuis 1985 — que la richesse nationale, qui s'est accrue d'environ 3 % par an depuis cette date. Les besoins en transports (au moins dans le cadre des politiques actuelles) progressent donc à un rythme double de celui de la croissance économique.

10. L'intégration économique se traduit par une spécialisation nationale et internationale accrue (il peut arriver par exemple qu'une seule usine produise une marchandise déterminée pour l'ensemble du marché européen). Toutefois, si l'évolution actuelle se poursuit, nous atteindrons bientôt les limites de cette spécialisation en raison de la congestion des transports, notamment routiers. Des entreprises seront donc peut-être obli-

population centres, in order to reduce transport costs. We thus see how transport policies can affect the whole production apparatus in society.

II. ECMT priorities

1. Harmonisation and liberalisation

11. If there is one concept that transcends both the 1987 and the 1988 activity reports of ECMT, it is "1992", that is, the planned completion, by the beginning of 1993, of the European Community internal market. In brief, non-EEC members of ECMT fear that they will be left outside important EEC arrangements in the future and that the European transport system will as a consequence be split in two, with negative effects for all.

12. Coupled with the above are growing concerns about the effects of modern transport on the environment, lack of infrastructure to meet the traffic of the future, accidents, especially on roads, and the plight of railways and inland waterway fleets.

13. The goal in all these areas, as in the multitude of fields not mentioned here but where ECMT is also active, is described by Mr Terlouw, the Secretary General of ECMT, in the preface to the 1988 activity report, as "balancing interests, in this case the interest of mobility, an efficient, varied, fast and comfortable transport system, and the interest which in the end the public has in a safe, clean environment. Both contribute to the quality of life; finding the right balance is difficult but extremely important".

14. It is fair to expect that the transport area will not be the first among the markets to be liberalised by 1993, either in the EEC or in the ECMT area as a whole. There is still a considerable degree of protection for the road transport sector in the form of licences and regulations, resulting in waiting times at borders, empty returns of lorries (30% of lorries return empty) and red tape. The rail transport for its part essentially consists of a number of individual national networks rather than an integrated European railway system. The inland waterways have problems of overcapacity, even though a solution at Community level, including Switzerland, now appears close.

gées, en fin de compte, de décentraliser leur production et de la répartir entre plusieurs unités proches des centres de population, afin de réduire les coûts de transport. On voit ainsi que les politiques de transport peuvent affecter tout l'appareil de production d'un pays.

II. Priorités de la CEMT

1. Harmonisation et libéralisation

11. S'il est un événement qui domine les rapports d'activité 1987 et 1988 de la CEMT, c'est bien l'échéance de 1992, à savoir la perspective de la réalisation, pour le début de 1993, du marché intérieur de la Communauté européenne. En bref, les pays membres de la CEMT qui ne font pas partie de la CEE craignent d'être laissés à l'écart d'importants arrangements communautaires futurs, ce qui entraînerait une scission du système de transport européen dont les effets seraient négatifs pour tous.

12. En même temps, on s'inquiète de plus en plus des répercussions des transports modernes sur l'environnement, de l'absence d'infrastructures adaptées au trafic de demain, du nombre des accidents, de la route notamment, ainsi que de la situation des chemins de fer et des flottes qui circulent sur les voies navigables intérieures.

13. Dans tous ces domaines, comme dans beaucoup d'autres qui ne sont pas mentionnés ici mais dans lesquels la CEMT joue également un rôle actif, tout l'art consiste, selon les termes employés par M. Terlouw, Secrétaire général de la CEMT, dans sa préface au rapport d'activité 1988, à « concilier les intérêts divergents, en l'occurrence les besoins de mobilité et d'un système de transport efficace, diversifié, rapide et confortable, d'une part, et les avantages qu'en fin de compte la population retire d'un environnement à la fois propre et sans danger, d'autre part. Ces deux aspects contribuent tous deux à la qualité de la vie. Trouver le bon équilibre entre eux est difficile mais d'une extrême importance ».

14. Il y a lieu de penser que le secteur des transports ne sera pas le premier des marchés qui connaîtront une libéralisation d'ici à 1993, qu'il s'agisse de la CEE ou de la zone de la CEMT dans son ensemble. Ce secteur continue de bénéficier d'une large protection sous la forme de licences et de réglementations, qui se traduisent par des attentes aux frontières, des retours de camions à vide (dans 30 % des cas) et de la paperasserie. Le transport ferroviaire, quant à lui, se présente sous la forme d'une mosaïque de réseaux nationaux juxtaposés plus que d'un réseau européen intégré. Les voies navigables intérieures connaissent des problèmes de surcapacité, encore qu'une solution

15. On the whole, 1992 is likely to increase the average size of firms in the transport sector, offering customers in a wider area better, more uniform and more computerised services at more straightforward tariffs. At the same time, smaller and more specialised companies will probably find profitable niches, using their privileged knowledge about particular products within a limited geographical area.

16. Production patterns and distribution are intimately linked. For instance, the "just in time" production system, using the latest advances in computer and communications technology, permits companies to cut storage costs but also necessitates more frequent transport service. Roads being public property, society — not the companies — will pay for the various "externalities" arising, such as pollution. This is a problem, ECMT reports imply, which Council of Europe member states will have to come to terms with in the future, presumably by variations of the "polluter pays" principle.

2. Insufficient infrastructure

17. ECMT's activity reports repeatedly raise the problems that infrastructure investment in many types of transport are likely to present in the decades ahead, and on which further expansion of trade will depend. ECMT in particular regrets the lack of international co-ordination of projects, which are essentially based on domestic, national objectives. It cautions that more or less permanent bottlenecks at international traffic "choke points" may well appear by the end of the century, with important costs and disadvantages to trade in their wake. Finally, ECMT recommends the use of alternative methods to steer traffic away from over-utilised to alternative ways of transport modes or traffic points.

18. Introducing the price system to regulate supply and demand means that, rather than using a flat rate for the use of the existing infrastructure, the cost will depend on the degree of use. Substitutability signifies that, if one mode of transport is strained to the limit (for example roads), policy-makers will encourage the use of another (for example railways and combined transport).

19. The question then arises: Who is to pay for the necessary investments? Tight government

au niveau communautaire, à laquelle la Suisse serait associée, apparaisse maintenant proche.

15. L'achèvement du marché unique en 1992 devrait, *grosso modo*, entraîner une augmentation de la taille moyenne des entreprises de transport et se traduire pour les usagers, dans une zone géographique plus vaste, par des services meilleurs, plus uniformes et mieux informatisés, à des tarifs plus clairs. Parallèlement, des entreprises plus petites et plus spécialisées découvriront probablement des créneaux intéressants, où elles pourront mettre à profit leur excellente connaissance de certains produits dans une aire géographique restreinte.

16. Les modes de production et la distribution sont intimement liés. Ainsi, le système de production «juste à temps», qui fait appel aux derniers progrès de l'informatique et de la technologie des communications, permet aux entreprises de réduire les frais de stockage, mais oblige en même temps à procéder plus fréquemment à des opérations de transport. Les routes faisant partie du domaine public, c'est la société — et non pas les entreprises — qui supportera le coût des retombées néfastes, telle la pollution, qui en résulteront. Les rapports de la CEMT laissent entendre qu'il s'agit là d'un problème auquel les Etats membres du Conseil de l'Europe devront trouver une solution un jour, probablement sur la base d'une variante du principe «pollueur-payeur».

2. Insuffisance des infrastructures

17. Les rapports d'activité de la CEMT mettent régulièrement en lumière les problèmes auxquels les investissements infrastructurels dans de nombreux modes de transport se heurteront probablement dans les prochaines décennies, alors pourtant que ces investissements conditionnent la poursuite de l'expansion du commerce. La CEMT regrette en particulier l'absence de coordination internationale des projets, lesquels sont conçus essentiellement en fonction d'objectifs nationaux. Elle met en garde contre le risque d'apparition, d'ici à la fin du siècle, de goulets d'étranglement plus ou moins permanents du trafic international, avec les coûts et les inconvénients non négligeables qui en résulteront pour le commerce. Elle recommande enfin différentes méthodes pour privilégier certains modes de transport ou soulager des points de passage surchargés.

18. La régulation de l'offre et de la demande par les prix consiste à faire dépendre le coût du degré d'utilisation des infrastructures existantes au lieu d'appliquer un tarif uniforme. Le concept de substitution signifie que lorsqu'un mode de transport est à la limite de ses capacités (par exemple les routes), les décideurs incitent les intéressés à en utiliser un autre (par exemple les chemins de fer ou les transports combinés).

19. Il s'agit dès lors de savoir qui financera les investissements nécessaires. Les budgets nationaux

budgets and the soaring costs of new projects would call for a greater role for private financing, including equity, as in the case of the Eurotunnel project. This solution may not, however, be feasible in other, less glamorous but equally important projects, such as the repair of ageing bridges.

20. Generally speaking, vehicle traffic in the ECMT area (cars, lorries and buses) has grown much more rapidly in recent years than road capacity (see Figure 1 below). The growth in car traffic in the last two years in the ECMT area equals the entire transport of persons by rail! And this trend is likely to continue, until the eventual, inevitable breakdown of the road system due to congestion occurs sometime early next century. Indeed, it seems that any expansion of the road network "attracts" so many additional vehicles as to quickly make the new capacity insufficient. The most famous example of this is perhaps Los Angeles, a city built for car transport, where, in spite of an extensive highway system, traffic crawls along at a snail's pace during most of the day.

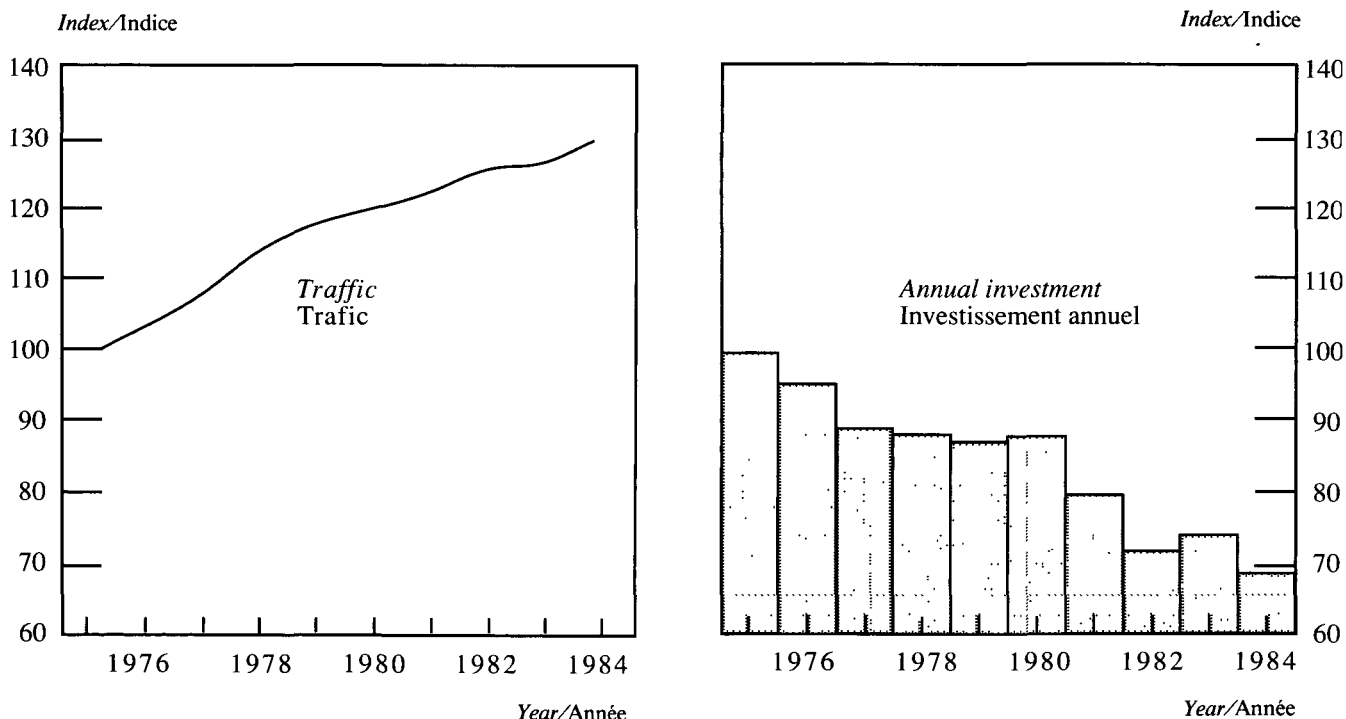
étant serrés et les nouveaux projets atteignant des coûts très élevés, il semblerait judicieux de faire davantage appel au financement privé, y compris en émettant des actions, comme cela a été fait pour le projet Eurotunnel. Ces solutions risquent cependant de ne pas pouvoir être mises en œuvre dans le cas de projets qui, pour être moins prestigieux, n'en sont pas moins importants, par exemple la réfection de ponts vieillissants.

20. D'une façon générale, le trafic routier dans la zone de la CEMT (voitures, camions et autobus) a augmenté ces dernières années à un rythme beaucoup plus rapide que la capacité du réseau routier (voir graphique 1 ci-après). La croissance du trafic des voitures particulières, au cours des deux années écoulées, dans la zone de la CEMT représente l'équivalent de la totalité des personnes transportées par rail! Et cette tendance a toutes chances de se poursuivre, jusqu'au moment inévitable, qui surviendra au début du siècle prochain, où tout le réseau routier finira par être engorgé. Il apparaît en effet que toute extension du réseau routier «attire» un tel nombre de véhicules supplémentaires que la nouvelle capacité ainsi créée se révèle rapidement insuffisante. L'exemple le plus fameux de ce phénomène est peut-être celui de Los Angeles, ville construite pour la voiture et où, en dépit d'un réseau autoroutier très dense, les véhicules avancent à une allure d'escarbot durant la majeure partie de la journée.

Figure 1 / Graphique 1

Annual road investment and road traffic in the ECMT area, 1975-84

Routes : évolution des investissements annuels et des trafics dans la zone de la CEMT de 1975 à 1984

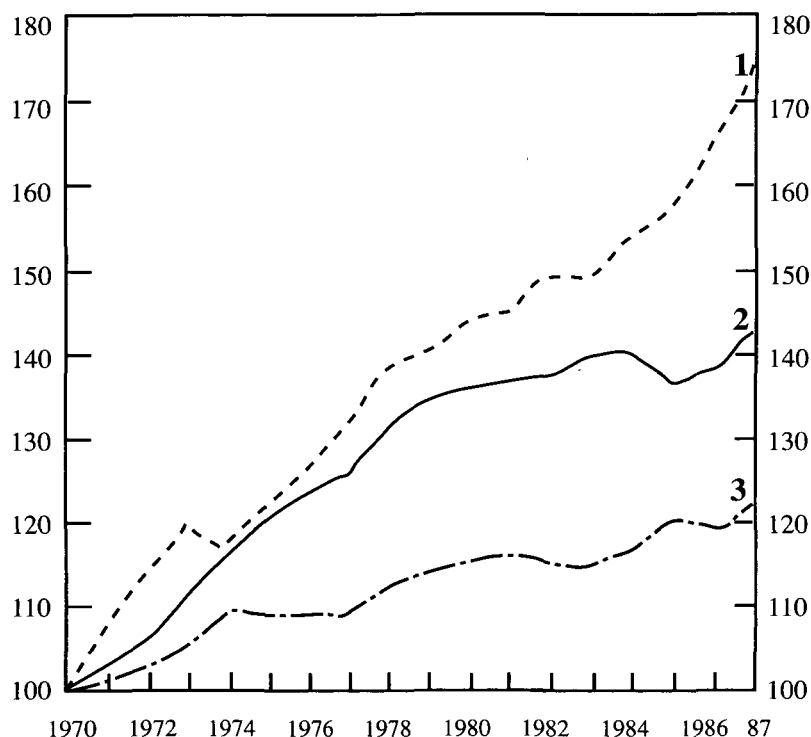


Source : ECMT/CEMT

21. The development of passenger traffic trends (private cars, buses and coaches and railways) from 1970 to 1987 are shown in Figure 2 below. As can be seen, car traffic has increased by 75% over the seventeen-year period, compared to only 22% for train traffic.

21. Le graphique 2 ci-dessous illustre les tendances du trafic de voyageurs (voitures particulières, autobus et autocars, et chemins de fer) de 1970 à 1987. On constate que le trafic de voitures particulières s'est accru de 75 % au cours de cette période, contre 22 % seulement pour le trafic ferroviaire.

Figure 2 / Graphique 2
Passenger traffic trends in the ECMT area, 1970-87
 Tendances du trafic de voyageurs dans la zone de la CEMT de 1970 à 1987
Passenger-kilometres / Voyageurs-kilomètres
 1970 = 100



Source: ECMT/CEMT

- 1 - - - - Private cars / voitures particulières. (14 countries / pays : A, B, DK, SF, F, D, I, NL, N, P, E, S, CH, GB)
 2 ——— Buses and coaches / autobus et autocars. (16 countries / pays : A, B, DK, SF, F, D, GR, I, NL, N, P, E, S, CH, GB, YU)
 3 - . - . Railways / chemins de fer. (All ECMT countries / tous les pays de la CEMT)

3. The environment

22. ECMT's concern about the state of the environment was reflected in the holding of two ministerial discussions in part devoted to the subject in 1987, and it has of course grown even more in importance since. The first conference was devoted to finding ways of expanding the use of unleaded fuel in Europe. The problem here seems

3. Environnement

22. Les préoccupations de la CEMT concernant l'état de l'environnement ont été mises en évidence au cours de l'année 1987 par la tenue de deux réunions ministérielles en partie consacrées à ce sujet, qui a évidemment pris encore plus d'importance depuis lors. La première réunion avait pour objet de trouver des moyens de déve-

to be the uneven rate at which different ECMT countries are progressing along this path and, hence, the difficulties which motorists face in finding unleaded petrol in certain countries. The second meeting concentrated on the environmental impact of new infrastructure and on emission standards for motor vehicles.

23. Finally, the Council of ECMT, in November 1989, adopted a resolution on transport and the environment (CM (89) 29 final) in which it stated, *inter alia* that the impacts of transport on human health and the environment must be limited to levels which human beings and nature can cope with in the long run. Furthermore, the resolution says that environmental considerations should be analysed and taken into account as far as possible in all proposals relating to transport policy.

24. Faced with a general public increasingly hostile to the noise, pollution and the general intrusion of their privacy by traffic (even though almost all members of the public are traffic users as well), ECMT now focuses on three areas in particular.

25. The first aim is to reduce pollution at the source, that is, in the vehicles themselves through Europe-wide emission standards. The second is to introduce better traffic management, which will permit quicker traffic flows, thus causing less pollution. The third concerns the construction of new infrastructure, in particular new roads and railways.

26. The risk here is that, if ECMT fails to achieve agreement between all its member states in all these important areas, then Europe may be faced with EEC measures taken in isolation, or unilateral action by individual states. The decision by Austria to ban transit traffic of lorries during the night, or Switzerland's restricting the weight of lorries to 28 tonnes (as opposed to the EEC's 40 tonnes) are examples of the latter.

27. Generally speaking, policies should aim not only for the most efficient means of transport but also the one which causes the least damage to the environment. Sometimes this will mean cutting down on economic gain in order to reduce environmental costs and, thus, maximise social gain.

28. Finally, mention should be made of the potential of using Europe's waterways — rivers, canals and seas — to a greater extent. Water transport is by far the most energy-efficient means of transport, but greater use will depend on major infrastructure investments in ports, roads and railways. Goods from Northern Germany to, say, Italy could often be shipped more easily by using the Atlantic and the Mediterranean than across main-

lopper l'utilisation de l'essence sans plomb en Europe. Le problème semble résider ici dans le fait que les pays de la CEMT ne progressent pas tous à la même vitesse dans ce domaine et que les automobilistes éprouvent donc des difficultés à s'approvisionner en essence sans plomb dans certains d'entre eux. La seconde réunion avait essentiellement trait à l'impact des infrastructures sur l'environnement ainsi qu'aux normes d'émission des gaz d'échappement des véhicules à moteur.

23. Enfin, en novembre 1989, le Conseil de la CEMT a adopté une résolution sur le transport et l'environnement (CM (89) 29 final), dans laquelle il déclare entre autres que l'impact du transport sur la santé humaine et l'environnement doit être limité à des niveaux que les êtres humains et la nature peuvent supporter à long terme. On lit aussi dans cette résolution qu'il faut, dans la mesure du possible, analyser et prendre en compte les facteurs écologiques dans toutes les propositions touchant à la politique des transports.

24. Les citoyens étant de plus en plus réfractaires au bruit, à la pollution et, plus généralement, à l'intrusion du trafic dans leur vie (même si la plupart d'entre eux contribuent eux aussi à ce trafic), la CEMT axe maintenant l'essentiel de ses efforts sur trois objectifs.

25. Le premier est de réduire la pollution à la source, c'est-à-dire au niveau des véhicules eux-mêmes, grâce à la fixation de normes européennes en matière de rejets de gaz d'échappement. Le deuxième est de parvenir à une meilleure gestion du trafic, ce qui permettra de le fluidifier et diminuera la pollution. Le troisième objectif concerne la construction de nouvelles infrastructures, en particulier de nouvelles routes et voies ferrées.

26. Si tous les Etats membres de la CEMT ne parviennent pas à s'entendre sur ces points importants, le risque est que la CEE agisse isolément ou que tel ou tel Etat prenne des mesures unilatérales. C'est ce qu'on voit déjà avec la décision de l'Autriche d'interdire aux camions de transiter par son territoire la nuit, ou celle de la Suisse de limiter le poids des camions à vingt-huit tonnes (alors que la limite est de quarante tonnes dans la CEE).

27. D'une façon générale, il faut avoir en vue non seulement les moyens de transport les plus efficaces, mais aussi les plus respectueux de l'environnement, ce qui amènera parfois à sacrifier des avantages économiques pour réduire le coût écologique et, partant, maximiser l'avantage social.

28. Il convient enfin de dire un mot des possibilités qui existent d'utiliser davantage les voies navigables et la mer en Europe. Les transports fluviaux et maritimes sont, de loin, les plus économes en énergie, mais, pour qu'il y soit recouru plus largement, il faut consentir d'importants investissements en infrastructures de transport portuaires, routières et ferroviaires. Il serait souvent plus facile d'acheminer des marchandises du nord de l'Alle-

land Europe. Ports in the Mediterranean are under-utilised compared to major North European ports, which are strained to the limit, especially when one considers the adjacent road network. It is heartening to note that a country like Italy now does a lot to encourage maritime transport as an alternative to road transport. If the true cost of road transport in the form of pollution, the wear and tear of roads, etc. had to be paid by the user, then such a shift would no doubt come about more easily.

29. Given the potential of maritime transport and the need to co-ordinate it with other forms of conveyance, your Rapporteur would suggest that ECMT member countries extend the organisation's competence to include maritime issues as well.

4. Railways: the priority of the future

30. The railway issue largely occupied ECMT Ministers' attention at a ministerial meeting held in Luxembourg in May 1988. The Ministers had reason for concern. In 1988, only 18% of goods in ECMT member countries were transported by rail, as opposed to 73 % by road and 9 % on inland waterways.

31. In brief, rail has not been able to compete with the more flexible and adaptable road transport. The railways, however, still offer a transport service which is safe and environment-friendly. We should therefore seek to create the fair economic conditions necessary to encourage investment and allow this mode of transport to have its proper share of the transport market. In particular, ECMT might consider the following measures:

— should the member states' budgets write off the historical debts of the railways?

— should the financial responsibility for railway infrastructure be taken over by the national authorities, with the railway companies paying for its use? In other words, should there be the same approach for trains as for lorries and buses? Or should the railway service be fully privatised?

— should the railways be given full autonomy? Should a public service obligation be defined by contract between the railway company and the relevant demanding authority?

32. It is already becoming clear that private investors are unwilling to meet the full costs of the environmental protection measures demanded in the construction of modern high-speed links (such as those relating to the Channel tunnel project).

magne en Italie en passant par l'Atlantique et la Méditerranée plutôt qu'en traversant l'Europe. Les ports méditerranéens sont sous-utilisés par rapport aux grands ports de l'Europe du Nord qui sont à la limite de la saturation, notamment lorsqu'on considère le réseau routier qui les dessert. Il est réconfortant de noter qu'un pays comme l'Italie fait maintenant beaucoup pour encourager le transport maritime en tant que substitut au transport routier. Si l'utilisateur se voyait facturer le coût véritable du transport routier (pollution, usure des chaussées), une telle réorientation interviendrait certainement beaucoup plus facilement.

29. Etant donné le potentiel que représente le transport maritime et la nécessité de le coordonner avec d'autres modes de transport, votre rapporteur suggère que les pays membres de la CEMT étendent aux questions maritimes les compétences de cette organisation.

4. Chemins de fer: la priorité de l'avenir

30. La question des chemins de fer a largement retenu l'attention des ministres de la CEMT lors de la réunion qu'ils ont tenue à Luxembourg en mai 1988. La situation est en effet préoccupante dans ce domaine. En 1988, 18 % seulement des marchandises transportées dans les pays de la CEMT l'étaient par rail, contre 73 % par la route et 9 % par les voies navigables.

31. En bref, le chemin de fer n'a pu affronter la concurrence du transport routier, plus souple et plus adaptable. Il reste pourtant un mode de transport à la fois sûr et respectueux de l'environnement. Il faut donc s'efforcer de créer des conditions économiques équitables, propres à favoriser les investissements et à permettre à ce mode de transport de conquérir la part de marché qui lui revient. La CEMT pourrait notamment examiner les questions suivantes:

— les budgets des Etats membres doivent-ils éponger les dettes historiques des chemins de fer?

— les pouvoirs publics doivent-ils prendre à leur charge le financement des infrastructures ferroviaires, dont l'utilisation par les compagnies de chemins de fer serait alors payante? Autrement dit, faut-il adopter la même démarche pour les trains que pour les camions et les autobus? Ou faut-il au contraire entièrement privatiser les chemins de fer?

— faut-il accorder l'autonomie complète aux chemins de fer? Faut-il définir une mission de service public par contrat entre la société de chemins de fer et l'organisme public demandeur?

32. Il devient d'ores et déjà évident que les bailleurs de fonds privés répugnent à assumer le coût total des mesures de protection de l'environnement qu'exige la construction de lignes modernes à grande vitesse (par exemple celles qui iront

Would measures such as those above enable the railways to operate under conditions comparable to those of their competitors, and would they thereby become more attractive to the consumer? At the same time, technological progress will enable the railways to become more efficient, while still remaining safe and environment-friendly. Your Rapporteur is thinking, in particular, of the high-speed train network, which will take some of the load off the aviation sector and off the roads, and which will have a beneficial effect both in the air and on the ground.

33. The Commission of the European Communities is now proposing that the management of the operations of railways be separated from that of the infrastructure itself. Thus, if someone wanted to ship goods by rail from, say, Denmark to Italy he or she would be in charge of the entire transport, as is the case with lorries. This is an interesting proposal, and one which could considerably reduce red tape and delays.

34. In this context, your Rapporteur wishes to return to a subject raised in the introduction, namely the need for European integration in the transport sector. It would be the minimum to require that the high-speed trains now being developed in particular by France and the Federal Republic of Germany at least be compatible with each other, that is, able to use the same tracks etc. However, this is not the case. Thus, any future European high-speed train network that is built (assuming that each nation chooses its own system) will necessarily suffer as passengers and goods will have to wait at borders or change trains.

35. Why is this done? To keep out foreign competition? To gain monopoly access to third markets if one manages to persuade them to opt for one's own system rather than that of a competing nation? Has Europe not learned from the disaster of the last century, when different gauges were adopted for railway tracks in different parts of Europe, a situation that still hinders the continent's transport? Of late, there have been signs, however, that the European industries involved in high-speed train construction have started to realise the mutual benefits to be derived from compatible systems, and are starting to take them into account. We must encourage them to pursue their efforts.

36. ECMT's insistence on a speedy construction of a high-speed train network is also apparent in the two activity reports under consideration. Needless to say, the Parliamentary Assembly stands fully behind the organisation in this request, as evidenced in Resolution 876 (1987) on a Euro-

de pair avec la réalisation du tunnel sous la Manche). Des mesures comme celles qui viennent d'être évoquées permettraient-elles aux chemins de fer de fonctionner dans des conditions comparables à celles de leurs concurrents, et deviendraient-ils de ce fait plus attrayants pour les usagers? En même temps, grâce au progrès technique, les chemins de fer gagneront en efficacité tout en restant un moyen de transport sûr et respectueux de l'environnement. Votre rapporteur pense en particulier au réseau de trains à grande vitesse qui, en soulageant les réseaux aérien et routier, aura des effets bénéfiques tant dans les airs qu'au sol.

33. La Commission des Communautés européennes propose maintenant que la gestion du fonctionnement des chemins de fer soit séparée de celle des infrastructures proprement dites. La personne qui souhaiterait acheminer des marchandises par rail du Danemark en Italie, par exemple, serait responsable de toute la partie transport, comme c'est le cas avec les camions. C'est là une proposition intéressante, de nature à réduire considérablement la paperasserie et le temps d'attente.

34. A cet égard, votre rapporteur souhaiterait revenir sur un sujet qu'il a évoqué dans l'introduction, à savoir la nécessité d'une intégration européenne dans le secteur des transports. Le moins que l'on puisse demander est que les trains à grande vitesse mis en point en particulier par la France et la République Fédérale d'Allemagne soient au minimum compatibles, c'est-à-dire capables d'utiliser les mêmes voies, etc. Or ce n'est pas le cas. Aussi tout futur réseau européen de trains à grande vitesse mis au point en particulier par la pour son propre système) sera-t-il nécessairement handicapé du fait que les passagers et les marchandises devront attendre aux frontières ou changer de train.

35. Comment expliquer cette façon de procéder? S'agit-il d'écarter la concurrence étrangère? D'obtenir le monopole d'accès à des marchés extérieurs en réussissant à persuader les intéressés de préférer le système d'un pays à celui d'un autre, concurrent? L'Europe n'a-t-elle pas tiré les enseignements de la situation désastreuse qui s'est instaurée au siècle dernier, lorsque des écartements de voie différents ont été adoptés dans divers pays, situation qui continue d'entraver les transports sur notre continent? Certains signes récents montrent cependant que les industries européennes engagées dans la construction de trains à grande vitesse ont commencé à se rendre compte qu'il est dans leur intérêt mutuel de concevoir des systèmes compatibles, et c'est ce à quoi elles s'appliquent d'ailleurs maintenant. Nous devons les encourager à poursuivre leurs efforts en ce sens.

36. L'insistance avec laquelle la CEMT réclame la création rapide d'un réseau de trains à grande vitesse se remarque également dans les deux rapports d'activité à l'examen. Il va sans dire que l'Assemblée parlementaire appuie pleinement les conceptions de la CEMT à cet égard, comme le

pean high-speed train network and in the public hearing held on the subject in Liège, Belgium, in December 1986.

37. ECMT must also consider whether:

- planned high-speed train developments will be responsible for the creation of isolated economic backwaters and a consequent downward economic spiral in areas bypassed by fast rail links;

- adequate provision is being made for links between smaller towns and the high-speed train network.

38. ECMT lays considerable emphasis on "combined transport", by which is essentially meant the increased use of rail and, where applicable, water transport at various stages of road transport. Four priority links have been identified:

- Central Europe to South-East Europe;
- Central/Northern Europe to Italy via Austria (Brenner route);
- Central/Northern Europe to Italy via Switzerland (St Gotthard route);
- Central/Northern Europe to Spain and United Kingdom/Belgium to Italy, both via France.

39. To the above must now be added, in this period of rapid political and economic change in Central and Eastern Europe, one or several efficient rail links between the continent's East and West.

40. Of the four links mentioned by ECMT, the most critical are no doubt the Brenner and the St Gotthard routes. In its Recommendation 1041 (1986) on transalpine traffic, the Parliamentary Assembly lists a number of still relevant points, for instance:

- the specific problems with which Austria and Switzerland are confronted, because of the considerable increase in transalpine road traffic;

- the recommendation to the governments concerned to fix priorities for the construction of transalpine railway tunnels, in order to ease road traffic as rapidly as possible, especially through the St Gotthard and the Brenner, to promote in particular combined transport systems, and, finally, to take rapid measures leading to the transfer of transalpine goods traffic from road to rail;

- the Assembly's Resolution 893 (1988) in reply to the 32nd and 33rd annual reports of

prouvent la Résolution 876 (1987) relative à un réseau européen de trains à grande vitesse et l'audition publique consacrée à ce sujet à Liège (Belgique) en décembre 1986.

37. La CEMT doit également examiner si:

- la création de lignes à grande vitesse se traduira par une dégradation de la situation économique dans les régions que ces lignes ne desserviront pas;

- des dispositions sont prévues pour raccorder les petites villes au réseau à grande vitesse.

38. La CEMT attache une importance particulière aux «transports combinés», expression qui désigne avant tout un recours accru au rail et, le cas échéant, au transport fluvial et maritime en relais du transport routier. Quatre liaisons prioritaires ont été définies:

- le centre vers le sud-est de l'Europe;
- le centre et le nord de l'Europe vers l'Italie, *via* l'Autriche (passage du Brenner);
- le centre et le nord de l'Europe vers l'Italie, *via* la Suisse (passage du Saint-Gothard);
- le centre et le nord de l'Europe vers l'Espagne, et la Grande-Bretagne et la Belgique vers l'Italie, *via* la France.

39. Ces liaisons doivent maintenant être complétées, en cette période de mutations économiques et politiques rapides en Europe centrale et orientale, par une ou plusieurs relations ferroviaires performantes entre l'est et l'ouest de notre continent.

40. Des quatre axes mentionnés par la CEMT, ce sont certainement ceux qui passent par le Brenner et le Saint-Gothard qui soulèvent le plus de problèmes. Dans sa Recommandation 1041 (1986) relative au trafic transalpin, l'Assemblée parlementaire insiste sur un certain nombre de points, qui n'ont rien perdu de leur actualité. Par exemple:

- elle reconnaît les problèmes spécifiques auxquels sont confrontées l'Autriche et la Suisse, en raison de l'augmentation considérable du trafic routier transalpin;

- elle recommande aux gouvernements des Etats concernés de fixer des priorités pour la réalisation de tunnels ferroviaires transalpins, afin de décharger le plus rapidement possible les voies routières, notamment le Saint-Gothard et le Brenner, de promouvoir en particulier le transport «plurimodal» et, enfin, de prendre rapidement des mesures visant à un transfert du trafic de marchandises transalpin de la route vers le rail.

- la Résolution 893 (1988) de l'Assemblée portant réponse aux 32^e et 33^e rapports

ECMT spoke along similar lines when it called upon ECMT to address itself more resolutely to the major problems facing a real European transport policy, taking into account the following :

- the plan for a major European network of high-speed rail links ;

- global solutions to the problems of transport across the Alps and the Pyrenees ;

- preference to combined transport in Council of Europe member states ; and

- the establishment of a regular dialogue through parliamentary debates on the implementation of the measures advocated.

41. The reply adopted by the Committee of Ministers of the Council of Europe in March 1989 to the aforementioned Recommendation 1041 is given in an appendix to this memorandum. The reply goes a long way towards meeting the concerns of the Assembly.

5. *The Alpine transit problem*

42. The same can, however, not be said for the Resolution on transalpine traffic adopted by the European Parliament on 16 November 1988. Although many parts of the European Parliament text are indeed useful, one is not, namely that which notifies a non-EEC member country, Switzerland, that it must open a transit route for 40-tonne lorries (Switzerland only permits 28-tonne lorries) under pain of sanctions. Knowing the strain that these lorries place on local populations and the Alpine environment, such a threat is clearly out of place, especially as, already, 1,8 million foreign lorries cross Switzerland every year.

43. Your Rapporteur is glad to note the interest of our committee in protecting the Alpine environment from further damage. This became particularly clear at its meeting in November 1989, when members expressed strong support in favour of a shift from road to rail (combined transport) across this sensitive region.

44. An Austrian member pointed out that 80% of the transit traffic in Austria takes place by road and only 20% by rail, whereas the proportions are almost exactly the opposite in Switzerland. Ironically enough, he added, the sanctions recently envisaged by the Federal Republic of Germany are directed against Austria because of its ban on night traffic by lorries, and not against Switzerland which has had similar measures in effect for decades. Indeed, he concluded, the over-

annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) allait dans le même sens puisqu'elle invitait cette dernière à s'attaquer plus résolument aux problèmes majeurs d'une véritable politique européenne des transports, en tenant compte des impératifs suivants :

- le développement du projet d'un grand réseau européen de trains à grande vitesse ;

- la recherche de solutions globales aux problèmes de communication à travers les Alpes et les Pyrénées ;

- la préférence à accorder aux transports combinés dans les Etats membres du Conseil de l'Europe, et

- l'établissement d'un dialogue régulier au travers de débats parlementaires sur la mise en œuvre des mesures préconisées.

41. La réponse apportée par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe en mars 1989 à la Recommandation 1041 susmentionnée est reproduite en annexe au présent document. Elle fait largement écho aux préoccupations de l'Assemblée.

5. *Le problème du transit à travers les Alpes*

42. On ne peut cependant en dire autant de la Résolution sur le trafic transalpin adoptée par le Parlement européen le 16 novembre 1988. Si de nombreuses parties de ce texte présentent indubitablement de l'intérêt, il est regrettable qu'il intime à un pays non membre de la Communauté, la Suisse, l'obligation d'ouvrir un itinéraire de transit pour les camions de quarante tonnes (la Suisse n'autorise que vingt-huit tonnes), sous peine de sanctions. Quand on sait les agressions que les populations locales et le milieu alpin subissent du fait que 1,8 million de camions étrangers traversent d'ores et déjà chaque année la Suisse, on voit que cette menace est tout à fait déplacée.

43. Votre rapporteur est heureux de relever le souci de notre commission d'empêcher que le milieu alpin subisse de nouvelles atteintes. Cette préoccupation est devenue particulièrement claire lors de la réunion qu'elle a tenue en novembre 1989, au cours de laquelle des membres se sont nettement prononcés en faveur d'un transfert de la route vers le rail (transports combinés) pour la traversée de cette région sensible.

44. Un membre autrichien a fait observer qu'en Autriche 80 % du trafic de transit passe par la route et 20 % seulement par le rail, alors que les proportions sont exactement inverses en Suisse. «L'ironie de la chose, a-t-il ajouté, c'est que les sanctions récemment envisagées par la République Fédérale d'Allemagne visent l'Autriche parce que ce pays a interdit la circulation de nuit des camions, et non la Suisse, qui applique pourtant des mesures analogues depuis des décennies».

saturation of Austria's roads by lorries in a way results from its neighbour's stringent laws.

45. This was also pointed out by our Swiss colleague, Mr Flückiger, in a memorandum to the committee in January 1989. Mr Flückiger also gave an eloquent account of his country's view of the transalpine traffic problem, when he stated :

"In order to achieve the goal of a more efficient rail network, by promoting high-speed trains, Switzerland has adopted the Rail 2000 project, approved by popular vote on 6 December 1987, currently being implemented.

To meet the requirements of its traditional function as a trunk route between Europe north and south of the Alps, and in the expectation of an increase in such traffic from 1993 onwards, a series of options concerning a new transalpine rail link is being examined. The implicit decision to bore at least one new base tunnel may be considered a foregone conclusion. In the long term, the new line will enable 300 more trains each day to pass through — it is currently estimated that 470 trains, 235 in each direction, pass through the existing St Gotthard and Lötschberg tunnels.

Still, in the meantime, Switzerland intends to encourage a piggy-back transport corridor, or the transport of swap bodies or containers, with the construction of transshipment terminals, with financial support for the construction of installations outside Switzerland; already, as a contribution to the European transport infrastructure, Switzerland will try to handle additional traffic of some 30 to 40 trains a day in each direction in 1993, virtually trebling the current piggy-back transport capacity.

To sum up, Switzerland intends to assume the responsibilities, placed upon it by its situation at the heart of Europe, concerning European traffic, both private and public. It is willing to assume responsibility for the major part of the goods traffic currently using the Brenner motorway and the Swiss road tunnels on the way to Italy, on conditions that are tantamount to genuine co-operation with its neighbours."

46. More recently (May 1989), Switzerland has decided to build a second rail tunnel through the Gotthard mountains, as the key part of a project costing 7,6 thousand million Swiss francs (4,5 thousand million United States dollars) to improve transport between Northern and Southern Europe. The 49-kilometre tunnel is to be completed between 2005 and 2010.

«On peut dire, a-t-il déclaré en conclusion, que l'envahissement des routes d'Autriche par les camions est d'une certaine façon la conséquence des lois sévères en vigueur sur le territoire du pays voisin.»

45. Notre collègue suisse, M. Flückiger, a abordé le même sujet dans une intervention qu'il a faite en janvier 1989 devant notre commission, dans laquelle il présentait éloquemment le point de vue de son pays sur le problème du trafic transalpin en ces termes :

«Pour répondre à l'objectif d'un réseau ferroviaire plus performant, dans le sens de la promotion des trains à grande vitesse, la Suisse a adopté le projet «Rail 2000», approuvé en votation populaire le 6 décembre 1987, actuellement déjà en voie de réalisation.

Pour satisfaire aux impératifs de sa fonction traditionnelle d'axe de trafic entre l'Europe transalpine et l'Europe cisalpine, dans la perspective d'une augmentation de ce trafic à partir de 1993, toute une série de variantes pour une nouvelle ligne ferroviaire transalpine sont à l'étude, la décision implicite de percer au moins un nouveau tunnel de base pouvant être considérée comme acquise. A long terme, cette nouvelle ligne permettra le passage de 300 trains supplémentaires par jour — actuellement on évalue à 470, 235 dans chaque sens, les convois qui transitent par les tunnels de faite du Saint-Gothard et du Lötschberg.

Dans l'intervalle, la Suisse entend encourager la promotion intensive d'un couloir de ferroutage, soit le transport de caisses amovibles ou conteneurs, par la mise en place de terminaux de transbordement, y compris en accordant un soutien financier à la construction d'installations hors de Suisse; d'ores et déjà, la Suisse s'efforcera de gérer, en 1993, au titre de contribution à l'infrastructure européenne de transport, un volume de trafic supplémentaire de l'ordre de trente et quarante trains par jour dans chaque sens, triplant pratiquement les possibilités actuelles de ferroutage.

Je récapitule. Située au cœur de l'Europe, la Suisse entend assumer les responsabilités que lui confère sa position vis-à-vis du trafic privé et public européen. Elle a la volonté de prendre en charge, à des conditions conformes à une véritable collaboration avec ses voisins, la plus grande partie du trafic marchandises actuel qui, pour se rendre en Italie, emprunte l'autoroute du Brenner et les tunnels routiers suisses.»

46. Depuis (mai 1989), la Suisse a pris la décision de construire, sous le Saint-Gothard, un deuxième tunnel ferroviaire, qui sera la composante essentielle d'un projet de 7,6 milliards de francs suisses (4,5 milliards de dollars des Etats-Unis) destiné à améliorer le transport entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Long de quarante-neuf kilomètres, ce tunnel devrait être achevé entre 2005 et 2010.

47. Mr Karel van Miert, European Community Commissioner for Transport, sounded a similar note in a speech he gave in Frankfurt on 3 March 1989 before the German Chambers of Trade and Industry in which he said:

"The member states of the European Community have preferred the road to cross the Alps. Now this has to change. If road transport had certain advantages in the past, it is today perceived more and more negatively, in particular due to congestion, the impact on the environment and the nuisance it presents to the populations. It is no longer possible to develop road infrastructure to absorb a transport demand which appears to be without limit. In the context of alpine transit, we have reached a critical stage. The roads are saturated."

48. Your Rapporteur agrees and believes that a solution to the transalpine traffic problem must be found in three main areas:

— improvement in the railway's infrastructure, especially at the rail/road interface;

— greater co-operation between national railway companies;

— promotion of combined road/rail transport. Here, it is important to ensure that the size of containers does not develop in ways which are incompatible with the requirements of railways.

6. Road safety

49. ECMT has for a long time attached considerable importance to road safety, an issue which, with a growing number of motor vehicles on a practically non-expanding road network, becomes an ever more pressing concern. 1988 saw a 2% increase over 1987 in the number of people killed, and increases of 3,6% in casualties and accidents causing injuries, respectively. The organisation concentrates on the human factor behind accidents (responsible in about 90% of all cases) and also tries to bring about more responsible advertising by car producers (for example de-emphasising top speeds).

50. The trends in road accidents, as well as those regarding killed and injured people in the ECMT area from 1970 to 1987, are shown in Figure 3. The developments since 1985 are discouraging, especially since they follow upon a long period characterised by a falling number of accidents and deaths.

51. The theme — "Road safety: first and foremost a matter of responsibility" — chosen for an ECMT seminar in Hamburg in June 1988 no doubt adopts the right approach. Responsibility of drivers in the first place, but responsibility also on the part of the authorities in building safer roads,

47. M. Karel van Miert, commissaire européen pour les transports, a développé des considérations analogues dans l'allocution qu'il a prononcée à Francfort le 3 mars 1989 devant les chambres de commerce et d'industrie allemandes:

«Nos Etats membres ont privilégié la route pour la traversée des Alpes. Mais maintenant cela doit changer. Si le transport routier avait, dans le passé, quelques avantages, il est aujourd'hui perçu de plus en plus négativement, notamment en raison des encombrements qu'il provoque, de son impact sur l'environnement et de la gêne qu'il représente pour les populations. Il n'est plus possible de développer l'infrastructure routière pour absorber une demande de transport qui apparaît sans limites. S'agissant du transit alpin, nous avons atteint un stade critique. Les routes sont saturées.»

48. Votre rapporteur partage ce point de vue et pense que la solution du problème du trafic transalpin passe essentiellement:

— par une amélioration de l'infrastructure ferroviaire, notamment au niveau de l'interface rail/route;

— par une coopération accrue entre compagnies ferroviaires nationales;

— par la promotion du transport combiné route/rail. Il importe à cet égard que la taille des conteneurs reste dans des limites compatibles avec les exigences du rail.

6. Sécurité routière

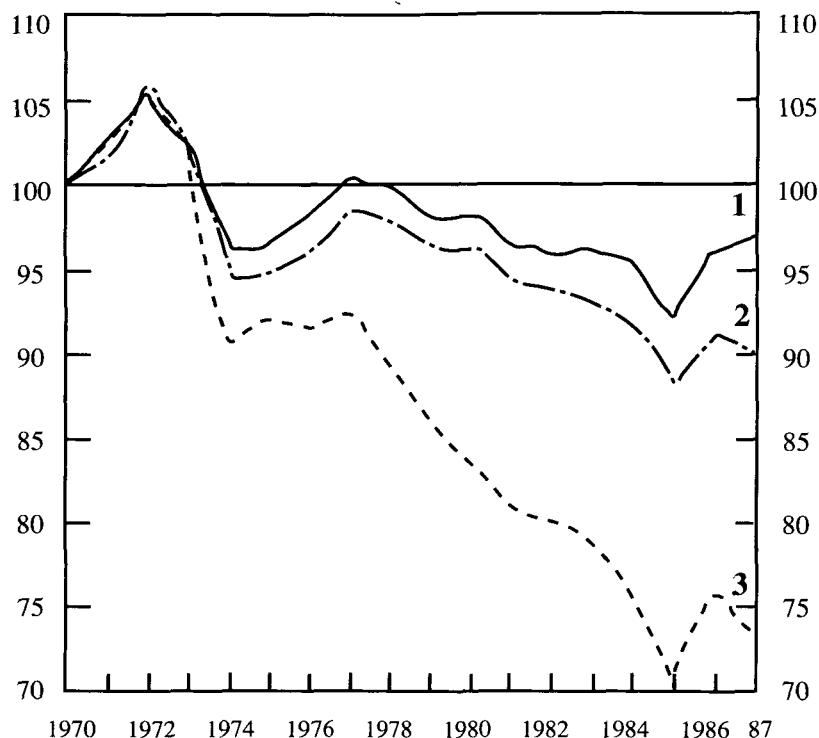
49. La CEMT attache depuis longtemps beaucoup d'importance à la sécurité routière, qui suscite de plus en plus de préoccupations vu que le nombre de véhicules à moteur augmente alors que le réseau ne s'étend guère. Par rapport à 1987, le nombre de tués a augmenté de 2 % et celui des blessés et des accidents corporels de 3,6 % en 1988. La CEMT concentre son attention sur le facteur humain (qui intervient dans environ 90 % des accidents) et s'efforce aussi d'inciter les constructeurs d'automobiles à concevoir leur publicité de façon plus responsable (par exemple en ne mettant plus systématiquement l'accent sur les vitesses de pointe).

50. La tendance en ce qui concerne les accidents de la route ainsi que le nombre de tués et de blessés dans la zone de la CEMT de 1970 à 1987 est illustrée par le graphique 3. L'évolution depuis 1985 est décourageante, notamment parce qu'elle fait suite à une longue période de diminution du nombre d'accidents et de tués.

51. Le choix du thème «La sécurité routière, avant tout une question de responsabilité», pour un séminaire de la CEMT organisé à Hambourg en juin 1988, va incontestablement dans le bon sens. Car il s'agit bien en effet d'une question de responsabilité: responsabilité des conducteurs,

Figure 3 / Graphique 3

Road safety trends in the ECMT area, 1970-87
 Evolution de la sécurité routière dans la zone
 de la CEMT de 1970 à 1987



Source: ECMT / CEMT

All ECMT countries / Tous les pays de la CEMT

- 1 ————— Accidents / Accidents
 2 - - - - - Killed and injured / Tués et blessés
 3 Deaths / Tués

better adapted to existing and expected traffic volumes.

52. The social provisions applicable to drivers — essentially daily and weekly driving and rest periods — are intimately linked with road safety. Until recently these arrangements were basically the same for the whole ECMT area — contained in the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) and in a very similar Community regulation.

53. However, in 1986, the European Communities introduced a new regulation (No. 3820/85), which differs appreciably from the AETR. ECMT in its 1987 report calls this “not very satisfactory, especially as regards implementation and

d’abord, mais aussi des autorités, qui doivent construire des routes plus sûres et mieux adaptées au trafic actuel et attendu.

52. Les dispositions sociales applicables aux chauffeurs — qui, pour l’essentiel, fixent les durées quotidiennes et hebdomadaires de conduite et de repos — ont un lien étroit avec la sécurité routière. Jusqu’à une époque récente, ces dispositions — figurant dans l’Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et dans un règlement communautaire très voisin — étaient à peu près identiques dans l’ensemble des pays de la CEMT.

53. Or, en 1986, les Communautés européennes ont adopté un nouveau règlement (n° 3820/85), qui s’écarte sensiblement de l’AETR. Dans son rapport pour 1987, la CEMT qualifie cette situation de «fort peu satisfaisante, avant tout pour

enforcement, which have now become extremely difficult". Negotiations are under way to try to arrive at a revised AETR agreement, covering both the Community and the non-Community members of the AETR Agreement, and it can only be hoped that they will bear fruit. Generally speaking, the above is symptomatic of the previously mentioned danger of seeing "two Europes" emerge in the transport sector, with negative consequences for all parties.

III. Concluding remarks

54. As the present report shows, Europe must move away from its present parochial, national thinking to a pan-European approach if the transport systems — rail, road, air and waterways — are to suffice in the future. This requires action in three priority areas: transport integration in the Council of Europe area; East-West co-operation; and a wholehearted effort to master the urgent environmental problems caused by mass transport. The European Conference of Ministers of Transport deserves our wholehearted support as it tackles — together with the Economic Commission for Europe and other expert organisations — these tasks as well as others raised in this report.

APPENDIX

Recommendation 1041 on transalpine traffic¹

Reply by the Committee of Ministers (424th meeting of the Ministers' Deputies in March 1989):

1. The Committee of Ministers has examined with interest Assembly Recommendation 1041 on transalpine traffic. It appreciates the political stimulus provided by the Assembly in transport policy matters. Like the Assembly, the Committee of Ministers believes that every possible step should be taken to find environment-friendly solutions, to speed up frontier formalities and to improve co-ordination of the activities of all the national administrations concerned, in particular the national railway authorities. To that end, while respecting the freedom of users, which is a characteristic of all liberal societies, it would be desirable to take action to develop and modernise the alpine railways and, in particular, to improve combined road/rail transport, with a view to making it more efficient and attractive and in a manner that would progressively promote rail over road as a means of transporting goods without impeding the commercial exchanges that take place by road.

1. This text is published separately. It can be obtained on request from the Distribution Service, Council of Europe, F-67006 Strasbourg Cedex.

l'exécution et le contrôle devenus désormais extrêmement difficiles à opérer». Des négociations sont en cours pour tenter de parvenir à un accord AETR modifié, applicable tant aux pays membres qu'à ceux non membres de la Communauté européenne et il est à souhaiter qu'elles aboutissent. D'une manière générale, cette situation est caractéristique du risque, déjà signalé, de voir apparaître une Europe des transports «à deux vitesses», ce qui aurait des conséquences négatives pour tous les pays.

III. Conclusion

54. Comme le montre le présent rapport, les pays d'Europe doivent cesser de raisonner en termes étroitement nationaux et adopter une vision paneuropéenne s'ils veulent que les systèmes de transport — ferroviaire, routier, aérien et fluvial — puissent répondre aux besoins futurs. Pour cela, il faut agir selon trois axes prioritaires: intégration des transports dans la zone du Conseil de l'Europe, coopération Est-Ouest, et efforts résolus pour maîtriser d'urgence les problèmes environnementaux créés par les transports de masse. La Conférence européenne des ministres des Transports mérite notre plein soutien, car, conjointement avec la Commission économique pour l'Europe et d'autres organisations spécialisées, elle s'attaque à ces tâches et à d'autres encore qui ont été abordées dans le présent rapport.

ANNEXE

Recommandation 1041 relative au trafic transalpin¹

Réponse du Comité des Ministres (424^e réunion des Délégués des Ministres en mars 1989):

1. Le Comité des Ministres a examiné avec intérêt la Recommandation 1041 de l'Assemblée relative au trafic transalpin. Il apprécie le rôle d'impulsion politique que l'Assemblée donne en matière de politique de transports. Comme l'Assemblée, le Comité des Ministres estime que tout doit être fait pour trouver des solutions respectant l'environnement, accélérer les formalités aux frontières et mieux coordonner l'action de toutes les administrations nationales concernées, en particulier celles des chemins de fer. Dans ce but, tout en respectant la liberté des usagers, caractéristique de nos sociétés libérales, il serait opportun d'entreprendre une action destinée à développer et moderniser les voies ferroviaires alpines, et spécialement à améliorer le transport combiné route/rail afin de le rendre plus efficace et attrayant, et de nature à favoriser progressivement le rail par rapport à la route comme moyen de transport de marchandises, sans poser des entraves aux échanges commerciaux effectués par la route.

1. Ce texte a été publié séparément. Il est disponible sur demande adressée au Service de la distribution, Conseil de l'Europe, F-67006 Strasbourg Cedex.

2. The issues raised in Recommendation 1041 are of the greatest importance both for the states of Northern and Southern Europe, which depend on transalpine traffic, and for the member states directly affected and other countries which are interested in using these transit routes.

The increase in commercial through-traffic between the member countries of the European Community and mass tourism, which takes the form of annual flows from Northern to Southern Europe, create serious problems for alpine countries. A further increase in lorry traffic on the roads would have serious repercussions on the environment and would no longer be accepted by the population of certain alpine regions.

3. In view of this situation, the problems posed by transalpine traffic have already been the subject of numerous studies and reports by the countries concerned, the Ministers of Transport of the European Community and the European Conference of Ministers of Transport (ECMT), as well as negotiations. Furthermore, the European Parliament adopted a resolution on transalpine traffic on 16 November 1988.

4. The need to build an efficient new railway, following a non-mountainous route (Munich-Innsbruck-Verona), is part of the problem of transalpine traffic. In addition, to meet its obligations as a transit country, Austria has made and continues to make substantial financial efforts to provide adequate transport infrastructure.

5. This is also true of Switzerland where an increase in the capacity in the area of combined transport and notably several options for a new transalpine tunnel are currently being studied.

6. The Ministers of Transport of the Federal Republic of Germany, Austria, Italy and Switzerland have, moreover, recently agreed to promote certain aspects of combined road/rail transport as a transitional measure.

7. In addition, the Federal Republic of Germany, Austria, Italy and the European Community have co-operated in exemplary fashion in financing a feasibility study, which will be completed in spring 1989, on the best method of building a railway tunnel under the Brenner.

8. Furthermore, following the decisions of 7 December 1987 and 8 December 1988 of the Ministers of Transport of the European Community, negotiations are under way between the Community and Austria, Switzerland and Yugoslavia on through-traffic problems. It is expected that negotiations will aim at finding an overall solution to the through-traffic problem by placing emphasis not only on road questions but also, in particular, on rail and combined transport. The Committee of Ministers has therefore decided to transmit Recommendation 1041 to the Commission of the European Communities so that it can appropriately be taken into consideration during the negotiations.

9. The Committee of Ministers considers that the forms of co-operation already established in other international organisations, especially the negotiations with the European Community, provide to a certain extent the required response to the basic appeal made by the Assembly. Admittedly, the current negotiations merely

2. Les questions soulevées dans la Recommandation 1041 sont de la plus grande importance tant pour les Etats de l'Europe du Nord et du Sud dépendant du trafic transalpin que pour les Etats membres directement concernés, comme pour d'autres pays intéressés par l'utilisation de ces voies de transit.

L'augmentation du trafic commercial de transit entre les pays de la Communauté européenne et le tourisme de masse, qui passe tous les ans des pays de l'Europe du Nord vers le Sud, posent de graves problèmes aux pays alpins. Une nouvelle augmentation du trafic poids lourds par la route aurait des conséquences graves pour l'environnement et ne serait plus acceptée par la population de certaines régions alpines.

3. Face à cette situation, les problèmes posés par le trafic transalpin font déjà l'objet d'un grand nombre d'études, de rapports tant des pays concernés que des ministres des Transports de la Communauté européenne et de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), ainsi que de négociations. En outre, le Parlement européen a adopté, le 16 novembre 1988, une résolution sur le trafic transalpin.

4. La nécessité de construire une nouvelle ligne de chemin de fer efficace suivant un tracé non montagneux (Munich-Innsbruck-Vérone) fait partie du programme autrichien pour une solution à long terme du problème du trafic transalpin. En outre, pour répondre à ses obligations de pays de transit, l'Autriche a consenti et consent encore des efforts financiers substantiels pour offrir des équipements de transport adéquats.

5. Ceci vaut également pour la Suisse où l'accroissement de la capacité dans le domaine des transports combinés et notamment plusieurs options d'un nouveau tunnel transalpin sont actuellement à l'étude.

6. D'autre part, les ministres des Transports de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de l'Italie et de la Suisse se sont mis d'accord récemment pour promouvoir à titre transitoire certains aspects du transport combiné route/rail.

7. Par ailleurs, la République Fédérale d'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et la Communauté européenne ont collaboré d'une manière exemplaire pour financer une étude de faisabilité, qui sera terminée au printemps 1989, concernant la meilleure façon de construire un tunnel de chemin de fer sous le Brenner.

8. En outre, à la suite des décisions du 7 décembre 1987 et du 8 décembre 1988 des ministres des Transports de la Communauté européenne, des négociations sont en cours entre la Communauté européenne, l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie sur les problèmes de transit. On s'attend à ce que les négociations visent une solution d'ensemble du problème de transit en donnant une importance non seulement aux questions routières, mais également, en particulier, aux transports ferroviaire et route/rail. Le Comité des Ministres a donc décidé de communiquer la Recommandation 1041 à la Commission des Communautés européennes afin qu'elle puisse être prise en considération d'une façon appropriée au cours des négociations.

9. Le Comité des Ministres estime que les formes de coopération déjà établies dans d'autres enceintes internationales, notamment les pourparlers avec la Communauté européenne, matérialisent, dans une certaine mesure, l'appel fondamental lancé par l'Assemblée. Il est vrai que les négociations en cours ne constituent que

provide the basis for forming an opinion and co-ordination between the countries concerned is hampered by technical and financial problems. Nevertheless, the Committee of Ministers is not at present in a position to agree to the Assembly's proposal for a meeting of all the authorities concerned. However, the Committee of Ministers wishes to inform the Assembly that it has forwarded Recommendation 1041 to the governments of the member states. It has also brought it to the attention of the European Parliament.

la base de la formation d'une opinion et que la coordination entre les pays concernés est difficile en raison des problèmes techniques et financiers. Néanmoins, le Comité des Ministres n'est actuellement pas en mesure de se rallier à la proposition de l'Assemblée visant l'organisation d'une rencontre de toutes les instances intéressées. Toutefois, le Comité des Ministres souhaite informer l'Assemblée qu'il a transmis la Recommandation 1041 aux gouvernements des Etats membres. Il l'a portée également à l'attention du Parlement européen.