

PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

15 January 1990

Doc. 6164

OPINION

on the 34th and 35th annual reports
of the European Conference
of Ministers of Transport (ECMT)¹

presented by the Committee on the Environment,
Regional Planning and Local Authorities²

(Rapporteur : Mr BÖSCH)

The 34th and 35th annual reports of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) — covering the years 1987 and 1988 — were referred to the Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities on 5 July 1989, for examination and preparation of an opinion for the Standing Committee.

In accordance with its remit, the committee decided to concentrate on the ECMT sectors of activity relating to problems of regional planning and communications, and environment and transport.

A. Regional planning and major communication routes

Regarding the role of major communication routes, including high-speed routes, in European spatial planning and development, reference may be made to the principles stated in the first report submitted to the Assembly in 1971 (Radius report, Doc. 2903, Recommendation 631 and Resolution 471). In its previous report on the activities of ECMT, presented by Mr Zierer on behalf of the committee (Doc. 5836), attention was drawn to a number of these principles.

It is interesting to note that some of the Assembly's proposals have taken some time to be put into effect. As long ago as 1971, for instance,

1. See Doc. 6063 and Reference No. 1636 of 5 July 1989, Doc. 6066 and Reference No. 1637 of 5 July 1989; and Doc. 6161 (report of the Committee on Economic Affairs and Development).

2. a. Unanimously approved by the committee on 12 January 1990.

b. See 28th Sitting, 1 February 1990; and Resolution 938.

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

15 janvier 1990

Doc. 6164

AVIS

sur les 34^e et 35^e rapports annuels
de la Conférence européenne
des ministres des Transports (CEMT)¹

présenté par la commission de l'environnement,
de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux²

(Rapporteur : M. BÖSCH)

Les 34^e et 35^e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) — couvrant la période 1987 et 1988 — ont été renvoyés à la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux pour examen et préparation d'un avis pour la Commission Permanente en date du 5 juillet 1989.

Conformément à sa vocation, la commission a décidé d'axer ses réflexions sur les secteurs d'activité de la CEMT touchant aux problèmes, d'une part, de l'aménagement du territoire et les grands axes de communication, et d'autre part, de l'environnement et des transports.

A. L'aménagement du territoire et les grands axes
de communication

En ce qui concerne le rôle des grands axes de communication, y compris les axes de communication à grande vitesse, pour la planification et l'aménagement du territoire européen, nous pourrions renvoyer aux principes formulés dans un premier rapport soumis à l'Assemblée en 1971 (Rapport Radius, Doc. 2903, Recommandation 631 et Résolution 471). Dans son dernier avis relatif aux activités de la CEMT présenté par M. Zierer au nom de la commission (Doc. 5836), certains de ces principes ont été rappelés.

Il est intéressant de noter que certaines propositions de l'Assemblée ont mis du temps avant de trouver une application concrète. C'est

1. Voir Doc. 6063 et renvoi n° 1636 du 5 juillet 1989, et Doc. 6066 et renvoi n° 1637 du 5 juillet 1989; et Doc. 6161 (rapport de la commission des questions économiques et du développement).

2. a. Approuvé à l'unanimité par la commission le 12 janvier 1990.

b. Voir 28^e séance, 1^{er} février 1990; et Résolution 938.

the Assembly advocated joint meetings between Ministers of Regional Planning and Ministers of Transport at European level in order to break down barriers and to allow for an exchange of ideas between two sectors of activity which are closely interdependent. At the time, this suggestion met with institutional objections. Today, we are happy to learn that a special session was held in Paris on 23 November 1989 between the Ministers of Transport of ECMT and representatives of most of the member countries' Environment Ministries. We continue to believe that a meeting between ECMT Ministers and Ministers responsible for Spatial Planning and Management would be highly desirable. In the interests of an interdisciplinary approach to the problems concerned, consideration ought even to be given to exchanges of views at a high European level between those responsible for transport policy, spatial planning and environment policy in the member countries of ECMT.

Mr Ahrens's report and Recommendation 1108 of May 1989 on twenty years of regional planning in Europe confirm that a sound approach to spatial planning is identical with a sound preventive policy for the benefit of the environment, from which it ought not to be separated. It is true that ECMT has taken some steps towards such interdisciplinary dialogue with the organisation of two seminars with senior officials of the European Conference of Ministers responsible for Regional Planning (CEMAT), but the last of these was held in 1982 and there appears to have been no follow-up to this joint effort. It seems, moreover, that the very idea of major communication routes as regards their dependence on each other and their function as an instrument of regional development, for example, has been overshadowed by new, no doubt more pressing, sectorial considerations

The two ECMT reports repeatedly refer to problems and prospects for 1993. They even question whether ECMT will have any *raison d'être* after 1993. The conference appears ready to resign itself to a consultative role in relation to the European Communities, as a forum for the exchange of ideas.

As a representative of a non-Community country, I feel obliged to react against such defeatism and hope for the support of the Assembly of the larger Europe. At a time when major and serious problems of European transport policy are being discussed or are appearing on the horizon, a strong and dynamic European Conference of Min-

ainsi que l'Assemblée avait préconisé dès 1971 des réunions communes entre les ministres de l'Aménagement du territoire et les ministres des Transports au niveau européen pour éviter tout cloisonnement et pour permettre au contraire un échange d'idées entre deux secteurs d'activités qui se trouvent en étroite interdépendance. Cette suggestion s'est heurtée, à l'époque, à des objections d'ordre institutionnel. Aujourd'hui, nous apprenons avec plaisir qu'une session spéciale a réuni à Paris, le 23 novembre dernier, les ministres des Transports de la CEMT et les représentants de la plupart des ministères de l'Environnement des pays membres. Nous persistons à croire qu'une réunion entre les ministres de la CEMT et les ministres responsables de l'Aménagement et de la Planification territoriaux serait hautement souhaitable. Dans l'esprit d'une approche interdisciplinaire des problèmes à traiter, il faudrait même envisager des échanges de vues à un haut niveau européen réunissant les responsables de la politique des transports, ceux de l'aménagement du territoire et ceux responsables de la politique de l'environnement dans les pays membres de la CEMT.

Le rapport de M. Ahrens et la Recommandation 1108 de mai 1989 relatifs aux vingt ans d'aménagement du territoire en Europe nous confirment en effet qu'une saine conception de l'aménagement du territoire est identique à une bonne politique prophylactique en faveur de l'environnement et ne devrait pas être séparée de celle-ci. Il est vrai que la CEMT a pris quelques initiatives dans la direction d'un tel dialogue interdisciplinaire en organisant notamment deux séminaires avec les hauts fonctionnaires de la Conférence européenne des ministres responsables de l'Aménagement du territoire (CEMAT), mais le dernier s'était tenu en 1982 et il semble qu'il n'y ait plus eu aucune suite à cet effort conjoint. Il semble par ailleurs que l'idée même des grands axes de communication dans leur relation d'interdépendance et dans leur rôle d'instrument du développement régional, par exemple, ait été éclipsée par de nouvelles considérations plus sectorielles et, sans doute, dictée par une actualité plus pressante.

Les deux rapports de la CEMT évoquent maintes fois les problèmes et les perspectives de 1993. Les rapports vont jusqu'à poser la question de la raison d'être de la CEMT après 1993. Elle semblerait être prête à se résigner à un rôle d'organisme consultatif des Communautés européennes, un forum d'échange d'idées.

En tant que représentant d'un pays non communautaire, votre rapporteur se sent obligé de devoir réagir contre une telle tentation défaitiste et il souhaiterait que l'Assemblée de la plus grande Europe lui donne son appui. A l'heure où de grands et graves problèmes de la politique des transports européens sont en discussion ou bien se

isters of Transport is needed to tackle those problems and to provide both political and technical responses to them. It is a matter of urgency for governments to realise that the major questions of European transport must be dealt with at a political level where all the countries are represented on an equal footing. That political level is indisputably the level provided by ECMT. It offers the most appropriate framework in which to discuss the problems in their true, broad European dimension and to deal with any, arbitrating if necessary, that may arise from Community policy in relations with the non-member countries.

It should be recognised that an autonomous European Community policy has narrow limits and is bound to clash with the legitimate interests of its numerous European neighbours, who all belong to ECMT. Austria provides an illuminating example. This is a further argument for consultation in ECMT, the more so because the countries of Central and Eastern Europe are also looking to this organisation and seeking to match their own transport policy to that of Western Europe. Such consultation is political first and technical second.

The major questions at present requiring a political response for the whole of Europe are numerous :

- the interconnection of communications networks (rail, road, waterways) across West European frontiers and between East and West ;

- the definition of arrangements for interconnections between different modes of transport (for example rail-road) ;

- the definition of weights and measures in road and rail transport ;

- the re-examination of the status and future role of railways in Europe ;

- active steps to promote the rapid establishment of a European network of high-speed land transport ;

- the resumption of discussion and the formulation of a new policy for waterway transport.

All these objectives call for a bold and dynamic ECMT in the interests and for the benefit of the larger Europe.

As an Austrian parliamentarian, I have to note with regret that the ECMT reports no longer mention the problem of transalpine transit, except indirectly in the research sector or in relation to the development of combined transport. This silence on such a serious problem is highly significant and

profilent à l'horizon, il faut une conférence européenne des ministres des Transports forte et dynamique pour prendre ces problèmes en main et pour apporter des réponses à la fois politiques et techniques. Il est urgent que les gouvernements comprennent que les grandes questions des transports européens doivent être réglées à un niveau politique où tous les pays sont représentés sur un pied d'égalité. Ce niveau politique est incontestablement offert par la CEMT. Elle offre le cadre le plus approprié pour discuter des problèmes dans leur vraie dimension grande-européenne et pour régler et arbitrer, le cas échéant, ceux pouvant résulter de la politique communautaire dans ses rapports avec les pays non membres.

Il devrait être reconnu qu'une politique autonome des Communautés européennes a des limites étroites et doit se heurter aux intérêts légitimes de ses nombreux voisins européens réunis au sein de la CEMT, et l'exemple autrichien est là pour en faire la démonstration. Ceci constitue un argument supplémentaire pour plaider la nécessaire concertation au niveau de la CEMT, d'autant plus que les pays de l'Europe centrale et de l'Est s'orientent également vers cette organisation tendant à accorder leur propre politique des transports avec celle de l'Europe occidentale. Une telle concertation revêt d'abord un caractère politique avant d'être technique.

Les grandes questions qui attendent aujourd'hui une réponse politique pour l'ensemble de l'Europe sont nombreuses :

- l'interconnexion des réseaux de communications (fer, route, voies navigables) à travers les frontières ouest-européennes et entre l'Est et l'Ouest européen ;

- définition des modalités d'interconnexion entre différents modes de transport (exemple : fer-route) ;

- définition des poids et des mesures dans les transports routiers et par rail ;

- réexamen des statuts et rôle futur des chemins de fer en Europe ;

- promotion active de la réalisation rapide d'un réseau européen de transports terrestres à grande vitesse ;

- reprise de la discussion et de la formulation d'une nouvelle politique des transports pour les voies navigables.

Tous ces objectifs réclament une CEMT hardie et dynamique dans l'intérêt et au service de la plus grande Europe.

En tant que parlementaire autrichien, votre rapporteur a dû constater avec regret que les rapports de la CEMT ne mentionnent plus le problème du transit transalpin si ce n'est qu'indirectement dans le secteur d'études ou bien dans les prises de position pour développer les transports

a passage from the press release issued after the ECMT ministerial meeting in Edinburgh, on 23 and 24 May 1989, on co-operation in ECMT between member countries and non-member countries of the European Communities shows up the timidity of this approach :

"The Ministers specified what the role of ECMT should be during the transitional period as from 1993 onwards, so as to avoid creating a Europe with a transport sector in which countries are operating at a number of different speeds. It was stressed in particular that ECMT has an important co-ordinating role with a view to ensuring that the dangers inherent in bilateralism are avoided at all costs (...)"

I should like ECMT to embark upon another sector which will require new political responses very soon: transport by waterway. The Rhine-Main-Danube canal will be completed very shortly. It will become a major component in the European waterway network and will open up new prospects in East-West transport, even towards the Balkans and the Middle East. The rapid change in political and economic constellations in Eastern Europe demands that they be taken into account in evaluating such links for trade and the problems they might raise. The participation of Hungary — as an associated country — in the work of ECMT should be sufficient to prompt rapid treatment of such problems.

B. Transport and environment

It is gratifying that ECMT should have taken seriously the many recommendations made to it by the Assembly, beginning in 1973, regarding the impact of transport on the environment (noise, exhaust fumes, excessive use of space, etc.).

The Assembly is well aware of the need to begin by changing the attitudes prevailing in administrations and to get them to face up to this crucial problem before introducing new provisions regarding routes, vehicle size, etc.

A new ECMT policy was started in 1985 with the adoption of a report (CM (95) 22) on the direction of ECMT's work on transport and the environment. The activity report for 1987 mentions this new policy :

"The growing political importance of this subject for ECMT was reflected during 1987 in two ministerial discussions on the topic. The first concentrated on a proposal from the German delegation that the network of filling stations provid-

combinés. Ce silence devant un problème aussi grave est plein de signification et un passage du communiqué final de la réunion ministérielle de la CEMT des 23 et 24 mai 1989 à Edimbourg consacré à la coopération au sein de la CEMT entre pays membres et pays non membres des Communautés européennes montre toute la timidité de cette approche :

«A cette occasion, les ministres ont précisé ce que devrait être le rôle de la CEMT d'ici à 1993 et après cette échéance afin d'éviter la création d'une Europe des transports à plusieurs vitesses. Ils ont notamment souligné qu'une importante tâche de coordination incombait à la CEMT afin de prévenir certains écueils inhérents au bilatéralisme (...)"

Votre rapporteur voudrait engager la CEMT sur un autre secteur qui attend des réponses politiques nouvelles très bientôt: les transports par voies d'eau navigables, le canal Rhin-Main-Danube verra son achèvement très prochainement. Sa mise en service sera une composante majeure dans le réseau européen des voies navigables et ouvrira des perspectives nouvelles dans les transports Est-Ouest et même en direction des Balkans et du Proche-Orient. Le changement rapide des constellations politiques et économiques dans l'Europe de l'Est exige leur prise en compte dans l'évaluation de telles liaisons pour les échanges et les problèmes qu'ils pourraient soulever. La participation de la Hongrie — à titre de pays associé aux travaux de la CEMT — devrait donner une impulsion suffisante pour aborder rapidement un tel problème.

B. Les transports et l'environnement

Il est heureux que la CEMT ait pris au sérieux les nombreuses recommandations qui lui ont été faites par l'Assemblée dès 1973 en ce qui concerne la prise en compte des incidences des transports sur l'environnement (bruit, gaz d'échappement, emprises excessives sur le terrain, etc.).

L'Assemblée est bien consciente de la nécessité de devoir changer dans un premier temps les mentalités prévalant dans les administrations et de les amener à regarder ce problème crucial en face avant de prendre de nouvelles dispositions de tracés, de gabarits, de véhicules, etc.

Une nouvelle politique de la CEMT a été engagée en 1985 par l'adoption d'un rapport (CM (95) 22) sur l'orientation des travaux de la CEMT sur les transports et l'environnement. Le rapport d'activité pour 1987 fait état de cette nouvelle politique :

«L'importance politique croissante de ce domaine pour la CEMT a été bien mise en évidence au cours de l'année 1987 par deux discussions ministérielles sur ce sujet. La première portait sur une proposition de la délégation allemande de

ing unleaded fuel in Europe should be expanded rapidly. The supply of unleaded fuel becomes increasingly important as the number of cars equipped with catalytic converters increases, since unleaded fuel is essential if these cars are to operate properly. Thus, the importance of a reasonably widespread network of unleaded stations is evident. While rapid progress has been made in some countries, others have been slower to provide a dense network of unleaded stations. (A resolution was adopted in 1988 — see Resolution No. 64 — CM (88) 4.)

In the course of discussions, many countries, and especially the associated members, took the opportunity to describe the progress made. Experience shows that an intensive information campaign must also be aimed at motorists, since it is essential that, in the gradual change-over to unleaded fuel, vehicles use the correct fuel. ECMT work in 1988 will focus on practical measures to increase the number of stations offering unleaded fuel.

The second ministerial discussion was of a more general character, focusing on the role of Transport Ministers. While it was agreed that much remained to be done, emphasis was placed on the improvements already made. Infrastructure planning generally incorporated environmental impact studies; town and city centres were being made more attractive through the introduction of pedestrian areas and the construction of lorry bypasses; traffic management had improved and many preventive and protective measures have been taken. In relation to the reductions in vehicle exhaust emission levels, Transport Ministers often have limited legislative responsibility, though there is wide variation between countries.

ECMT countries place different emphases on the measures chosen to reduce the harmful effects of transport. There are tighter emission standards in the Scandinavian countries and in Switzerland and Austria, for example. Some countries consider that there must be restraints on the growth of vehicle traffic. Many try, within existing standards, to reduce transport's harmful effects by creating areas where vehicles are not permitted or to minimise their impact, for example by the use of special screens.

There is an increasing awareness by transport authorities of their responsibilities towards eliminating the negative side-effects of transport. At the same time, it is necessary to maintain a balance between the need for mobility and genuine concern for the environment. This balance can be

développer rapidement le réseau de stations-service approvisionnées en essence sans plomb à l'intérieur de l'Europe. L'existence de stations approvisionnées en essence sans plomb prend de plus en plus d'importance à mesure que le nombre de voitures équipées de convertisseurs catalytiques s'accroît, l'essence sans plomb étant indispensable au bon fonctionnement de telles voitures. L'existence d'un réseau suffisamment étendu de stations-service approvisionnées avec ce type d'essence est donc évidemment nécessaire. Bien que des progrès rapides aient été enregistrés dans certains pays, d'autres pays n'avancent que lentement vers la constitution d'un tel réseau. (Une résolution a été adoptée en 1988 (voir Résolution n° 64 - CM (88) 4.)

De nombreux pays, en particulier les pays membres associés, ont profité de ces discussions pour signaler les progrès déjà accomplis. L'expérience montre qu'une campagne intensive d'information doit aussi être dirigée sur les automobilistes puisqu'il est essentiel que, au fur et à mesure de la diffusion de l'essence sans plomb, les véhicules utilisent le bon carburant. Le travail de la CEMT en 1988 portera sur les mesures pratiques permettant d'augmenter le nombre de stations-service approvisionnées en essence sans plomb.

La seconde discussion ministérielle avait un caractère plus général et portait sur le rôle des ministres des Transports. Bien que l'on ait reconnu que beaucoup restait à faire, l'accent a été mis sur les améliorations déjà réalisées. La programmation des infrastructures intègre en général les études d'impact sur l'environnement; les centres des villes ont été rendus plus accueillants grâce à la création de zones piétonnes et d'itinéraires de détournement pour les poids lourds. La gestion de la circulation s'est améliorée et de nombreuses mesures préventives et protectrices ont été prises. En ce qui concerne la diminution des niveaux d'émission des gaz d'échappement des véhicules, les ministres des Transports n'ont souvent que des pouvoirs législatifs restreints en la matière, bien que de grandes différences existent entre les pays.

Les pays diffèrent entre eux sur les mesures adoptées pour réduire les effets nuisibles des transports. Des normes d'émission plus sévères existent, par exemple, dans les pays scandinaves, en Suisse et en Autriche. Certains pays estiment que l'on doit freiner la croissance du trafic routier. De nombreux pays tentent, dans le cadre des normes existantes, de réduire les effets nuisibles des transports par la création de zones interdites aux véhicules ou de minimiser leur impact, par exemple par l'utilisation d'écrans protecteurs.

Les responsables des transports sont de plus en plus conscients du rôle qu'ils ont à jouer en vue d'éliminer les effets secondaires nuisibles des transports. Mais, parallèlement, il est nécessaire de maintenir un équilibre entre besoins de mobilité et préoccupations légitimes en matière

altered by new scientific knowledge, by economic factors or by political concern. ECMT's role is to keep abreast of changes in these variables so as to help in the finding of an appropriate balance between mobility, economic needs and the protection of the environment."

The 1988 report is more explicit and shows greater sensitivity to the problem: in his introduction, the Secretary General of ECMT observes that: "It cannot be denied that transport bears a part of the responsibility for the present pollution. It may be wrong to point a finger at transport as the major contributor, but there are good reasons for this branch of economic activity to be introspective. Ministers are becoming well aware of this and they will be devoting a special session of the Council to transport and the environment in autumn 1989."

This special session has in fact just been held, on 23 November 1989, and was followed by a special press release.

The Ministers "acknowledged the importance of an approach which balances the advantages that mobility provides with the genuine need to protect the environment (...)

The Ministers noted with satisfaction that substantial progress has been made and is being made in reducing emission levels (...) However, (...) new approaches are needed towards alternative solutions."

After this realistic and courageous note, timidity returns in the action plan, which says modestly: "Where appropriate, targets for reductions in the emissions of the main pollutants should be set and progress monitored."

The press release asserts that resolute action will be taken nationally and internationally in order to:

- foster technological progress;
- influence traffic demand;
- take a sound economic approach.

In this connection, the press release emphasises that — and this is not without political importance: "In principle, all users should pay their full costs, including the costs they impose on the environment (...)"

This amounts to recognising the "polluter pays" principle for transport and it will be up to all decision-makers at national and European level to gain acceptance and actual application of this

d'environnement. Le rôle de la CEMT est de se tenir au courant des changements dans ces paramètres de manière à contribuer à la recherche d'un équilibre satisfaisant entre la mobilité, les besoins économiques et la protection de l'environnement.»

Le rapport d'activité pour 1988 est plus explicite et traduit une sensibilité accrue pour le problème: déjà dans son introduction, le secrétaire général de la CEMT observe que «les transports ont indéniablement leur part de responsabilité dans la pollution. Ils sont peut-être considérés à tort comme les principaux responsables, mais il existe des raisons valables pour que cette branche d'activité économique fasse son examen de conscience. Les ministres en sont bien conscients puisqu'ils consacreront à la CEMT une session spéciale du Conseil aux transports et à l'environnement.»

Cette session spéciale vient d'avoir lieu effectivement le 23 novembre 1989 et a donné lieu à la publication d'un communiqué de presse spécial.

Les ministres «ont reconnu l'importance d'une démarche qui concilie les bienfaits et avantages que procure la mobilité avec le besoin réel de protéger l'environnement (...)

Les ministres ont noté avec satisfaction que des progrès substantiels ont été accomplis pour réduire les niveaux d'émissions des véhicules (...) Toutefois (...) de nouvelles approches sont nécessaires et (...) dans certains cas, les pouvoirs publics doivent se tourner vers de nouvelles solutions (...)

Après ce constat réaliste et courageux, la timidité se manifeste à nouveau dans le plan d'action où il est dit modestement: «Le cas échéant, il conviendrait de fixer des objectifs de réduction des émissions des principaux polluants, dont la réalisation ferait l'objet d'un suivi.»

Le communiqué affirme qu'une action résolue sera notamment menée sur le plan national et international pour:

- encourager le progrès technologique;
- influencer sur la demande de circulation;
- adopter une démarche économique rationnelle.

A cet égard, le communiqué souligne, et ceci est tout de même d'une importance politique certaine: «En principe, tous les utilisateurs devraient supporter l'intégralité des coûts qui leur incombent, y compris ceux qu'ils imposent à l'environnement (...)

Nous sommes ici en présence de la reconnaissance du principe «pollueur-payeur» pour les transports et ce sera l'affaire de tous les décideurs au plan national et européen de faire admettre et

principle, which provides a practical guideline for a new transport policy compatible with the requirements of a more healthy environment.

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

A. Adaptation of the European traffic network with a view to the EEC common market and political changes in Eastern Europe

I. Recommendations to the member states :

a. priority for the extension of railways, particularly in transfrontier traffic, paying greater attention to East-West connections ;

b. containment of traffic and transport demand through greater rationalisation, avoidance of empty journeys and increased controls regarding the abuse of international subsidy provisions ;

c. legislative and fiscal provisions designed to shift goods transport from road to rail ;

d. greater involvement of ECMT in national agreements with East European states ;

e. membership of East European countries in ECMT (Hungary, Poland, Czechoslovakia, etc.) ;

f. reinforcement of ECMT's role in relations between EEC and non-EEC states.

II. Recommendations to ECMT :

a. survey of environmental pollution costs due to traffic ;

b. increased environmental preventive measures in transport ;

c. consultation of Ministers responsible for the Environment ;

d. stepped-up extension of high-speed rail sections with appropriate feeders ;

e. improvement of technical operations with reduction in vehicle running times, particularly in international traffic ;

f. further electrification of railways ;

g. technical and organisational development of combined goods traffic ;

de mettre en application concrète ce principe qui offre un fil conducteur pratique pour une nouvelle politique des transports compatible avec les exigences d'un environnement plus sain.

En conclusion, je propose d'inclure dans le projet de résolution de la commission des questions économiques et du développement les paragraphes suivants :

A. Aménagement du réseau de communication européen compte tenu de la réalisation du grand marché unique de la CEE et des changements politiques en Europe de l'Est

I. Recommandations aux Etats membres :

a. développement prioritaire des lignes ferroviaires, surtout en ce qui concerne les transports transfrontaliers et en prenant davantage en compte les liaisons est-ouest ;

b. maîtrise de la demande de services dans le domaine des communications et des transports en procédant à une rationalisation accrue, en évitant les voyages à vide et en renforçant les contrôles pour empêcher les abus en ce qui concerne les dispositions relatives aux subventions interétatiques ;

c. dispositions générales législatives et fiscales visant à favoriser le transfert des transports de marchandises sur le rail ;

d. association accrue de la CEMT à des accords nationaux avec des Etats est-européens ;

e. admission de pays d'Europe de l'Est dans la CEMT (notamment la Hongrie, la Pologne, la Tchécoslovaquie) ;

f. renforcement du rôle de la CEMT dans les relations entre Etats membres et non membres de la CEE.

II. Recommandations à la CEMT :

a. enquête sur le coût de la pollution de l'environnement causée par les transports ;

b. renforcement de la protection de l'environnement dans le domaine des transports ;

c. consultation des ministres compétents pour les questions d'environnement ;

d. accélération du développement des liaisons ferroviaires à grande vitesse dans des dessertes appropriées ;

e. amélioration des conditions d'exploitation technique avec réduction de la durée du trajet notamment pour les transports internationaux ;

f. poursuite de l'électrification des lignes de chemin de fer ;

g. développement technique et organisationnel des transports combinés ;

h. development of a recognised pan-European approach to transalpine traffic, providing for special regulations to take account of the special topographical and ecological situation of the alpine countries.

B. Recommendations concerning environmental measures

a. organisational and fiscal measures to reduce road traffic, particularly in areas of heavy traffic, in order to reduce noise and emissions to a humanly and ecologically reasonable level ;

b. stricter exhaust and noise provisions for all motor vehicles, with special reference to diesel engines ;

c. increased promotion of non-polluting and low-noise propulsion techniques for road vehicles and increased use of rail vehicles ;

d. reduction of toxic substances in fuels ;

e. general lowering of speed limits, both within and outside built-up areas.

h. définition de principes approuvés à l'échelon européen pour le transit transalpin, en prenant en compte, au moyen de réglementations spéciales, la situation topographique et écologique particulière des pays alpins.

B. Recommandations concernant des mesures en faveur de l'environnement

a. mesures fiscales et organisationnelles tendant à réduire la circulation routière, surtout dans les régions particulièrement engorgées en vue d'abaisser les nuisances dues au bruit et aux émissions à un niveau compatible avec l'environnement et acceptable pour la population ;

b. renforcement de la réglementation concernant les gaz d'échappement et le bruit pour tous les véhicules à moteur, en visant plus particulièrement les émissions de polluants et de bruit de moteurs diesel ;

c. promotion accrue de techniques de propulsion routière peu polluantes et peu bruyantes et utilisation accrue de véhicules sur rail ;

d. diminution de la proportion de polluants dans le carburant ;

e. réduction générale de la vitesse, aussi bien dans les agglomérations qu'à l'extérieur.