

PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

24 January 1992

Doc. 6551

OPINION

**on the 36th (1989) and 37th (1990) annual
reports of the European Conference
of Ministers of Transport (ECMT)**

(Rapporteur: Mr DIMMER,
Luxembourg, Christian Social Party)¹

At a time when major new projects regarding transport infrastructures are being discussed in Europe, it is more than ever necessary to set their technical planning in the wider context of the comprehensive planning of the European area, with particular reference to the balanced and sustainable development of the various regions of Europe. Such technical planning must, of course, also meet the need to protect the environment and the population from various forms of pollution. It should, moreover, take account of the fact that land has become a rare and non-renewable resource. Care must therefore be taken to ensure the sparing use of land and, as far as possible, encourage means of transport which encroach as little as possible on the land.

Accordingly, a forward-looking type of regional management in Europe now requires, especially in the countries of western Europe, the careful use of land and the striking of a judicious balance between the respective needs of housing and town planning, industrial and craft activities, recreation and agriculture, as well as due respect for the need to maintain natural landscapes intact in the interests of a harmonious relationship between man and nature.

In the medium term, the expansion of the communications system will be curbed, if not halted, by the shortage of land available for constantly spreading transport facilities.

It would therefore be preferable to give priority to modernising, and increasing the capacity of existing networks, particularly railway systems, before planning new ones, and to accord systematic priority to transport systems having the least impact on the environment and consuming the least amount of land.

1. See Doc. 6539.

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

24 janvier 1992

Doc. 6551

AVIS

**sur les 36^e (1989) et 37^e (1990) rapports annuels
de la Conférence européenne
des ministres des Transports (CEMT)**

(Rapporteur: M. DIMMER,
Luxembourg, Parti chrétien-social)¹

A l'heure où de grands projets nouveaux dans l'infrastructure des transports sont en discussion en Europe, il est plus que jamais nécessaire de situer leur planification technique dans le contexte plus vaste d'une planification globale de l'espace européen, en tenant tout particulièrement compte d'un développement équilibré et durable des différentes régions de l'Europe. Cette planification technique doit, bien entendu, obéir également aux exigences de la protection de l'environnement et des hommes contre les nuisances. Elle doit en outre tenir compte du fait que le sol est devenu une ressource rare et non renouvelable. Il importe par conséquent de veiller à une utilisation parcimonieuse du sol et de favoriser dans toute la mesure du possible les modes de transport qui présentent le moins d'emprise sur le territoire.

En effet, une gestion prospective du territoire européen impose aujourd'hui – surtout dans les pays de l'Europe occidentale – une utilisation économique du sol et un compromis judicieux entre les besoins respectifs de l'habitat et de l'urbanisme, des implantations industrielles, artisanales, des loisirs et de l'agriculture, et la nécessité de maintenir des paysages naturels intacts dans l'intérêt même d'un équilibre indispensable entre l'homme et la nature.

A moyen terme, l'expansion du réseau de communications sera freiné sinon stoppé du fait de la rareté des terrains pouvant être mis à la disposition des réseaux de transports en croissance permanente.

Il serait, par conséquent, préférable de donner la priorité à l'augmentation de la capacité et à la modernisation des réseaux déjà existants, notamment des réseaux ferroviaires, avant de projeter la création de lignes nouvelles et de donner systématiquement la priorité aux systèmes de transports ayant le moindre impact sur l'environnement et la moindre emprise sur le sol.

1. Voir Doc. 6539.

In this respect, it would be advisable to reconsider the relevance and great economic potential of waterways, which generally consume the least amount of energy and therefore involve the least degree of pollution.

There is also the fact that waterways are, with a few exceptions, "natural" routes which already form part of the European landscape, with a few exceptions. Their use as traffic routes, particularly for conveying heavy goods over long distances (trans-European routes), should be made the subject of an active policy by European governments and specialist European organisations such as the ECMT or the United Nations Economic Commission for Europe.

For the same reasons of space saving and in order to minimise further demands on land, high priority should be given to the enhancement of existing railway lines, possibly by improving their routes and technical facilities with a view to increasing the speed and capacity of trains.

Where new railway lines prove essential, the choice of new priorities regarding the mode of transport should be accompanied by priority treatment in terms of funding, and public investment should reflect a clear preference for waterways or railways rather than road systems.

The often-repeated wish for all heavy traffic to be transferred from the roads to the railways will for a long time yet be frustrated by the physical inability of the railway system to cope with such a load. Attention should therefore be concentrated on combined transport systems (road-rail-water-air).

An ecologically and environmentally sound transport policy should also make use of taxation and tariff-fixing. The cost of the infrastructure and of deterioration, as well as the damage caused to the environment, should increasingly become criteria for such a tax-based policy.

Some countries have already taken the first steps in this direction, for instance by penalising polluting goods vehicles or modulating the road tax on vehicles according to their consumption of petrol or diesel oil rather than their power or cubic capacity.

Policies for the reduction of pollution should also make much greater financial provision for research into "clean" vehicles. After consulting experts, legislatures might set deadlines forthwith and thus encourage studies of new technologies. Tax incentives for "ecological" vehicles (less polluting, less energy-consuming and quieter) could considerably accelerate progress towards the "green" truck or vehicle.

A cet égard, il convient de repenser l'actualité et les très grandes potentialités économiques des voies d'eau, entraînant généralement des consommations d'énergie moindres et, par voie de conséquence, des pollutions moindres.

De plus, les voies d'eau sont des tracés «naturels», déjà inscrits – à quelques exceptions peut-être – dans le paysage européen. Leur utilisation en tant que voies de trafic, notamment pour le transport de marchandises pondéreuses sur de longues distances (à travers l'Europe), devrait faire l'objet d'une politique volontariste de la part des gouvernements européens et des organisations européennes spécialisées telles que la CEMT ou la Commission économique pour l'Europe (Nations Unies).

Pour les mêmes raisons d'économie de l'espace et pour minimiser de nouvelles emprises sur le sol, il conviendrait de donner une haute priorité à la valorisation des lignes de chemin de fer déjà existantes, en améliorant éventuellement le tracé et les équipements techniques afin d'augmenter la vitesse des trains et la capacité de transport.

Là où de nouvelles lignes de chemin de fer s'avèrent indispensables, le choix de nouvelles priorités en ce qui concerne le mode de transport devrait se traduire également par un traitement prioritaire quant à son financement et les investissements publics devraient clairement favoriser les voies de transport fluvial ou bien celles du chemin de fer plutôt que la route.

Le vœu maintes fois répété de voir tout le trafic lourd transféré de la route vers le rail se heurtera encore pour longtemps à l'incapacité physique du système des chemins de fer à assumer une telle charge. Il faudra par conséquent concentrer les efforts sur les systèmes de transport combinés (route-rail-eau-air).

Une politique des transports soucieuse de l'écologie et de l'environnement devra se servir également de l'instrument fiscal et de celui des tarifs. Les coûts de l'infrastructure et de son usure, ainsi que les dommages à l'environnement, devraient devenir de plus en plus des critères pour une telle politique fiscale.

Certains pays ont fait les premiers pas dans cette direction, en pénalisant par exemple le camion polluant ou bien en fixant une taxe à la mise en circulation d'un véhicule, qui est fonction non pas de sa puissance ou de sa cylindrée, mais de sa consommation d'essence ou de gazole.

Une politique visant la réduction des nuisances devra également investir des moyens financiers beaucoup plus importants dans la recherche pour la voiture «propre». Après consultation d'experts, le législateur pourrait déjà fixer des échéances et motiver ainsi la recherche de nouvelles technologies. Des incitations fiscales au profit de voitures «écologiques» (moins de polluants, moins de consommation, plus silencieuses)

Stronger measures should also be taken to ensure wider use of lead-free petrol.

As regards urban transport, cities are doomed to asphyxia unless draconian measures are taken, for instance the complete closure of certain streets or districts to traffic or the reservation of certain traffic lanes for public transport (buses, trams, taxis). Another intermediate solution would be to allow only electric cars to be used in certain parts of cities.

In all these matters, European co-operation and co-ordination will be required.

Reference must be made in this respect to the Pan-European Conference on Transport organised by the European Parliament and the Commission of the European Communities in Prague, from 29 to 31 October 1991.

In its final declaration the conference declares itself "persuaded that an efficient, safe and environmentally friendly transport system will contribute to a better quality of life in Europe". The conference defined one of the objectives of a European policy as follows: "Movements of vehicles and as a result pollution and congestion of highly frequented traffic links should be reduced ... in particular by developing intermodal and combined transport."

Governments are therefore earnestly requested to concert their efforts in vitalising and strengthening the powers, as well as the resources, of their prime co-ordinating body, namely the European Conference of Ministers of Transport, which is undoubtedly destined to become the political and technical instrument for a decisive pan-European transport policy.

Reporting committee: Committee on Economic Affairs and Development (Doc. 6539).

Committee for opinion: Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities.

Reference to committee: Doc. 6295, Reference No. 1698 of 22 November 1990 and Doc. 6523, Reference No. 1761 of 25 November 1991.

Opinion approved by the committee on 16 January 1992.

See 25th Sitting, 6 February 1992, and Resolution 977.

pourraient considérablement accélérer le processus en direction du «camion vert» ou du «véhicule vert». Des mesures plus énergiques seraient également nécessaires pour généraliser l'usage de l'essence sans plomb.

En ce qui concerne le transport urbain, l'asphyxie des villes est programmée, à moins qu'on ne prenne des mesures draconiennes, par exemple fermer certaines rues ou certains quartiers à la circulation purement et simplement, ou bien réserver certains couloirs aux transports publics seulement (autobus, tramway, taxi). Une solution intermédiaire serait également la voiture électrique, seule admise dans certains périmètres d'une ville.

Pour toutes ces questions, la coopération et la coordination européennes s'imposent.

Il convient de se référer à cet égard à la Conférence paneuropéenne des transports organisée par le Parlement européen et la Commission des Communautés européennes à Prague du 29 au 31 octobre 1991.

Dans sa déclaration finale, la conférence se déclare «persuadée qu'un système de transports efficace, sûr et respectueux de l'environnement contribuera à l'amélioration de la qualité de la vie en Europe». La conférence a fixé comme un des objectifs d'une politique européenne «la réduction des mouvements de véhicules qui provoquent pollution et embouteillages sur les axes de circulation», notamment par la mise en œuvre de systèmes intermodaux.

Les gouvernements sont instamment invités à se concerter pour dynamiser et renforcer les compétences, mais aussi les moyens d'action de leur premier organe de coordination, la Conférence européenne des ministres des Transports, qui est, sans aucun doute, appelé à devenir l'instrument politique et technique d'une véritable politique paneuropéenne des transports.

Commission chargée du rapport: commission des questions économiques et du développement (Doc. 6539).

Commission saisie pour avis: commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux.

Renvois en commission: Doc. 6295, Renvoi n° 1698 du 22 novembre 1990, et Doc. 6523, Renvoi n° 1761 du 25 novembre 1991.

Avis approuvé par la commission le 16 janvier 1992.

Voir 25^e séance, 6 février 1992, et Résolution 977.