PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

10 January 1992 **Doc. 6539**

REPORT

on European transport problems (in reply to the 36th (1989) and 37th (1990) annual reports of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT))

(Rapporteur: Mr MIVILLE, Switzerland, Socialist)

The Problem

Europe's transportation system, especially its roads, is on the verge of saturation, signifying a waste of time, money and energy, and causing considerable environmental damage. Furthermore, the countries of central and eastern Europe urgently need assistance in order to build up their transport infrastructure, in itself a prerequisite for economic growth and integration with western Europe.

Proposed action

Policies should aim to shift traffic from roads to railways (including combined road/rail transport), inland waterways and maritime transport, taking environmental considerations into full account. The role of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) should be strengthened to ensure all-encompassing and pan-European solutions in the transport sector. Co-operation with central and eastern Europe should be stepped up.

I. Draft resolution

1. The Assembly has taken note of the 36th and 37th annual reports of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) (Doc. 6295 and Doc. 6523 covering 1989 and 1990 respectively), the report by its Committee on Economic Affairs and Development (Doc. 6539) and the opinion presented by its Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities (Doc. 6551).

2. The completion of the European Community's internal market, the recently concluded agreement on a European Economic Area among Community and EFTA countries, and the political reform process in Central and Eastern Europe will together contribute to a rapid increase in European trade and, hence, to

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

10 janvier 1992 **Doc. 6539**

RAPPORT

sur les problèmes de transports européens portant réponse aux 36e (1989) et 37e (1990) rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT)

(Rapporteur: M. MIVILLE, Suisse, socialiste)

Problème

Le système européen de transport, notamment routier, est au bord de l'asphyxie, ce qui entraîne un gaspillage de temps, d'argent et d'énergie et cause de graves dommages à l'environnement. D'autre part, les pays d'Europe centrale et orientale ont d'urgence besoin d'une aide en vue du renforcement de leurs infrastructures de transport, condition de leur croissance économique et de leur intégration dans l'Europe occidentale.

Mesures proposées

Il faudrait s'efforcer de transférer le trafic de la route vers le rail (y compris le transport combiné rail/route), les voies navigables et le transport maritime en tenant pleinement compte des considérations d'environnement. Il conviendrait de renforcer le rôle de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) pour apporter des solutions globales et paneuropéennes au problème des transports. La coopération avec l'Europe centrale et de l'Est devrait être accélérée.

I. Projet de résolution

1. L'Assemblée a pris connaissance des 36e et 37e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (Doc. 6295 et Doc. 6523, portant respectivement sur 1989 et 1990), du rapport de la commission des questions économiques et du développement (Doc. 6539) et de l'avis présenté par sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux (Doc. 6551).

2. La réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne, la conclusion récente de l'accord sur l'Espace économique européen entre la Communauté et les pays de l'AELE, ainsi que le processus de réforme politique en Europe centrale et de l'Est contribueront ensemble à une augmentation rapide des échanges en

additional strains on the continent's already saturated transport systems, especially its roads.

3. Investments in the transport sector have not in recent years kept up with the explosive increase in traffic volume, especially on roads, and the transport infrastructure of central and eastern Europe necessitates urgent improvements if economic progress is to be ensured.

4. The environmental problems caused by transport, in particular road vehicles, pose increasingly strict limits on continued expansion and call for the introduction of more environmentally-friendly lorries and cars; a reorientation from road traffic to rail or combined (road/rail) transport; greater consideration of the congestion and pollution caused by air traffic; and, possibly, in the longer term, a decentralisation of production in order to reduce the distance to consumers.

5. The Assembly welcomes the conclusion, in October 1991, between the European Community on the one hand, and Austria and Switzerland on the other, of an agreement on Alpine transit, and considers that it is an important step towards realising the goals mentioned in paragraph 4 above, especially in its measures to protect the environment and to favour rail and combined transport.

6. The Assembly also welcomes the opening, expected in 1992, of the Rhine-Main-Danube inland waterway, which will facilitate east-west trade and which, if enlarged to connect Europe's remaining waterways, could considerably relieve pressure on roads and rail.

7. In conclusion, the Assembly, calls on the member states of the ECMT and of the Council of Europe:

i. to pursue vigorously the decisions taken or planned by the Ministerial Council of the ECMT in order to improve Europe's transport structure — and in particular its intention to intensify co-ordination of activities among member states and with other European countries;

ii. to realise as rapidly as possible the objectives set out in the Prague Declaration, adopted at the European Community's Pan-European Transport Conference held in that city in October 1991, and in particular those of a concerted European transport policy and increased assistance to central and eastern Europe for a modernisation of its transport infrastructure;

Europe et imposeront, par conséquent, une charge supplémentaire aux systèmes de transport du continent, déjà saturés, comme l'est surtout le réseau routier.

3. Les investissements dans le secteur des transports n'ont pas été, ces dernières années, à la mesure du formidable accroissement du volume du trafic, surtout sur les routes, et il est urgent que les infrastructures de transport, notamment d'Europe centrale et de l'Est, fassent l'objet d'améliorations si l'on veut assurer la croissance économique.

4. Les problèmes d'environnement engendrés par le transport, notamment par les véhicules routiers, imposent des limites de plus en plus strictes à la poursuite de l'expansion et exigent la mise en circulation de camions et d'automobiles conformes aux normes de respect de l'environnement, un transfert du trafic routier vers le rail ou le transport combiné (rail/route), un examen approfondi de la congestion et de la pollution engendrées par le trafic aérien et, éventuellement, à plus long terme, une décentralisation de la production afin de réduire la distance avec les consommateurs.

5. L'Assemblée se félicite de la conclusion, en octobre 1991, entre la Communauté européenne, d'une part, et l'Autriche et la Suisse, d'autre part, d'un accord sur le transit transalpin, dans lequel elle voit un pas important vers la réalisation des objectifs mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus, compte tenu notamment des mesures que l'accord prévoit pour protéger l'environnement et favoriser le rail et le transport combiné.

6. Par ailleurs, l'Assemblée se réjouit de l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube, prévue pour 1992, qui facilitera le commerce entre l'Est et l'Ouest, et qui, s'il est étendu de façon à être relié aux canaux existants, pourrait considérablement désengorger les réseaux routier et ferroviaire.

7. En conclusion, l'Assemblée invite les Etats membres de la CEMT et du Conseil de l'Europe:

i. à assurer par tous les moyens la mise en œuvre des décisions prises ou prévues par le Conseil des ministres de la CEMT en vue d'améliorer la structure des transports européens — et notamment son intention de renforcer la coordination des activités entre les Etats membres et avec d'autres pays européens;

ii. à réaliser aussi rapidement que possible les objectifs fixés dans la Déclaration de Prague, adoptée par la Conférence paneuropéenne des transports organisée par la Communauté européenne dans cette ville en octobre 1991, et notamment ceux qui ont trait à la définition d'une politique européenne concertée des transports et à l'accroissement de l'aide aux pays d'Europe centrale et de l'Est en vue de la modernisation de leurs infrastructures de transport;

iii. more particularly, to continue to expand relations between ECMT members and countries in central and eastern Europe, and to enhance assistance to them for building up their transport systems;

iv. to achieve a tangible improvement of Europe's transport infrastructure through an internationally co-ordinated investment programme, and, in so doing, to give priority to railways over roads;

v. to pay special attention to the potential contribution by "piggy-back" transport (lorries on trains) and "combined" (rail-road and possibly maritime) transport — the latter presupposing, *inter alia*, an international harmonisation of container standards;

vi. to support the ECMT in its effort to increase road safety;

vii. to reduce the waste of resources caused by so-called "empty returns" by lorries, notably by establishing internationally connected, computerised information systems and by increasing the possibility for lorries to take on freight abroad (cabotage);

viii. to ensure that a situation does not arise in which increased competition in the road transport sector leads to a relaxation in safety standards, such as unsafe vehicles or vehicles carrying dangerous goods, or excessive working hours of drivers and instead to pursue its efforts to conclude a revised, ECMT-wide European agreement concerning the work of crews engaged in international road transport;

ix. to promote a high-speed train network as an alternative to road transport, provided that environmental standards are met;

x. to encourage, in the spirit of the Assembly's Resolution 964 (1991) on European air transport policies, closer co-operation between the ECMT and the European Civil Aviation Conference (ECAC), since Europe's overall transport problems, including related environmental consequences, can only be satisfactorily resolved if approached in an overall manner;

xi. to avoid having any division of Europe arise in the transport sector as a result of the European Community's plan to complete its internal market by 1993, and for this purpose strengthen the role of the ECMT;

xii. in general, to reconcile any future increase in European transport with the need to

iii. à continuer plus particulièrement de développer les relations entre les membres de la CEMT et les pays d'Europe centrale et de l'Est, et à augmenter l'aide accordée à ces pays pour l'aménagement de leurs systèmes de transport;

iv. à promouvoir une amélioration tangible des infrastructures européennes de transport au moyen d'un programme d'investissements coordonné à l'échelon international et, ce faisant, à donner priorité au rail plutôt qu'à la route;

v. à accorder une attention particulière à la contribution potentielle du «ferroutage» (transport de camions sur des wagons) et aux transports «combinés» (rail/route et éventuellement mer) — ces derniers exigeant notamment une harmonisation des normes en matière de conteneurs;

vi. à appuyer la CEMT dans les efforts qu'elle déploie pour accroître la sécurité routière;

vii. à réduire le gaspillage de ressources entraîné par le «retour à vide» de camions, notamment en mettant en place des banques de données informatisées, interconnectées à l'échelon international, et en donnant aux camionneurs des possibilités accrues de charger du fret à l'étranger (cabotage);

viii. à empêcher l'apparition d'une situation dans laquelle le durcissement de la concurrence dans le secteur des transports routiers entraînerait un moindre respect des normes de sécurité (par exemple des véhicules non conformes ou transportant des produits dangereux, ou une durée excessive du temps de conduite) et, par contre, à poursuivre leurs efforts en vue de la conclusion d'un accord européen révisé relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, applicable à l'ensemble de la zone de la CEMT;

ix. à promouvoir la mise en place d'un réseau de trains à grande vitesse à titre d'alternative au transport routier, à condition que les normes en matière d'environnement soient respectées;

x. à favoriser, dans l'esprit de la Résolution 964 (1991) de l'Assemblée relative aux politiques européennes de transport aérien, une coopération plus étroite entre la CEMT et la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), sachant que les problèmes de transport globaux de l'Europe, y compris les conséquences pour l'environnement, ne peuvent être résolus de manière satisfaisante qu'en adoptant une démarche globale;

xi. à éviter que la réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne, prévue pour 1993, n'entraîne une coupure en Europe dans le domaine des transports et, dans ce but, à renforcer le rôle de la CEMT;

xii. d'une manière générale, à concilier tout développement futur des transports euro-

protect the environment, in itself a condition for human survival.

II. Explanatory memorandum
by Mr MIVILLE

I. Introduction

1. The present report on current problems in European transport is based on the 1989 and 1990 annual reports of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT).[1] The Rapporteur is particularly grateful to Mr Jan Terlouw, Secretary General of the ECMT, whom he had the opportunity to visit at ECMT headquarters in Paris in early 1991, and who also came before the committee in October 1991 for a very interesting exchange of views.

2. The most important developments in the last two years are doubtless the opening up of central and eastern Europe and the preparations for a completed internal market within the European Community as from 1993. These developments will contribute to a further increase in trade and, hence, transport. Most experts agree that the introduction in central and eastern Europe of a market-oriented economy, as well as the continued integration in western Europe, will lead, at least in the short and medium-term, to increased road traffic. In a free market, road transport — being at present more readily adaptable to changes and already equipped with a modern infrastructure — will stand a greater chance of being increasingly used than railways.

3. As a consequence, the strain on the environment will continue to grow, at least until such time as we can introduce "clean trucks". However, as the construction of new transport infrastructures meets with increasing resistance — and even the logic of providing constantly increasing mobility is called into question — it is reasonable to expect more and more "capacity bottlenecks" in the future. The greatest challenge for any future transport policy will thus be how to keep the negative consequences of transport within limits, without therefore jeopardising economic growth, in particular in central and eastern Europe.

4. It is to be welcomed that the ECMT is engaged in a process of deepening its contacts with the countries of central and eastern Europe. Hungary, Poland and the Czech and Slovak Federal Republic have recently become members of the organisation, whereas the Soviet Union has

1. The aims and membership of the ECMT are set out in Appendix 1 to this report.

péens avec la nécessité de sauvegarder l'environnement, condition de la survie de l'homme.

II. Exposé des motifs
par M. MIVILLE

I. Introduction

1. Le présent rapport sur les problèmes actuels des transports européens, se fonde sur les rapports annuels de 1989 et 1990 de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT)[1]. Le rapporteur est particulièrement reconnaissant à M. Jan Terlouw, Secrétaire général de la CEMT, qu'il a eu l'occasion de rencontrer au siège de la CEMT à Paris au début de 1991 pour un très intéressant échange de vues.

2. Les événements les plus marquants des deux dernières années sont sans aucun doute l'ouverture de l'Europe centrale et de l'Est et les préparatifs de la mise en place du marché intérieur de la Communauté européenne à partir de 1993. Ces événements aboutiront à un accroissement notable des échanges et, partant, des transports. La plupart des experts sont d'accord pour reconnaître que la mise en place d'une économie de marché en Europe centrale et de l'Est, ainsi que la poursuite de l'intégration en Europe occidentale, auront pour conséquence, du moins à court et moyen terme, une augmentation de la circulation routière. Dans un système de marché libre, le transport routier — qui, du moins actuellement, s'adapte plus facilement aux changements et est déjà doté d'une infrastructure moderne — aura plus de chances d'être utilisé davantage que le chemin de fer.

3. En conséquence, les dommages causés à l'environnement continueront à augmenter, du moins jusqu'à ce que nous puissions mettre sur le marché des «camions propres». Cependant, l'aménagement de nouvelles infrastructures de transport se heurtant à une opposition croissante — et l'on s'interroge même sur l'opportunité de favoriser une mobilité de plus en plus grande — on peut s'attendre à l'augmentation des goulets d'étranglement dans l'avenir. Le plus grand défi que toute politique des transports future se doit de relever consistera, par conséquent, à trouver les moyens de maîtriser les conséquences nuisibles des transports, sans pour autant compromettre la croissance économique, notamment en Europe centrale et de l'Est.

4. Il convient de se féliciter de ce que la CEMT s'emploie à renforcer ses contacts avec les pays d'Europe centrale et de l'Est. La Hongrie, la Pologne et la République fédérative tchèque et slovaque sont récemment devenues membres de cette organisation, tandis que l'Union Soviétique

1. Les objectifs et la composition de la CEMT sont indiqués dans l'annexe I au présent rapport.

joined Morocco as an observer. The inclusion of central and eastern Europe is of great importance, for the problems of European transport cannot be solved only among the countries of the European Community or of those of EFTA. They require co-operation amongst all European nations. This holds in particular for the gigantic challenge of integrating western, central and eastern Europe into one European transport network. The ministers of transport of ECMT member states have met repeatedly in the course of the last two years precisely to examine this issue. A seminar on east-west transport questions was held on 6 and 7 December 1990.

5. The results of the negotiations within the ECMT, held on 22 and 23 May 1991 in Antalya, Turkey, under the chairmanship of Mr C Tunçer, Minister of Transport and Communications of Turkey, were indicative of these efforts. The talks dealt with the admission of new member states; the main transport routes within an integrated Europe; the weight and volume of trucks; the definition of a so-called "green" truck; combined rail/road transport; infrastructure investments; road safety (also for the elderly); special measures in favour of handicapped people and traffic information on radio.

II. Current traffic problems in Europe

6. Those travelling by car in Europe all too frequently end up in traffic jams. Road traffic in ECMT member countries increased by 75% between 1970 and 1987. In the last two years alone, the increase equalled the total transport capacity of railways. It is expected that by the year 2000 the traffic volume will have increased by another 30% to 50%. Growth in the transport sector has for years virtually concerned road transport only, not railways. Thus, the road network of Germany, probably the largest and densest in Europe, has reached saturation.

7. At a time when 80% of transportation in the ECMT area (excluding air and maritime transport) is by road and only 20% by rail, it is only natural that the voices in favour of increasing rail, inland waterway and maritime traffic should become louder, all the more so since the environment would benefit from such a change. It is important to recall, however, that railways in Europe are managed nationally. Someone wanting to ship goods from, say, Finland to Italy has to "reserve" transport with several railway companies along this route, and has to adapt to the most varied conditions, costing time and extra administration. Railway investments are expensive, take time to implement and often meet with

a rejoint le Maroc en tant qu'observateur. L'inclusion de l'Europe centrale et de l'Est revêt une importance considérable, étant donné que les problèmes de transport européens ne peuvent être résolus qu'entre les pays de la Communauté européenne ou ceux de l'AELE. Une coopération entre la totalité des nations européennes est nécessaire. Cela vaut notamment pour l'énorme défi que pose l'intégration de l'Europe occidentale, centrale et orientale dans un seul réseau de transport européen. Les ministres des Transports des États membres de la CEMT se sont réunis à plusieurs reprises au cours des deux dernières années, en particulier pour examiner cette question. Un séminaire sur les questions de transport Est-Ouest a eu lieu les 6 et 7 décembre 1990.

5. Les résultats des négociations dans le cadre de la CEMT, menées les 22 et 23 mai 1991 à Antalya, en Turquie, sous la présidence de M. C. Tunçer, ministre des Transports et des Communications de la Turquie, témoignent de ces efforts. Les discussions ont porté sur l'admission de nouveaux pays; sur les grands itinéraires de transport dans une Europe intégrée; sur le poids et les dimensions des véhicules routiers; sur la définition du «camion vert»; sur le transport combiné rail/route; sur les investissements en infrastructures; sur la sécurité routière (également pour les personnes âgées); sur des mesures spéciales en faveur des handicapés et sur la radiodiffusion de messages sur la circulation routière.

II. Problèmes de trafic actuels en Europe

6. Les personnes voyageant en voiture en Europe sont trop souvent prises dans des embouteillages. Le trafic routier dans les pays membres de la CEMT a augmenté de 75 % entre 1970 et 1987. Rien qu'au cours des deux dernières années, cet accroissement équivaut à la capacité de transport totale des chemins de fer. On prévoit que d'ici l'an 2000, le volume du trafic aura de nouveau augmenté de 30 à 50 %. Pendant des années, la croissance dans le secteur des transports n'a en principe concerné que le transport routier, et non le chemin de fer. Ainsi, le réseau routier allemand, sans doute le plus vaste et le plus dense d'Europe, est parvenu à saturation.

7. A une époque où 80 % du transport dans la zone de la CEMT (à l'exclusion du transport aérien et maritime) s'effectuent par la route et seulement 20 % par le rail, il apparaît normal que les partisans de l'accroissement du trafic ferroviaire, maritime et fluvial, se fassent de plus en plus entendre, d'autant qu'une telle évolution profiterait à l'environnement. Il importe, toutefois, de rappeler que la gestion des chemins de fer en Europe est assurée à l'échelon national. Quelqu'un qui souhaite expédier des marchandises, par exemple, de Finlande en Italie, est obligé de contacter plusieurs compagnies ferroviaires sur ce trajet, et de s'adapter à des conditions très variées, ce qui prend du temps et exige des

resistance, above all when new lines are to cross inhabited or cultivated areas. This could be seen for instance during the building of the Channel Tunnel between France and England, especially as regards access roads at either side. Inland waterway traffic and maritime transport are also preferable from the environmental point of view, and could do a lot to take pressure off roads and rails.

8. It is noteworthy in this context that 1992 is also expected to see the creation of the Rhine-Main-Danube inland waterway, through the completion of a 170 kilometre, 52-lock canal across Bavaria in Southern Germany connecting the Main and the Danube. This gigantic enterprise, almost on a level with the Panama Canal linking the Pacific to the Atlantic, will open up a waterway from Rotterdam to Ismail, Moldova, on the Black Sea. It shows not only the competitiveness and future potential of water transport as an alternative to other modes of transport, but also the determination and foresight of the countries participating in the project, especially in view of the economic reforms under way in central and eastern Europe. It is of course a pity that France has not seen fit to build a canal to connect the Rhine and the Saône-Rhone rivers (about 170 kilometres), by which a Mediterranean link would have been added to the Rhine-Main-Danube system. Connecting the eastern and northern parts of the Seine to that system would add further advantages.

9. Transport by truck, by contrast, is at present cheaper, faster and connects the place of departure with that of arrival without unloading and reloading. It is also cheaper because the "external" or "social" costs are in the main not paid by the road users, but by society as a whole in the form, for instance, of road repair and environmental restoration. As has been pointed out in the Committee on Economic Affairs and Development, cost comparisons between different modes of transport should also take into account the casualties and injuries they cause. That would of course further increase the real cost of road traffic.

10. It is noteworthy that approximately 30% of lorries on Europe's roads run empty. One may take ham from Belgium to Parma and return unloaded. Another may take the processed ham from Parma to be sold in Belgium, and likewise return empty. We all know the story about potatoes harvested in one country, peeled in another, turned into *pommes frites* in a third and sold in

démarches supplémentaires. Les investissements dans le chemin de fer coûtent cher; il faut du temps pour les mettre en œuvre et ils se heurtent souvent à une opposition, surtout lorsque des lignes nouvelles traversent des zones habitées ou cultivées. On a pu le constater notamment pendant la construction du tunnel sous la Manche entre la France et l'Angleterre, surtout en ce qui concerne les voies d'accès des deux côtés. Le transport maritime et fluvial est préférable aussi pour l'environnement et pourrait largement contribuer à soulager la route et le rail.

8. Il est à noter à cet égard que 1992 devrait voir la réalisation de la liaison Rhin-Main-Danube par l'achèvement d'un canal de 170 km, avec 52 écluses, reliant le Main au Danube à travers la Bavière, dans le sud de l'Allemagne. Grâce à cette gigantesque entreprise, d'une ampleur presque comparable aux travaux de percement du canal de Panama entre le Pacifique et l'Atlantique, il y aura une voie navigable de Rotterdam à Izmaïl (Moldavie), sur la mer Noire. Cette réalisation témoigne non seulement de la compétitivité et des possibilités futures du transport fluvial envisagé comme une solution de remplacement à d'autres modes de transport, mais aussi de la détermination et de la clairvoyance des pays qui se sont lancés dans l'opération, eu égard notamment aux réformes économiques en cours en Europe centrale et orientale. Il est évidemment regrettable que la France n'ait pas jugé opportun de construire un canal entre le Rhin, d'une part et la Saône et le Rhône (170 km environ), de l'autre, car le système Rhin-Main-Danube aurait ainsi été complété par une liaison vers la Méditerranée. Le raccordement des parties Est et Nord de la Seine à ce système ajouterait encore aux avantages qu'il présente.

9. Par contre, le transport par camion revient moins cher actuellement, est plus rapide et relie le lieu de départ au lieu de destination sans que l'on soit obligé de procéder à un transbordement. Il est aussi meilleur marché du fait que ce ne sont pas les usagers de la route qui supportent l'essentiel du coût "externe" ou "social", mais la société dans son ensemble sous forme, par exemple, de réfection des routes et de remise en état de l'environnement. Ainsi qu'un membre de la commission des questions économiques et du développement l'a signalé, les comparaisons de coût entre les différents modes de transport doivent aussi tenir compte du nombre de morts et de blessés qui leur est imputable. De ce point de vue, le coût réel du trafic routier se trouverait naturellement alourdi.

10. Il est intéressant de noter qu'à peu près 30 % des camions sur les routes européennes circulent à vide. On peut transporter du jambon de Belgique à Parme et revenir sans chargement. Un autre camion peut transporter le jambon de Parme et destiné à être vendu en Belgique, et faire le trajet du retour à vide. Nous connaissons tous l'histoire des pommes de terre récoltées dans

the fourth. In Switzerland, 21% of trucks transporting within the country are empty, and in transport between Switzerland and abroad the figure is 52%. Loaded trucks on average transport 7,2 tonnes. By contrast, the share of empty hauls in combined (road/railway) transport is only 11%, and the average load 21,4 tonnes. Internationally connected, computer-run centres can remedy this situation — informing about empty space, even to competitors. And lorries should have greater possibilities of taking on freight abroad, both for transport back home and for that to countries along the way (so-called cabotage). A new price policy is necessary, one which encourages users of road transport to use available space efficiently.

11. The committee also pointed to another effect of increased competition in road transport, namely the deteriorating safety of lorries and long working hours of drivers. Of late, reports abound of drivers falling asleep at the wheel, brakes which do not function, etc. The ECMT is to be commended on its pioneer work to try to reach Europe-wide agreements in this area, in particular its efforts to promote, together with the United Nations Economic Commission for Europe (UN-ECE), a revised European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR). Such an accord is necessary to ensure that Europe does not have two sets of rules, one for the European Community and one for the rest of Europe.

III. Insufficient infrastructure, especially in central and eastern Europe

12. In 1987, the ECMT ministerial council adopted a report on the development of investment in transport infrastructure. The report indicated that from 1975 to 1984 the traffic volume increased by 25%, while real investment sank by a fourth. Since 1985 the trend is different, but the investment growth rate (1% per year) is still less than the increase in traffic (4,2% per year). In addition, the largest share (71%) of investments is still in roads. Fortunately, however, growth in railway investment has for a number of years begun to pick up, but still ten to fifteen years are needed from start to finish, requiring considerable political determination and foresight.

un pays, pelées dans un autre, transformées en «pommes frites» dans un troisième et vendues dans le quatrième. En Suisse, 21 % des camions assurant le transport à l'intérieur du pays circulent à vide et ce chiffre atteint 52 % pour le transport entre la Suisse et l'étranger. Les camions chargés transportent en moyenne 7,2 tonnes. En revanche, dans le cas du transport combiné (rail/route), la circulation à vide ne représente que 11 % et la charge moyenne correspond à 21,4 tonnes. Des centres informatisés, interconnectés à l'échelon international — fournissant des informations sur le volume de chargement disponible, même à des concurrents — pourraient remédier à cette situation. Les camionneurs devraient avoir des possibilités accrues de charger du fret à l'étranger, pour le transporter jusque dans leur pays d'origine ou le livrer dans les pays qu'ils traversent (cabotage). Une nouvelle politique des tarifs s'impose, qui encourage les usagers des transports routiers à utiliser judicieusement l'espace de chargement disponible.

11. La commission a aussi signalé un autre effet de la concurrence plus vive dans le secteur des transports routiers, à savoir le relâchement dans l'entretien des camions et la durée excessive du temps de conduite. Ces derniers temps, les cas se sont multipliés de conducteurs s'endormant au volant, de freins ne fonctionnant plus. Il convient de rendre hommage au rôle de pionnier que joue la CEMT en cherchant à promouvoir, avec la Commission économique de l'Europe des Nations Unies, des accords paneuropéens dans ce domaine, notamment aux efforts qu'elle déploie pour conclure un accord européen révisé relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Un tel accord est nécessaire pour éviter qu'il n'y ait deux ensembles de règles en Europe, l'un applicable à la Communauté européenne et l'autre au reste de l'Europe.

III. Insuffisance des infrastructures, notamment en Europe centrale et orientale

12. En 1987, le Conseil des Ministres de la CEMT a adopté un rapport sur l'évolution des investissements consacrés aux infrastructures de transport. Le rapport indique que de 1975 à 1984, le volume du trafic a augmenté de 25 %, tandis que, en termes réels, les investissements diminuaient d'un quart. Depuis 1985, la tendance s'est inversée, mais le taux de croissance des investissements (1 % par an) continue à être inférieur à l'accroissement du trafic (4,2 % par an). Par ailleurs, la plus grande partie (71 %) des investissements continue à être consacrée aux routes. Heureusement, toutefois, les investissements ferroviaires ont commencé à augmenter depuis quelques années, mais il faudra encore dix à quinze ans pour atteindre les objectifs fixés, ce qui exige beaucoup de détermination et de clairvoyance.

13. Most experts agree that not only the economic changes in eastern Europe, but the realisation of the European Community's internal market in western Europe, will lead to additional growth in transport, above all by roads. As a consequence we have to be prepared for continued saturation of capacity.

14. The ECMT in this situation considers it necessary to arrive at a better definition of infrastructure priorities and a better understanding of the required capacity expansion. Before a new road is built, planners should examine whether another means of transport cannot do the job better. Furthermore, the transport ministers call for better use of existing transport systems through computerised traffic flow management. In other words, if traffic flows are better co-ordinated, many bottlenecks can be avoided.

15. The protection of our environment will, unfortunately, force us to consider something hitherto unthinkable, namely ways of limiting our own mobility. Higher taxes could be one efficient tool toward this end.

16. As the secretary general of the ECMT told our committee, the need for better infrastructure is particularly acute in central and eastern Europe. Roads are often in extremely poor condition, petrol stations and other service facilities are scarce, and even the railways, the favoured means of transport during the communist era, are inadequate for any increase in transport volume. And yet improvements in all these areas are necessary if east-west trade is to grow and economies develop. A sizeable portion of the assistance from western to central and eastern Europe should therefore concern transport infrastructure.

IV. The environment

17. The transport policy of the future will have to strike a balance between increased mobility on the one hand, and the need to reduce the strains on the environment caused by transport on the other.

18. The environment is in fact one of the top priorities of the ECMT's work programme. For instance, the ministerial council in November 1990 organised a hearing of those responsible for the automobile and petroleum industries. The conference reached the following conclusions:

— the automobile industry is called upon to introduce silent and clean vehicles as soon as

13. La plupart des experts reconnaissent que non seulement les mutations économiques en Europe de l'Est mais aussi la mise en place du Marché intérieur de la Communauté européenne en Europe occidentale entraîneront une nouvelle augmentation des transports, surtout routiers. Il faut, par conséquent, que nous soyons préparés à affronter une saturation quasi permanente de la capacité.

14. Dans ces circonstances, la CEMT juge nécessaire de parvenir à une meilleure définition des priorités en matière d'infrastructures et à une meilleure connaissance de la capacité supplémentaire exigée. Avant de construire une nouvelle route, les planificateurs devraient examiner si un autre moyen de transport ne ferait pas mieux l'affaire. Par ailleurs, les ministres des Transports demandent une utilisation plus judicieuse des systèmes de transport existants grâce à une gestion informatisée de l'écoulement du trafic. Autrement dit, si la coordination de l'écoulement du trafic est mieux assurée, on peut éviter de nombreux goulets d'étranglement.

15. La protection de notre environnement nous contraindra malheureusement à réfléchir à des mesures jusqu'à présent inconcevables, à savoir des moyens de restreindre notre mobilité. Des taxes plus élevées pourraient être un moyen efficace pour atteindre ce but.

16. Comme le Secrétaire général de la CEMT l'a indiqué à notre commission, la nécessité de meilleures infrastructures se fait particulièrement sentir en Europe centrale et orientale, où le réseau routier est souvent délabré, où les stations-service et autres installations sont rares, et où même les chemins de fer, qui étaient pourtant le moyen de transport privilégié durant l'ère communiste, ne pourraient faire face à une augmentation du volume de transport. Des améliorations dans tous ces domaines sont nécessaires à la croissance du commerce Est-Ouest et au développement des économies des pays de l'Est. Une part non négligeable de l'aide apportée à ces pays par l'Occident devrait donc aller aux infrastructures de transport.

IV. Environnement

17. La politique des transports de l'avenir devra s'efforcer de concilier l'augmentation de la demande de mobilité avec la nécessité de réduire les dommages causés à l'environnement par le transport.

18. L'environnement constitue en effet une priorité majeure du programme d'activité de la CEMT. Ainsi, le Conseil des Ministres a organisé, en novembre 1990, une audition des dirigeants des industries automobiles et pétrolières. Cette réunion a abouti aux conclusions suivantes:

— l'industrie automobile est invitée à mettre sur le marché, dès que possible, des véhi-

possible. In order to speed up — or even enforce — this development, more and more countries declare themselves prepared to enact stricter emission and noise standards, and ensure more vigorously that they are being respected. Similarly, fiscal measures are advocated which will encourage the use of cleaner vehicles and fuels;

— transport policies should aim to encourage environmentally-friendly means of transportation. This implies new investment policies emphasising railways and combined transport, as well as new legislation in the fiscal and other fields;

— the "real cost" principle should apply as widely as possible. Harmonisation of fuel taxes, as foreseen in the European Community, is only a first step.

19. A working party is entrusted with trying to give body to these guidelines, and to make proposals to the ECMT Ministerial Council. An intensified co-operation with industry is also foreseen for the coming years.

20. The decisions of ECMT ministers aim to ensure that the consequences of transport for the health of human beings and nature are minimised, thus ensuring the survival of both. It is not just a matter of air, but also noise, the image of our cities and villages, even our private lives. It is not just a matter of having stricter car emission norms, but also to ensure a smoother traffic flow, because too many stops and ensuing accelerations also pollute the air. Environmentally-friendly traffic systems and investments should be preferred to those which may be cheaper but which do not fulfil this requirement, above all when they do not include social costs. The above concerns were also the subject of the recent international conference on the world's climate in Geneva, which set the goal of reducing emissions causing a warming of the atmosphere and the earth, above all CO_2. The draft report on OECD activities presented by our colleague Mr Dees (Doc. 6473 prov.) highlights the difficulty of this task. However, the transport sector has a clear responsibility also in this field, in particular for reducing fossil fuel consumption.

V. Railways: a call for action

21. The completion of the European Community's internal market will enhance competition among different types of transport. In order to reallocate transport as far as possible from road to rail the competitive situation of railways will have to be considerably improved. On this

cules silencieux et propres. Pour accélérer cette évolution — et même l'imposer — de plus en plus de pays se déclarent prêts à appliquer des normes plus strictes en matière d'émissions et de bruit, et à veiller avec plus de fermeté à ce que celles-ci soient respectées. De même, on préconise des mesures fiscales favorisant l'utilisation de véhicules et de carburants plus propres;

— les politiques de transport devraient tendre à favoriser le développement de modes de transport respectueux de l'environnement. Cela exige de nouvelles politiques en matière d'investissements, privilégiant le chemin de fer et les transports combinés ainsi qu'une nouvelle législation dans le domaine fiscal et ailleurs;

— il faudrait généraliser l'application du principe du «coût réel». L'harmonisation des taxes sur les carburants, telle qu'elle est prévue dans le cadre de la Communauté européenne, ne constitue qu'une première étape.

19. Un groupe de travail est chargé de donner corps à ces directives et de faire des propositions au Conseil des Ministres de la CEMT. Une coopération renforcée avec l'industrie est aussi prévue pour les années à venir.

20. Les décisions des ministres de la CEMT visent à s'assurer que les incidences des transports sur la santé de l'homme et sur la nature soient réduites à un minimum. Il ne s'agit pas seulement de la qualité de l'air mais aussi du bruit, de l'image de nos villes et villages, voire de notre vie privée. Il ne s'agit pas seulement de prévoir des normes plus strictes pour les gaz d'échappement mais aussi d'améliorer l'écoulement du trafic, étant donné que des arrêts trop fréquents suivis d'accélérations polluent également l'air. Surtout lorsqu'il n'en résulte aucun coût social, il convient de préférer des modes de transport et des investissements respectueux de l'environnement à d'autres qui sont peut-être meilleur marché mais qui ne satisfont pas à cette exigence. Les préoccupations susmentionnées ont aussi été évoquées lors de la récente conférence internationale sur le climat mondial à Genève, qui s'est fixé pour but la réduction des émissions provoquant un réchauffement de l'atmosphère et de la terre, surtout le CO_2. Le rapport sur les activités de l'OCDE, présenté par notre collègue, M. Dees (Doc. 6473), souligne la difficulté de cette tâche. La responsabilité du secteur des transports dans ce domaine apparaît, toutefois, aussi clairement, notamment en ce qui concerne la réduction de la consommation de combustibles fossiles.

V. Chemins de fer: appel à l'action

21. L'une des conséquences de la mise en place du marché intérieur de la Communauté européenne sera d'augmenter la concurrence entre les différents modes de transport. Transférer les transports le plus possible de la route vers le rail exige une amélioration considérable de la

score the ECMT report on the consequences of 1993 for railways recommends the following measures:

— the relationship between individual governments and national railway companies must be clarified. In particular, a clear distinction will have to be made between commercial functions and those carried out for society as a whole;

— the debt problem of railway companies must be speedily resolved. It is also recommended that one distinguish between infrastructure costs and operational expenditure, and that debts be taken over by the state;

— the report further recommends that the high speed train network be enlarged. At the beginning of the 1980s a new era began for European railways. The French SNCF opened its first high speed train line, the TGV (*train à grande vitesse*), between Paris and Lyon, causing the bulk of travel between these two cities to be transferred from the air to the rails. Meanwhile, TGVs of the second generation run between Paris and Bordeaux at 300 kms per hour. The German railways, *Deutsche Bundesbahn* (DB), took the step into the high-speed age in 1991 by means of ICE-trains on partially new tracks between Hamburg and Munich. The Italian railway (FS) have for some time used their *Direttissima* and associated trains (*Pendolino*) between Milan and Rome. Plans are under way for journeys at considerably higher speeds with new high speed trains called ETR 500;

— European norms have to be introduced in infrastructure, including trains and wagons. Furthermore, it makes little sense to build a new railway infrastructure if in a few years it will not be able to handle modern cargo units. This holds especially for combined transport, where new types of containers and reloading machinery are being introduced all the time. Due to the multitude of container types, railways permanently have to invest in new rolling stock. The ECMT intends to conclude a resolution on new norms for combined transports;

— European railways must to a certain extent become more European and less national. The European Community's proposal to accept foreign trains on national networks creates considerable problems for most ECMT member states. Other solutions, such as the creation of international companies responsible for certain types of transport (for instance Intercontainer) could also be envisaged. If railways are to be in a position to assume a larger share of transport, then new investments to enhance their capacity

compétitivité des chemins de fer. Le rapport de la CEMT sur les conséquences de 1993 pour les chemins de fer recommande les mesures suivantes:

— il faut clarifier les rapports entre les gouvernements et les compagnies ferroviaires nationales. En particulier, il faut établir une distinction claire entre les fonctions commerciales et celles accomplies pour la société dans son ensemble;

— le problème de l'endettement des compagnies ferroviaires doit être résolu sans tarder. Il est aussi recommandé que l'on fasse la distinction entre le coût de l'infrastructure et les dépenses d'exploitation, et que les dettes soient épongées par l'Etat;

— en outre, on recommande dans le rapport de développer le réseau de trains à grande vitesse. Au début des années 80, une nouvelle ère a débuté pour les chemins de fer européens. La SNCF a mis en service sa première liaison ferroviaire à grande vitesse par le TGV (train à grande vitesse), entre Paris et Lyon, à la suite de quoi l'essentiel du trafic entre ces deux villes a été transféré de l'avion au rail. Depuis lors, des TGV de la seconde génération circulent entre Paris et Bordeaux à 300 km à l'heure. Les chemins de fer allemands, la *Deutsche Bundesbahn* (DB), sont entrés dans l'ère de la grande vitesse en 1991 grâce aux trains ICE qui circulent sur des voies en partie nouvelles entre Hambourg et Munich. En Italie, la liaison ferroviaire entre Milan et Rome est depuis un certain temps déjà assurée sur le *Direttissima* et des rames à grande vitesse (*Pendolino*). Des projets existent pour des liaisons à vitesse nettement plus élevée au moyen de nouveaux trains à grande vitesse appelés ETR 500;

— il faut adopter des normes européennes en matière d'infrastructure, notamment en ce qui concerne les trains et les wagons. Par ailleurs, il apparaît peu opportun d'aménager de nouvelles infrastructures ferroviaires si d'ici quelques années elles ne sont plus adaptées aux caractéristiques des transports modernes. Cela vaut surtout pour les transports combinés, où l'on ne cesse de mettre sur le marché de nouveaux types de conteneurs et d'appareils de manutention. En raison de la diversité des types de conteneurs, les chemins de fer sont constamment obligés d'investir dans du nouveau matériel roulant. La CEMT a l'intention d'adopter une résolution sur de nouvelles normes pour les transports combinés;

— il faut que les chemins de fer européens deviennent dans une certaine mesure plus européens et moins nationaux. La proposition de la Communauté européenne tendant à admettre des exploitants étrangers sur les réseaux nationaux engendre des problèmes considérables pour la plupart des pays membres de la CEMT. On pourrait ainsi envisager d'autres solutions, telles que la création de compagnies internationales chargées de certains types de transport (par exemple Intercontainer). Pour que les chemins de

should be the first priority in all ECMT countries, for otherwise Europe will be threatened by a widespread collapse in its road network. The long-term future of railways must be examined and planned sufficiently ahead. The ECMT will now prepare a report on railways in the year 2040.

VI. The alpine transit issue

a. *European Community-Switzerland-Austria agreement on Alpine traffic, 21 October 1991*

22. Few other issues in the transport sector have been as hotly debated in the last few years as the future of trans-Alpine transport. Long and hard negotiations were held in 1990 and 1991 between the European Community on the one hand, and Austria and Switzerland on the other — with the former insisting on unrestricted transit for an unlimited number of lorries on their way across the Alps to Italy or the Balkans, and the latter two countries requesting strong restrictions to save their fragile Alpine environment and suffering populations.

The agreement finally reached on 21 October 1991 — the same date that the EC-EFTA European Economic Area was concluded — essentially stipulates the following:

— considerable investment in railways and combined transport in order to accommodate the expected increases in transport;

— a series of "flexible restrictions" as concerns the passage by Community lorries through Austria;

— permission for certain Community lorries of over 28 tonnes to pass through Switzerland, but only under special conditions (such as if they carry perishable goods and cannot be accommodated by combined transport);

— a substantial reduction in the pollution caused by lorries in transit, through various control measures (a system of "eco-points" in Austria, and strict pollution norms for lorries of over 28 tonnes in Switzerland);

— finally, simplified formalities at border points will speed up the transit.

The treaty will be valid for twelve years and offers a well-defined framework for relations and crisis management between these three parties.

23. As far as Switzerland is concerned, the following improvements will be made to infrastructure:

fer soient en mesure d'assurer une plus large part des transports, il faut que tous les pays de la CEMT accordent une priorité absolue à de nouveaux investissements pour accroître leur capacité, sinon l'Europe risque de connaître une défaillance généralisée de son réseau routier. L'avenir à long terme des chemins de fer doit être examiné et planifié suffisamment à temps. La CEMT compte maintenant préparer un rapport sur les chemins de fer en l'an 2040.

VI. Le problème du transit à travers les Alpes

a. *Accord du 21 octobre 1991 entre la Communauté européenne, d'une part, et, de l'autre, la Suisse et l'Autriche, sur le transit à travers les Alpes*

22. Peu de questions touchant au transport ont fait, ces dernières années, l'objet de débats aussi passionnés que l'avenir du transport transalpin. La Communauté européenne, d'une part, l'Autriche et la Suisse de l'autre, ont mené en 1990 et 1991 de longues et âpres négociations: tandis que la CE insistait pour qu'un nombre illimité de camions puissent transiter sans restriction à travers les Alpes pour gagner l'Italie ou les Balkans, l'Autriche et la Suisse souhaitaient imposer de sévères restrictions pour sauvegarder leur milieu alpin fragile et épargner les nerfs de leurs habitants.

L'accord finalement conclu le 21 octobre 1991 — le même jour que l'accord entre la CE et l'AELE sur l'Espace économique européen — prévoit essentiellement:

— des investissements considérables dans les transports ferroviaires et combinés pour faire face à l'augmentation attendue du transport;

— une série de «restrictions souples» à la traversée de l'Autriche par les camions des pays de la Communauté;

— l'autorisation pour certains camions des pays de la Communauté de plus de vingt-huit tonnes de traverser la Suisse, mais uniquement sous certaines conditions (par exemple, transport de denrées périssables et impossibilité de recourir aux transports combinés);

— une réduction substantielle de la pollution provoquée par les camions en transit grâce à diverses mesures (système d'«écopoints» en Autriche et normes antipollution strictes pour les camions de plus de vingt-huit tonnes en Suisse);

— enfin, une simplification des formalités aux frontières pour accélérer le transit.

Cet accord, conclu pour douze ans, inscrit dans un cadre bien défini les relations et la gestion des éventuelles crises entre les trois parties.

23. En ce qui concerne la Suisse, les améliorations suivantes seront apportées aux infrastructures:

— the capacity to handle combined transport will be increased on the Gothard and Lötschberg tunnels from 330 000 transports in 1991 to 710 000 in 1994;

— the construction of a new tunnel under the Gothard (50 kilometres; expected construction time 12-15 years);

— the boring of a new tunnel under the Lötschberg (30 kilometres; expected construction time: 7 to 10 years).

24. Austria will considerably modernise its road network and build a tunnel permitting lorries to avoid Innsbruck and another under the Brenner Pass.

25. Finally, the European Community will build or improve road/rail terminals in Germany, Northern Italy and Rotterdam. Furthermore, it will improve several tunnels in Northern Italy.

26. The agreement is in fact a recognition of the Austrian and Swiss standpoints, namely that these two countries will only be able to come to grips with future increases in traffic volume if environmentally-friendly means of transport are given a larger role. In the narrow valleys of the Alps, roads can no longer support any considerable increase in the traffic volume — either from a capacity or from an environmental viewpoint.

b. *Some data about the growth in trans-Alpine traffic*

27. The value of the above-mentioned agreement becomes clearer when one considers that the trans-Alpine transport of goods through Austria, Switzerland and France increased by 45% between 1981 and 1989, and today amounts to about 73 million tonnes. The growth rate of 74% for goods transported by road is almost four times that for railways (plus 19%). In the last decade, Switzerland's share of total trans-Alpine goods transport has been in the 30-33% range. In contrast to Austria and France, however, over 80% of the goods transport through Switzerland continues to be by rail. On the other hand, transit by road has increased more than threefold since 1980. Parallel to this, the combined (rail/road) transport has also grown quickly and today accounts for 32% of the total transit volume (other rail traffic 58%; road traffic 10%). The transport of food products accounts for less than 10% of all types of transport. In road transport, metals, machinery and processed goods dominate with 72% of the total, whereas raw materials (iron, scrap iron, minerals, semi-processed goods, etc.) account for 64% of rail transport. In combined transport, it is above all chemical products

— accroissement de la capacité de gestion du transport combiné dans les tunnels du Gothard et du Lötschberg, qui passera de 330 000 chargements en 1991 à 710 000 en 1994;

— construction d'un nouveau tunnel sous le Gothard (50 km; durée prévue des travaux: 12 à 15 ans);

— percement d'un nouveau tunnel sous le Lötschberg (30 km; durée prévue des travaux: 7 à 10 ans).

24. L'Autriche, pour sa part, modernisera considérablement son réseau routier, construira un tunnel permettant aux camions de contourner Innsbruck et en percera un autre sous le Brenner.

25. Enfin, la Communauté européenne entreprendra la construction ou l'amélioration de terminaux rail-route en Allemagne, dans le nord de l'Italie et à Rotterdam. D'autre part, elle apportera des améliorations à plusieurs tunnels en Italie du Nord.

26. Cet accord constitue en fait une reconnaissance du point du vue de l'Autriche et de la Suisse selon lequel ces deux pays ne parviendront à répondre à l'accroissement futur du trafic que si l'on privilégie les moyens de transport respectueux de l'environnement. Dans les vallées étroites des Alpes, les routes ne peuvent plus supporter un nouvel accroissement notable du trafic — que ce soit quant à la capacité ou à l'environnement.

b. *Quelques données concernant l'augmentation du trafic transalpin*

27. L'importance de l'accord précité apparaît plus clairement si l'on considère que le trafic transalpin de marchandises à travers l'Autriche, la Suisse et la France a augmenté de 45 % entre 1981 et 1989 et porte aujourd'hui sur environ soixante-treize millions de tonnes. Le taux de croissance de 74 % pour les marchandises transportées par la route est presque quatre fois supérieur à celui enregistré pour le rail (plus de 19 %). Au cours de la dernière décennie, la part de la Suisse dans le trafic marchandises transalpin total a été de l'ordre de 30 à 33 %. Cependant, contrairement à l'Autriche et à la France, plus de 80 % du trafic marchandises à travers la Suisse continuent à emprunter le rail. Le transit par la route a néanmoins plus que triplé depuis 1980. Parallèlement à cette évolution, le transport combiné (rail/route) a aussi augmenté à un rythme rapide et représente aujourd'hui 32 % du volume total du transit (autre trafic ferroviaire 58 %; trafic routier 10 %). Le transport des produits alimentaires représente moins de 10 % de tous les types de transport. Dans le transport routier, les métaux, les machines et les produits manufacturés prédominent dans une proportion de 72 % du

(including fertilisers) which predominate, with 44% of all transports.

c. *What does Switzerland do?*

28. In order to realise its part of the agreement with the EC, and its commitments to the rest of Europe, Switzerland will undertake considerable investments:

— expansion of the Lötschberg line to double tracks. This investment, to be complete by the beginning of 1992, will quadruple the transport capacity of the tunnel four times (at present about 3 million tonnes);

— short-term capacity increase of present infrastructure. By 1994-95, this will lead to a threefold increase in combined transport capacity through Switzerland. In other words, 470 000 lorries or lorry loads could pass through the Alps by railway annually (at present only 160 000 do so). In addition to this "rolling highway"/"piggy back" effort, the Intercontainer traffic through Switzerland has increased considerably in the last few years. By 1994 the Intercontainer traffic will have an additional capacity of 240 000 loads. (This will require the acquisition of 85 new locomotives and 1 000 wagons);

— the national road network will be completed in the 1990s at a cost of 15 to 20 thousand million Swiss Francs, in particular to absorb expected future growth in east-west transit;

— the biggest investments concern two new tunnels at Gothard and Lötschberg. The Lötschberg tunnel is planned for completion by the year 2000, and the Gothard tunnel by 2010.

29. Through the above measures an annual three to four million truckloads can be transported through the Alps by rail instead of road. In total, the "Alpine Transit" project aims at a capacity of 60 million tonnes annually, that is, more than half of the quantity of goods foreseen for the year 2010 (120 million tonnes).

30. The majority of these projects are indeed built by Switzerland for Europe, and the country is prepared to pay for them itself, including contributions toward the building of reloading facilities abroad.

31. Your Rapporteur in this connection wishes to recall the very supportive attitude taken

total, tandis que l'acheminement de matières premières (fer, ferraille, minerai, produits semi-manufacturés, etc.) représente 64 % du transport ferroviaire. Dans le transport combiné, ce sont surtout les produits chimiques (et notamment les engrais) qui prédominent, leur part correspondant à 44 % de tous les transports.

c. *Que fait la Suisse?*

28. Pour se conformer à la partie de l'accord avec la CE qui la concerne et satisfaire à ses engagements à l'égard du reste de l'Europe, la Suisse procédera à des investissements considérables:

— mise à deux voies de la ligne du Lötschberg. Ces travaux, qui seront achevés début 1992 auront pour effet de quadrupler la capacité du tunnel (actuellement d'environ trois millions de tonnes);

— accroissement à court terme de la capacité des infrastructures actuelles. D'ici à 1994-1995, la capacité de transport combiné à travers la Suisse aura triplé. Autrement dit, 470 000 camions ou convois par an pourront franchir les Alpes par chemin de fer (actuellement, il ne sont que 160 000). Outre ces efforts dans le domaine du «ferroutage», le trafic Intercontainer à travers la Suisse a considérablement augmenté ces dernières années. D'ici à 1994, le trafic Intercontainer disposera d'une capacité supplémentaire de 240 000 chargements (cela exigera l'acquisition de 85 nouvelles locomotives et 1 000 wagons);

— le réseau routier national sera complété pendant les années 90, notamment pour absorber l'augmentation prévue du transit est-ouest; le coût est évalué à 15 à 20 milliards de francs suisses;

— les plus gros investissements concernent de nouveaux tunnels au Saint-Gothard et au Lötschberg. Le tunnel du Lötschberg doit être achevé en l'an 2000 et celui du Saint-Gothard en 2010.

29. A la suite de ces travaux, une charge équivalente à trois ou quatre millions de camions pleins pourra être acheminée tous les ans à travers les Alpes par le rail au lieu de la route. Au total, le projet de transit alpin vise à disposer d'une capacité de soixante millions de tonnes par an, c'est-à-dire plus de la moitié de la quantité de marchandises prévue pour l'an 2010 (120 millions de tonnes).

30. La majorité de ces projets sont effectivement mis en œuvre par la Suisse pour l'Europe, et le pays est prêt à prendre lui-même en charge leur financement, y compris des contributions à l'aménagement d'installations de transbordement à l'étranger.

31. A cet égard, votre rapporteur tient à rappeler que l'Assemblée parlementaire a adopté

by the Parliamentary Assembly as regards the Swiss and Austrian standpoints. Thus, Resolution 938 (1990) of the Parliamentary Assembly expressed understanding for the "actions taken by Switzerland and Austria to protect the fragile Alpine environment and spare hard tried populations". The Resolution also invited the member states of the European Community and of the Council of Europe to "assist Alpine countries in their efforts to make trans-Alpine transport as largely railbound as possible, through 'combined transport' or 'piggy back' (lorries on trains)". No doubt this strong stand, which also was expressed in a special meeting between our committee and the Transport and Tourism Committee of the European Parliament, contributed to the satisfactory arrangement now found.

d. *What does Austria do?*

32. In a speech delivered by Federal Chancellor F Vranitzky on 14 January 1991 before the Austrian Parliament, it became evident that Austria for its part does not intend to introduce the 28-tonne limit valid in Switzerland, presumably because it is feared that such a measure would only result in more vehicles transporting a given quantity of goods, or lead to greater strain on the environment and reduced road safety. Rather, it would seem that Austrian measures aim to:

— increase investment in railways and combined transport;

— introduce less noisy and "cleaner" lorries; and

— limit yearly emissions of pollution and noise (*inter alia* by awarding "environmental bonus points" to traffic participants who meet the new requirements).

33. These measures also aim at avoiding the additional traffic that can be expected if vehicles try to circumvent Switzerland, following that country's introduction of its own measures, and at reducing damage caused by transit transport by the year 2000.

VII. Greater co-ordination in Europe

a. *General*

34. Europe is a comparatively small but densely populated continent. It comprises many, often small countries with a separate history, traditions and national interests. The need for greater co-operation among them has long been recognised and is taking many forms, for instance the "1992" project of the European Community and the agreement on a European Economic

une attitude très favorable envers la Suisse et l'Autriche. C'est ainsi que dans sa Résolution 938 (1990), celle-ci a déclaré comprendre «les mesures prises par la Suisse et par l'Autriche pour protéger le fragile milieu alpin et épargner des populations durement agressées». La résolution invitait également les États membres de la Communauté européenne et du Conseil de l'Europe 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)». Cette position très ferme, qui a aussi été exprimée lors d'une réunion spéciale entre notre commission et la commission des transports et du tourisme de la CE, a certainement aidé à la conclusion de l'accord satisfaisant auquel les Parties concernées sont parvenues.

d. *Que fait l'Autriche?*

32. Il ressort d'un discours prononcé le 14 janvier 1991 par le chancelier fédéral, F. Vranitzky, devant le Parlement autrichien, que l'Autriche n'a pas l'intention d'instaurer la limite de vingt-huit tonnes appliquée en Suisse, sans doute parce qu'elle craint qu'une telle mesure ne fasse qu'entraîner une augmentation du nombre de véhicules transportant une quantité donnée de marchandises, que l'environnement subisse encore plus de dégradations et que la sécurité routière soit réduite. Il semblerait plutôt que les mesures autrichiennes visent à:

— augmenter les investissements dans le chemin de fer et le transport combiné;

— mettre en circulation des camions moins bruyants et plus propres; et

— limiter chaque année les émissions de substances polluantes et le bruit (notamment en accordant des points de bonification pour respect de l'environnement aux nouvelles exigences).

33. Ces mesures visent aussi à éviter le trafic supplémentaire, auquel on peut s'attendre lorsque des véhicules essayeront de contourner la Suisse, à la suite de l'application par ce pays de ses propres mesures, et à réduire de moitié les dommages causés par le trafic de transit d'ici l'an 2000.

VII. Coordination accrue en Europe

a. *Généralités*

34. L'Europe est un continent relativement petit mais très peuplé. Elle comprend de nombreux pays souvent petits, ayant chacun son histoire, ses traditions, et ses intérêts propres. La nécessité de développer la coopération entre ces pays est depuis longtemps reconnue et revêt des formes multiples, par exemple, le projet "1992" de la Communauté européenne et l'accord sur

Area concluded in October 1991 between the "Twelve" and the countries of EFTA. This holds also for the transport sector, if we are to master the problems of economic growth and increasing trade volumes. In the past, rising production was held as the only measure of economic development. Today — and even more tomorrow — the efficiency of transport and its capacity to preserve the environment will be considered more important than an increase in material well-being as such. For this to come about, however, countries will have to plan their transport infrastructure together, and co-ordinate their investment in roads, railways, maritime transport and airports within a European framework.

35. At present, hardly any country takes the needs of its neighbours into account when, for instance, expanding its railway network. Road transport suffers from delays, queues and bureaucracy at borders. Protectionist regulations still hinder fair international competition. The ECMT, like our Parliamentary Assembly, will have to study these questions more closely in the coming decade. It is regrettable to note, in this context, that maritime and air transport can only be dealt with marginally by the ECMT. Resolution 938 (1990) of the Parliamentary Assembly calls for the consideration of "an extension of the ECMT's competence to include also maritime transport".

b. *Road transport*

36. Three years ago the ECMT was asked to establish the basis for a multilateral agreement on road transport acceptable to all member states. In reality, the task was to examine which EC directives could be widened so as to include all members of the organisation.

37. A first step was the adoption of a resolution by the ECMT ministerial Council regarding access to professions responsible for the transport of goods and persons. Reliability, professional expertise and sufficient financial capacity are required. However, these criteria are rather subjective, and every member country is free to choose the means by which the basic principles are to be met.

39. The ministers also drew certain conclusions from their discussions about the possibility of avoiding empty truck loads. In particular the following measures were recommended:

— greater use of computers on the part of authorities and private companies overseeing transport co-ordination;

l'Espace économique européen conclu en octobre 1991 entre les Douze et les pays de l'AELE. Si nous voulons maîtriser les problèmes de croissance économique et d'augmentation du volume des échanges, cela vaut aussi pour le secteur des transports. Dans le passé, le développement économique se mesurait exclusivement à l'augmentation de la production. Aujourd'hui — et encore davantage demain — on attache plus d'importance à l'efficacité des transports et à la capacité à préserver l'environnement qu'à une augmentation de la prospérité matérielle en tant que telle. Pour y parvenir, il faudra, toutefois que les pays planifient ensemble leurs infrastructures de transport et qu'ils assurent la coordination de leurs investissements dans le réseau routier, le chemin de fer, le transport maritime et des aéroports dans un cadre européen.

35. Actuellement, pratiquement aucun pays ne prend en compte les besoins de ses voisins lorsqu'il décide, par exemple, de développer son réseau ferroviaire. Le transport routier pâtit de retards, d'embouteillages et de la bureaucratie aux frontières. Des règlements protectionnistes continuent à faire obstacle à une concurrence internationale loyale. La CEMT, comme notre Assemblée parlementaire, devra procéder à une étude plus approfondie de ces questions pendant la prochaine décennie. Il est regrettable de noter, à cet égard, que le transport maritime et aérien ne peut être abordé qu'accessoirement par la CEMT. Dans sa Résolution 938 (1990), l'Assemblée parlementaire demande que l'on envisage «d'élargir au transport maritime les compétences de la CEMT».

b. *Transport routier*

36. Il y a trois ans, la CEMT a été invitée à jeter les bases d'un accord multilatéral sur le transport routier, acceptable par tous les Etats membres. En réalité, cette tâche consistait à examiner lesquelles parmi les directives de la CE étaient susceptibles d'être étendues à la totalité des membres de l'organisation.

37. Dans un premier temps, le Conseil des Ministres de la CEMT a adopté une résolution relative à l'accès aux professions chargées du transport des biens et des personnes. L'on exige du sérieux, une compétence professionnelle et des assises financières suffisantes. Ces critères ont, toutefois, un caractère plutôt subjectif, et chaque pays membre est libre de choisir les moyens de respecter ces principes fondamentaux.

38. Les ministres ont aussi tiré certaines conclusions de leurs échanges de vues sur les moyens d'éviter la circulation à vide de camions. En particulier les mesures suivantes ont été recommandées:

— recours accru à l'informatique par les autorités et les sociétés privées surveillant la coordination des transports;

— in general, greater co-operation among transport companies (partnerships);

— an increase in bilateral and multilateral agreements among countries as regards road transport contingents;

— the elimination of various legal obstacles.

c. *The Pan-European Conference on Transport (Prague, 29-31 October 1991)*

39. The European Community (in this case the European Parliament and the Commission jointly) held a major conference in Prague from 29 to 31 October 1991, at which a five-member delegation from the Parliamentary Assembly also participated (representing the Committee on Economic Affairs and Development, the Committee on the Environment, Regional Planning and Local Authorities, and the Committee on Science and Technology). The conference — gathering some 470 participants representing governments, international organisations and specialised bodies — adopted the so-called Prague Declaration at the end of its deliberations, in the course of which the viewpoints of the Parliamentary Assembly were also voiced. The declaration, which is set out in Appendix 2 to this report, essentially calls for a concerted European transport policy in all fields — air, road, rail and water — applying also to central and eastern Europe, where particular aid efforts are required. All in all, it was a highly valuable exercise, and the commitments made for the future by all European governments and international organisations represented were such that Prague can rightly be seen as a departure toward a new era of European transport integration. Coming as it did on top of the conclusion, on 21 October 1991, of the EC-Austria-Switzerland agreement on the alpine transit issue and the EC-EFTA "European Economic Area", it bodes well for a future which will see the greatest challenges in the transport sector since Hannibal made it across the Alps with his elephants.

— coopération accrue entre les compagnies de transport (associations);

— développement des accords bilatéraux et multilatéraux entre les pays en matière de quotas de transport routier;

— suppression d'obstacles juridiques variés.

c. *Conférence paneuropéenne sur les transports (Prague, 29- 31 octobre 1991)*

39. La Communauté européenne (en l'occurrence le Parlement européen et la Commission, conjointement) ont organisé une grande conférence à Prague du 29 au 31 octobre 1991, à laquelle participait aussi une délégation de cinq membres de l'Assemblée parlementaire (représentant la commission des questions économiques et du développement, la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux et la commission de la science et de la technologie). Réunissant quelque 470 participants représentant des gouvernements, des organisations internationales et des organismes spécialisés, la conférence a adopté la Déclaration dite de Prague à l'issue de ses discussions, au cours desquelles les vues de l'Assemblée parlementaire ont également été exprimées. La déclaration, reproduite en annexe II au présent rapport, appelle essentiellement à la définition d'une politique européenne concertée des transports dans tous les domaines — aérien, routier, ferroviaire et fluvial — y compris en ce qui concerne l'Europe centrale et orientale, pour laquelle il importe de consentir des efforts particuliers. Globalement, la conférence de Prague a été très utile, et les engagements pris par l'ensemble des gouvernements européens et des organisations internationales représentés permettent de considérer qu'elle marque le début d'une nouvelle ère dans l'intégration des transports européens. Venant s'ajouter à la conclusion, le 21 octobre 1991, de l'accord CE-Autriche-Suisse sur le transit à travers les Alpes et à la conclusion de l'accord sur l'Espace économique européen entre la CE et l'AELE, elle laisse bien augurer d'un avenir au cours duquel les défis à relever dans le secteur des transports seront les plus difficiles qu'on ait connus depuis qu'Hannibal a traversé les Alpes avec ses éléphants.

APPENDIX I

The aims and membership of the ECMT

The 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 twenty-two European countries. The work of the Council of Ministers is prepared by a committee of deputies.

ANNEXE I

Les objectifs et la composition de la CEMT

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 vingt-deux pays européens. Les travaux du Conseil des Ministres sont préparés par un comité des suppléants.

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 the 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 the ECMT are: Austria, Belgium, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, the United Kingdom and Yugoslavia.

Associated countries: Australia, Canada, Japan, New Zealand, United States.

Observer countries: Morocco and the Soviet Union.

La Conférence a pour objectifs:

a. de prendre toutes les 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: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie et Yougoslavie.

Pays associés: Australie, Canada, Etats-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande.

Pays observateurs: Maroc et Union Soviétique.

APPENDIX II

Prague Declaration on a Pan-European Transport Policy 31 October 1991

The representatives of the governments and parliaments of European states, of the European committees and of intergovernmental organisations having responsibilities in the field of transport and non-governmental organisations, meeting at the European Transport Conference in Prague on 29-31 October 1991,

Having regard to the Paris Charter for a new Europe signed on 21 November 1990 at the summit meeting of the Conference on Security and Co-operation in Europe;

Anxious to give formal and concrete expression to this new desire for a European-wide co-operation based on mutual respect in order to create the conditions for reducing tension and imbalance within the international community;

Having regard to the existing international agreements and resolutions in the field of transport and to the work which is at present being carried out by the United Nations Economic Commission for Europe, the European Conference of Ministers of Transport, the Central Commission for Rhine Navigation, the Danube Commission, the European Civil Aviation Organisation, the International Maritime Organ-

ANNEXE II

Déclaration de Prague sur une politique paneuropéenne des transports 31 octobre 1991

Les représentants des gouvernements et des parlements des Etats européens, des Communautés européennes, ainsi que des organisations intergouvernementales ayant des responsabilités dans le domaine des transports et des organisations non gouvernementales, réunis à la Conférence européenne sur les transports tenue à Prague du 29 au 31 octobre 1991;

Considérant la Charte pour une nouvelle Europe, signée à Paris le 21 novembre 1990, lors de la réunion au sommet de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe;

Soucieux de donner une expression officielle et concrète à cette aspiration récente à une coopération paneuropéenne basée sur le respect mutuel, afin de réunir les conditions préalables à la réduction des tensions et des déséquilibres au sèin de la communauté internationale;

Considérant les résolutions et accords internationaux existant dans le domaine des transports ainsi que les travaux effectués actuellement par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, la Conférence européenne des ministres des Transports, la Commission centrale pour la navigation du Rhin, la Commission du Danube, la Conférence européenne de l'aviation civile, Eurocontrol, l'Organisation de l'avia-

isation, the United Nations Conference of Trade and Development and other international organisations having responsibilities in the field of transport;

Having regard to the important role played by the European Communities in the process of European integration, notably through the achievement of the internal market in the field of transport;

Considering developments in other European states and aware of the necessity to make compatible developments in different parts of Europe so as to avoid divergencies and contradictions;

Having regard to the discussion at the European council meetings on 25 and 26 June 1990 in Dublin and 14 and 15 December 1990 in Rome on the memorandum from the Netherlands Government entitled "A Transport Policy for Europe";

Having regard to the European inland waterway and transport declaration which was adopted on 11 September 1991 in Budapest;

Having regard to resolutions of the European Parliament and the respective reports of its Committee on Transport and Tourism on the common transport policy in view of the achievement of the internal market, on the development of transport infrastructure within the European Community, on the relations between the European Community and the EFTA countries as well as with the countries of central and eastern Europe in the area of transport policy, on transport and environment and on combined transport;

Persuaded that an efficient, safe and environmentally-friendly transport system will contribute to a better quality of life in Europe;

Aware of the need for the reconstruction of infrastructures and restructuring of the transport economy in the countries of central and eastern Europe as well as of the need for measures aiming at a better integration of European countries developing from an economic point of view, and that it is desirable for the European Communities and all the countries concerned to participate in co-ordinated or joint actions;

Concerned about dramatic developments which could lead to serious crisis and possible collapse of Europe's transport systems, as could the unacceptable number of victims of traffic accidents, the growing negative effects of traffic on the environment and the health of people, increasing congestion, decreasing infrastructure investment in various parts of Europe and some traffic scenarios which forecast a traffic growth of 40% in general and of 1 000% on east-west axes for the next ten years;

Resolved to promote transport co-operation in the long term in Europe within the framework of a market economy, for the development of which the European Communities, through completion of the internal transport market and its role in international relations, will be of considerable importance;

Eager to establish a climate of confidence so as to be able to capitalise on existing co-operation and

tion civile internationale, l'Organisation maritime internationale, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, ainsi que d'autres organisations internationales ayant des responsabilités dans le domaine des transports;

Considérant le rôle important que jouent les Communautés européennes dans le processus d'intégration de l'Europe, notamment par la réalisation du marché intérieur dans le domaine des transports;

Considérant l'évolution en cours dans d'autres Etats européens, et conscients de la nécessité d'harmoniser le développement des diverses parties de l'Europe afin d'éviter les divergences et les contradictions;

Considérant que le Conseil européen, réuni les 25 et 26 juin 1990 à Dublin et les 14 et 15 décembre 1990 à Rome, a débattu du mémorandum du Gouvernement néerlandais intitulé "Une politique des transports pour l'Europe";

Considérant la Déclaration européenne sur les voies navigables intérieures et les transports, adoptée le 11 septembre 1991 à Budapest;

Se référant aux résolutions du Parlement européen et aux rapports de sa commission des transports et du tourisme concernant la politique commune des transports en vue de l'achèvement du marché intérieur, le développement des infrastructures de transport dans la Communauté européenne, les relations de la Communauté européenne avec les Etats membres de l'AELE et avec les pays d'Europe centrale et d'Europe de l'Est dans le domaine de la politique des transports, les transports et l'environnement ainsi que les transports combinés;

Persuadés qu'un système de transport efficace, sûr et respectueux de l'environnement contribuera à l'amélioration de la qualité de la vie en Europe;

Conscients qu'il est nécessaire de reconstruire les infrastructures, de restructurer l'économie des transports dans les pays d'Europe centrale et orientale et de prendre des mesures visant à améliorer l'intégration économique en Europe et qu'il est souhaitable que la Communauté européenne et l'ensemble des pays concernés participent à des actions coordonnées ou communes;

Préoccupés par les évolutions dramatiques qui pourraient déboucher sur des crises graves et un effondrement possible des systèmes européens de transport, telles que le nombre inadmissible de victimes d'accidents de la circulation, l'aggravation de l'impact négatif de la circulation sur l'environnement et la santé humaine, la saturation croissante, la baisse des investissements d'infrastructures enregistrée dans différentes régions d'Europe, ainsi que par des scénarios prévoyant une augmentation de la circulation de 40 % en général et de 1 000 % sur les axes Est-Ouest dans les dix années à venir;

Résolus à encourager, dans le cadre d'une économie de marché, une coopération européenne durable dans le domaine des transports, que les communautés européennes pourraient faire progresser de manière déterminante par l'achèvement du marché intérieur des transports et grâce à son rôle dans les relations internationales;

Désirant vivement instaurer un climat de confiance afin de pouvoir tirer parti de la coopération

to establish closer, mutually beneficial commercial and transport relations,

Declares that

A. An all-European transport policy should pursue the following objectives:

1. an efficient all-European transport system should be developed pursuant to the principles of market economy and fair competition by means of an integrated European transport concept which is well adapted to the objectives of social, environmental and energy policies as well as to safety requirements and which is liberated from unnecessary restrictions, like certain load conditions, or certain technical and administrative barriers;

2. an adequate European transport infrastructure network plan which takes into account existing European-wide agreements and goes beyond purely national conceptions as well as a timetable for the achievement of the necessary projects should be agreed. This should be done on the basis of standards that take into account the necessities of economic efficiency, energy savings, safety, protection of the environment and urban interests, with a view to extending and modernising major transport routes linking the European countries and peripheral regions;

3. growth in the number of movements of vehicles and pollution and congestion of highly frequented traffic links should be reduced, by introducing and applying strategies for developing intermodal and combined transport using techniques integrating road and rail transport, inland navigation, maritime and air transport and also progressively taking into account external costs;

4. the protection of the environment, the rational use of energy, the safety of transport and the improvement of working conditions should beachieved to the best possible extent by appropriate standards and complementary measures, and by the priority development of infrastructures for low-emission transport systems;

5. a free European air transport market and an efficient air traffic control system should be achieved and the freedom of international shipping be maintained, with sufficient guarantees for safety, equitable labour conditions and avoidance of pollution;

6. The use of telecommunications and telematics in transport should be promoted.

B. Pan-European co-operation in the field of transport should be put into practice by means of:

1. co-ordinated urgent measures to be taken by all those concerned in order to improve the traffic situation on the main international axes, in particular by providing facilities for combined transport and high speed rail systems, notably taking into account the needs in central and eastern Europe as well as in the peripheral and mountain regions; the necessary financial means should be rapidly provided also using, within

existante et établir des relations plus étroites et mutuellement profitables dans les échanges commerciaux et les transports,

Déclarent que

A. Toutes les politiques européennes de transport devraient avoir les objectifs suivants:

1. développement d'un système paneuropéen des transports efficace conformément aux principes de l'économie de marché et de la concurrence loyale, selon un concept de transports européens intégrés qui réponde aux objectifs des politiques sociale, de l'environnement et de l'énergie, ainsi qu'aux normes de sécurité, et qui élimine les restrictions superflues, telles que certaines conditions de chargement ou les barrières techniques et administratives;

2. mise au point d'un projet adéquat d'infrastructures de transport en Europe, prenant en considération les accords européens existants et dépassant les conceptions purement nationales, ainsi que d'un calendrier d'exécution des projets nécessaires, sur la base de critères qui tiennent compte des nécessités de la rentabilité économique, des économies d'énergie, de la protection de l'environnement et des intérêts urbanistiques en vue d'étendre et de moderniser les grandes voies de communication qui relient les pays européens et les régions périphériques;

3. réduction de la croissance du nombre des mouvements de véhicules et de la pollution et des embouteillages sur les axes de circulation très fréquentés, par la définition et la mise en œuvre de stratégies de développement des transports intermodaux et combinés utilisant des techniques d'intégration des transports routiers et ferroviaires, de la navigation intérieure ainsi que des transports maritimes et aériens et en tenant compte de manière progressive des coûts externes;

4. définition de critères appropriés et application de mesures complémentaires, ainsi que développement prioritaire d'infrastructures destinées aux systèmes de transport peu polluants, afin d'assurer le plus largement possible la protection de l'environnement, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la sécurité des transports et l'amélioration des conditions de travail;

5. réalisation d'un marché libre des transports aériens en Europe et d'un système efficace de contrôle du trafic aérien, ainsi que préservation de la liberté de la navigation internationale, assortie de garanties suffisantes de sécurité, de conditions de travail équitables et de prévention de la pollution;

6. promotion de l'usage des télécommunications et de la télématique dans les transports.

B. La coopération paneuropéenne dans le domaine des transports devrait être mise en œuvre de la façon suivante:

1. application, par toutes les parties intéressées, de mesures d'urgence coordonnées en vue d'améliorer la situation de la circulation sur les principaux axes internationaux, en particulier par la mise en place de facilités destinées aux systèmes de transports combinés et de trains à grande vitesse, notamment en tenant compte des besoins des pays d'Europe centrale et orientale ainsi que de ceux des régions périphériques et

available resources, the techniques of financial engineering available to the European Communities, intergovernmental and private financing bodies, including the European Investment Bank and the European Bank for Reconstruction and Development;

2. continuing discussions of these issues, open to all European countries, organised pragmatically by the European institutions and organisations involved acting closely together within the fields of their competence and without creating new institutions;

3. assembling and evaluating, at the appropriate (technical) level, existing policies and measures for organising and influencing transport markets with a view to their aptitude:

a. to lead to an optimum efficiency of the transport system, for example by stimulating the co-operation of different modes of transport and harmonising technical and administrative rules,

b. to minimise undesirable effects of traffic,

c. to make transport data, forecasts and research findings comparable and to improve their exchange,

exploring also the possibilities for the working out or further development of all European agreements on the conditions for international transport and eased border crossing, and possibly elaborating adequate proposals;

4. assembling and where necessary refining existing knowledge and schemes in the sphere of all European transport infrastructure and further development of existing agreements in this sphere with a view to

a. identifying existing bottlenecks and missing links,

b. indicating the most important major transport routes linking the European countries and regions to be considered for improvement and modernisation,

c. making suggestions for funding the implementation of the transport infrastructure plan and establishing the cost of funding the said transport routes.

C. To ensure effective follow up of the conference, the competent bodies should take the necessary steps to:

1. forward this declaration to governments and parliaments of EEC and EFTA member states, of the countries of central and eastern Europe and of all other European states, to the Conference on Security and Co-operation in Europe to be convened in March 1992 in Helsinki, to the European Parliament, the Council of Europe, the Commission and the Economic and Social Committee of the European Communities, the United Nations Economic Commission for Europe, the Parliamentary Assembly of the Council of Europe, the European Conference of Ministers of Transport, the Central Commission for the Rhine navigation, the Danube Commission, the European Civil Aviation Conference, Eurocontrol, the International Civil Avi-

montagneuses; octroi à bref délai des moyens financiers nécessaires, en recourant également dans la limite des ressources disponibles, à l'ensemble des techniques d'ingénierie financière dont disposent la Communauté ainsi que les organismes financiers intergouvernementaux et privés, parmi lesquels la Banque européenne d'investissement et la Banque européenne de reconstruction et de développement;

2. discussion permanente de ces questions, ouverte à tous les pays européens et organisée de façon pragmatique par les institutions et organisations européennes concernées agissant en étroite coopération, dans le cadre de leurs compétences, sans création de nouvelles institutions;

3. coordination et évaluation, au niveau (technique) approprié, des politiques et mesures appliquées actuellement pour organiser et orienter les marchés des transports, sous l'angle de leur capacité à:

a. assurer une efficacité optimale du système de transport, par exemple en encourageant la coopération entre les différents modes de transport et en harmonisant les règles techniques et administratives,

b. réduire au minimum les effets indésirables de la circulation,

c. rendre comparables les informations relatives aux transports, les prévisions et les résultats des recherches, et intensifier les échanges dans ce domaine,

tout en étudiant les possibilités de conclure ou de développer des accords paneuropéens portant sur les conditions du transport international et d'un franchissement facilité des frontières et, éventuellement, en élaborant des propositions adéquates;

4. mise en commun et, au besoin, affinage des connaissances et des projets existant en matière d'infrastructures européennes de transport, et développement des accords en vigueur dans ce domaine, afin de

a. déterminer les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes,

b. signaler, parmi les principales grandes voies de communication qui relient les pays et régions d'Europe, celles qu'il convient d'améliorer et de moderniser,

c. formuler des suggestions de financement de la réalisation du projet d'infrastructures des transports et calculer le coût du financement des voies de communication précitées.

C. Pour assurer un suivi efficace de la conférence, les instances compétentes devraient prendre les mesures suivantes:

1. transmission de la présente déclaration aux gouvernements et aux parlements des Etats membres de la CEE et de l'AELE, des pays d'Europe centrale et orientale ainsi que de tous les autres Etats européens, à la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe convoquée pour mars 1992 à Helsinki, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et au Comité économique et social des Communautés européennes, à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, à la Conférence européenne des ministres des Transports, à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, à la Commission du Danube, à la Commission européenne de l'aviation civi-

ation Organisation, the International Maritime Organisation, the United Nations Conference on Trade and Development, the European Investment Bank, the European Bank for Reconstruction and Development, the World Bank and all other organisations invited to attend this conference;

2. assess in due time the achievements of European Transport policy and convene at an appropriate stage, a second all-European transport conference with a view to promoting further initiatives for all-European co-operation in transport.

Reporting committee: Committee on Economic Affairs and Development.

Budgetary implications for the Assembly: none

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

Draft resolution: unanimously adopted by the committee on 12 December 1991.

Members of the committee: MM. *Valleix (Chairman)*, Flückiger, *Svensson (Vice-Chairmen)*, *Aarts*, *Aylward*, Bjarnason, Mrs Bohlin, Brito, Capanna, *Croze*, *Demiralp*, Efraimoglou, *Eicher*, Ewing (*Alternate:* Lord *Kirkhill*), Fabra, Dame *Peggy Fenner*, MM. Frendo, Gandalovič, Garcia Sanchez, Gasperoni, *Gassner*, Gémesi, Goerens, *Holtz*, *Jessel*, Kempinaire, Kittelmann, Albrecht Konecny, *Koritzinsky*, Kovács, Le Grand, *Lotz*, Mesoraca, Miville, Albrecht, Pinto, Rehn, Rokofyllos, Sinesio, *Erik Smith*, Strimitzer, Mrs *von Teichman*, Mrs *Verspaget*.

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

See 25th Sitting, 6 February 1992 (adoption of the draft resolution as amended), and Resolution 977.

le, à Eurocontrol, à l'Organisation de l'aviation civile internationale, à l'Organisation maritime internationale, à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, à la Banque européenne d'investissement, à la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, à la Banque mondiale ainsi qu'à toutes les autres organisations invitées à assister à cette conférence;

2. évaluation à long terme des réalisations de la politique européenne des transports et convocation, à un stade approprié, d'une seconde conférence paneuropéenne sur les transports afin d'encourager d'autres initiatives de coopération paneuropéenne dans le domaine des transports.

Commission chargée du rapport: commission des questions économiques et du développement.

Implications budgétaires pour l'Assemblée: néant.

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

Projet de résolution adopté à l'unanimité par la commission le 12 décembre 1991.

Membres de la commission: MM. *Valleix (Président)*, Flückiger, *Svensson (Vice-Présidents)*, *Aarts*, *Aylward*, Bjarnason, M^me^ Bohlin, MM. Brito, Capanna, Croze, *Demiralp*, Efraimoglou, *Eicher*, Ewing *(Remplaçant:* Lord *Kirkhill)*, Fabra, Dame *Peggy Fenner*, MM. Frendo, Gandalovič, Garcia Sanchez, Gasperoni, *Gassner*, Gémesi, Goerens, *Holtz*, *Jessel*, Kempinaire, Kittelmann, Albrecht Konecny, *Koritzinsky*, Kovács, Le Grand, *Lotz*, Mesoraca, Miville, Albrecht, Pinto, Rehn, Rokofyllos, Sinesio, *Erik Smith*, Strimitzer, M^mes^ *von Teichman*, *Verspaget*.

N.B. Les noms des membres qui ont pris part au vote sont indiqués en italique.

Voir 25^e^ séance, 6 février 1992 (adoption du projet de résolution amendé), et Résolution 977.