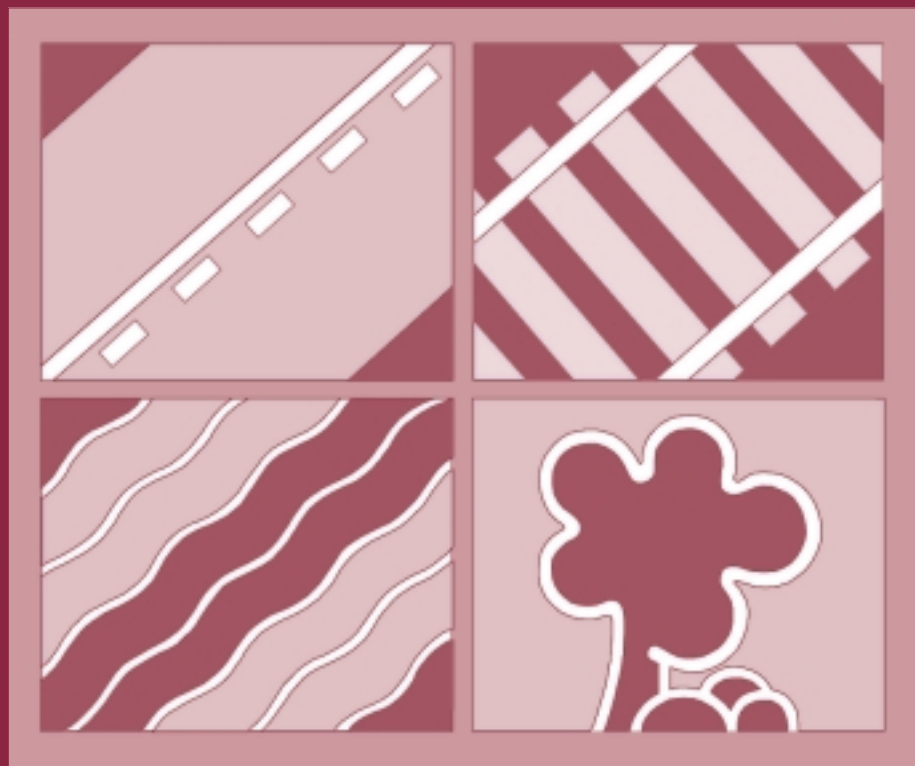


45^e Rapport annuel - 1998

ACTIVITÉS DE LA CONFÉRENCE

RÉSOLUTIONS DU CONSEIL
DES MINISTRES DES TRANSPORTS
ET RAPPORTS APPROUVÉS EN 1998



© OCDE, 1999

© Logiciel, 1987-1996, Acrobat, marque déposée d'ADOBE.

Tous droits du producteur et du propriétaire de ce produit sont réservés. L'OCDE autorise la reproduction d'un seul exemplaire de ce programme pour usage personnel et non commercial uniquement. Sauf autorisation, la duplication, la location, le prêt, l'utilisation de ce produit pour exécution publique sont interdits. Ce programme, les données y afférentes et d'autres éléments doivent donc être traités comme toute autre documentation sur laquelle s'exerce la protection par le droit d'auteur.

Les demandes sont à adresser au :

Chef du Service des Publications,
Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal,
75775 Paris Cedex 16, France.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

45^e Rapport Annuel

ACTIVITÉS DE LA CONFÉRENCE

RÉSOLUTIONS DU CONSEIL
DES MINISTRES DES TRANSPORTS
ET RAPPORTS APPROUVÉS EN 1998



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 39 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et trois, un statut de Membre observateur (Arménie, Liechtenstein et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:

45th Annual Report

ACTIVITIES OF THE CONFERENCE

Resolutions of the Council of Ministers of Transport and Reports Approved in 1998

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :

<http://www.oecd.org/cem/>

© CEMT 1999

*Les publications de la CEMT sont diffusées par
le Service des Publications de l'OCDE,*

2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

Rappel succinct de la structure et du fonctionnement de la Conférence	7
---	---

Première Partie

ACTIVITÉS DE LA CEMT

<i>Chapitre I.</i> QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL	11
A. Le «Bug» de l'an 2000	11
B. Stratégie des pouvoirs publics à l'égard de l'internalisation des coûts externes des transports	11
C. Courants d'échanges et de transport entre l'Europe et l'Asie	12
 <i>Chapitre II.</i> ACTIVITÉS DANS DES SECTEURS PARTICULIERS	15
A. Intégration des pays de l'Europe centrale et orientale	15
B. Investissements dans les infrastructures de transport	18
C. Chemins de fer	21
D. Transports routiers	21
E. Transports combinés	23
F. Transports et environnement	23
G. Sécurité routière	25
H. Transport des personnes à mobilité réduite	25
 <i>Chapitre III.</i> RECHERCHES ÉCONOMIQUES, STATISTIQUES ET DOCUMENTATION	29
A. Recherches économiques	29
B. Statistiques	43
C. Documentation et information	45
 <i>Chapitre IV.</i> RELATIONS EXTÉRIEURES	47

Deuxième Partie

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS 1970-1997

Introduction	51
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS D'EUROPE DE L'OUEST	52
Transports de marchandises	55
Transports de voyageurs.....	61
Accidents de la route	62
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS EN TRANSITION MEMBRES DE LA CEMT	66
Situation générale.....	66
Transports de marchandises	73
Transports de voyageurs.....	80
Accidents de la route	82

Troisième Partie

**RÉSOLUTION APPROUVÉE PAR LE CONSEIL DES MINISTRES
DES TRANSPORTS EN 1998**

Résolution n° 98/1 -- La stratégie des pouvoirs publics à l'égard de l'internalisation des coûts externes des transports.....	89
--	----

**RECOMMANDATIONS APPROUVÉES PAR LE CONSEIL DES MINISTRES
DES TRANSPORTS EN 1998**

Recommandation sur les visas pour conducteurs professionnels	95
Recommandation sur les usagers de la route vulnérables : les piétons	97

RAPPORTS APPROUVÉS PAR LE CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS EN 1998

Synthèse des principales questions de la politique ferroviaire.....	105
Nouvelles technologies dans les transports : état d'avancement de la mise en oeuvre des technologies	113
Nouvelles technologies dans les transports : questions politiques pour la discussion	169
Évolution du contingent multilatéral	171
Note sur les aspects sociaux du transport routier	176
Conclusions et Recommandations sur la situation du transport combiné en Europe	178
La législation pour améliorer les moyens d'accès au transport pour les personnes à mobilité réduite.....	182
Mesures consultatives concernant le transport pour les personnes à mobilité réduite	281

ANNEXES

I. Organigramme de la CEMT	299
II. Communiqué de presse après la 82ème Session du Conseil des Ministres tenue à Copenhague	300
III. Liste des pays Membres de la CEMT et date d'entrée	309
IV. Composition des bureaux de la CEMT	311
V. Liste des Délégués à la séance de Copenhague	312
VI. Liste des Organisations Internationales à statut consultatif au sein de la CEMT	326
VII. Rapport aux Gouvernements parties à la Convention Eurofima	331

INTRODUCTION

RAPPEL SUCCINCT DE LA STRUCTURE ET DU FONCTIONNEMENT DE LA CONFÉRENCE

Comme il ressort de l'organigramme de la CEMT reproduit en Annexe I, il existe dans le cadre de la Conférence, en dehors du Conseil des Ministres lui-même et de son Comité des Suppléants, deux catégories de formations de travail. En 1998, les formations en activité ont été les suivantes :

Groupes à caractère permanent

- Recherches Économiques
- Coopération Internationale en matière de Documentation sur l'Économie des Transports (CIDET)
- Groupe des Experts statisticiens

Groupes *Ad Hoc*

- Intégration des Nouveaux États Membres
- Transports et Environnement
- Tendances du Trafic International
- Investissements dans les Infrastructures des Transports
- "Task Force" sur les Coûts Sociaux des Transports
- Chemins de Fer
- Transports Combinés
- Transport Routiers
- Sécurité Routière
- Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite
- Aspects Fiscaux et Financiers des Marchés des Transports

Il convient de mentionner que, dès la fin de 1997, le Groupe préalablement constitué sur la "Gestion du trafic et information routière" a été dissous. En outre, dans le courant de 1998, le "Task Force sur les coûts sociaux des transports", après avoir rempli son mandat, a cessé de fonctionner. Les activités des deux autres groupes : "Tendances du trafic international" et "Tendances en matière d'investissements dans les infrastructures" ont été suspendues et seront reprises ultérieurement.

Les rapports élaborés par les divers Groupes sont examinés par le Comité des Suppléants et -- en cas d'approbation -- présentés au Conseil des Ministres.

Conformément aux nouvelles dispositions introduites en 1997, la présidence tournante de la CEMT prend désormais effet, non plus au début de chaque année civile, mais en milieu d'année. C'est ainsi que, pendant le premier semestre 1998, la Conférence a été présidée par le Ministre des Transports du Danemark, assisté dans le cadre du Bureau du Conseil des Ministres par le Ministre des Transports et de l'Économie Maritime de la Pologne (1er Vice-Président) et le Ministre des Transports et des Communications de la République Tchèque (2ème Vice-Président). A partir du deuxième semestre, le Bureau du Conseil était

composé des Ministres respectifs de la Pologne (Président) et de la République Tchèque (1er Vice-Président), auxquels s'est joint le Ministre de l'Équipement, de la Planification et de l'Administration Territoriale du Portugal en tant que nouveau 2ème Vice-Président. Cette nouvelle disposition vise à permettre une préparation plus efficace par la présidence de la session de printemps du Conseil des Ministres et une plus grande continuité dans le temps de l'action de celle-ci.

Le Conseil des Ministres a tenu sa 82ème session en 1998 à Copenhague (Danemark).

Le Comité des Suppléants s'est réuni à trois reprises : les 7 et 8 avril, le 26 mai et les 8 et 9 octobre 1998. Une réunion du Bureau élargi au niveau du Comité des Suppléants a eu lieu le 30 juin.

Il convient de signaler également que la Conférence a organisé en 1998, dans le cadre de ses activités scientifiques, cinq Tables Rondes portant respectivement sur les thèmes suivants :

- “L'étendue de la congestion en Europe”
- “Les péages d'usage des infrastructures ferroviaires”
- “Transports et loisirs”
- “Transport et vieillissement de la population”
- “La desserte des ports maritimes”

On trouvera les conclusions de ces Tables Rondes au chapitre III, section A.

En outre, la CEMT a organisé en 1998 deux Séminaires : l'un, sur l'invitation du gouvernement turc à Antalya, les 21 et 22 octobre, ayant pour titre “Nouveaux courants d'échanges : Nouvelles demandes de transport dans la région de la Mer Noire” ; l'autre à Paris, les 15 et 16 décembre, sur “Les aspects sociaux du transport routier”.

Enfin, la CEMT conjointement avec l'OCDE ont tenu un Atelier, les 23 et 24 septembre à Linz (Autriche) sur “L'aménagement spatial pour un transport urbain durable”.

Les développements qui suivent ont pour objet de donner un aperçu de l'ensemble des activités de la Conférence.

Première Partie

ACTIVITÉS DE LA CEMT

Chapitre I

QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

A. LE «BUG» DE L'AN 2000

Il existe un risque que certains ordinateurs et systèmes embarqués fonctionnent mal lorsque l'an 2000 arrivera, ceci parce que le codage de l'année à deux chiffres amènera les ordinateurs à confondre l'an 2000 avec l'année 1900. Dans le secteur des transports, ces risques concerneront surtout l'aviation mais ils toucheront aussi le transport maritime et les autres modes. A la session ministérielle de Copenhague, le Secrétaire d'état aux transports américain, Rodney Slater, a soulevé ce problème comme l'un de ceux où une coordination internationale et un échange était essentiel pour réduire les risques et où il était essentiel de partager l'information sur les bonnes pratiques en la matière. Suite à la session ministérielle, la CEMT a commencé à collecter de l'information sur les actions sur ce sujet dans le domaine des transports. L'information est maintenue à jour sur le site web de la CEMT.

On peut voir à partir de cette information que certains pays considèrent le problème avec attention tandis que d'autres n'ont pas commencé à s'y attaquer. En 1999, la CEMT suivra les derniers développements et fera rapport sur la question au Conseil de Varsovie.

B. STRATÉGIE DES POUVOIRS PUBLICS A L'ÉGARD DE L'INTERNALISATION DES COÛTS EXTERNES DES TRANSPORTS

Les Ministres ont approuvé une Résolution sur la stratégie des pouvoirs publics à l'égard de l'internalisation des coûts externes des transports à l'occasion du Conseil de 1998. Ils ont ainsi conféré un caractère officiel aux conclusions du rapport de la Task Force sur les coûts sociaux des transports, examinées l'année précédente et publiées en 1998 sous le titre « Des transports efficaces pour l'Europe ». La Résolution (voir ci-après) confirme l'engagement des Ministres de réduire les coûts externes des transports en les intégrant dans le jeu des mécanismes du marché, vu qu'il en découlerait des améliorations notables du bien-être ainsi que la possibilité de gérer les ressources et de maîtriser les dépenses publiques. Les Ministres ont souligné l'intérêt de la restructuration de la fiscalité (par opposition à l'augmentation pure et simple des taxes) afin d'offrir des incitations à réduire la pollution, la congestion et les coûts des accidents. Ils ont reconnu que les régimes fiscaux en vigueur dans de nombreux pays permettent déjà un certain degré d'internalisation, mais que l'on pourrait beaucoup faire encore pour accroître les incitations nécessaires en ciblant mieux les redevances grâce à la différenciation et en les liant plus directement à l'utilisation des infrastructures de transport.

Au sens de la Résolution, l'internalisation complète est un objectif à long terme, étant donné l'écart existant entre les redevances et réglementations actuelles et l'objectif idéal, et elle constitue un aspect essentiel des stratégies visant un développement durable. Les changements préconisés concernant les taxes et redevances doivent être appliqués de façon graduelle et progressive dans le souci d'éviter de fortes perturbations économiques ; il faut en outre les moduler avec discernement pour se garder de donner lieu à

des transferts modaux injustifiés pendant la période de transition. Ce processus étant graduel, la Résolution recommande instamment de prendre sans tarder les premières mesures en vue d'une meilleure internalisation. Il sera rendu compte des progrès de la mise en œuvre de la Résolution dans un délai de trois ans.

L'élaboration de la Résolution a marqué la fin des activités de la Task Force sur les coûts sociaux des transports, qui a été dissoute après quatre années d'existence. L'achèvement fructueux de ses travaux doit beaucoup à sa Présidence, assurée par M. Sami Mauch, de l'INFRAS, pour le compte de l'Office fédéral suisse des transports.

Les conclusions de Table ronde 109 sur l'étendue de la congestion en Europe ont également été portées à la connaissance des Ministres en 1998.

C. COURANTS D'ÉCHANGES ET DE TRANSPORT ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE

A l'invitation des autorités turques, la CEMT, en coopération avec le Ministère des transports de Turquie, a organisé un séminaire à Antalya les 21 et 22 octobre 1998, sur le thème « Nouveaux courants d'échanges : nouvelles exigences pour les transports. »

Ce séminaire, préparé dans une optique scientifique tout en étant axé sur l'action des pouvoirs publics, devait permettre de mieux comprendre les conséquences, pour les transports dans la région, de la croissance et du développement de courants d'échanges nouveaux ou radicalement modifiés.

En se fondant sur les travaux antérieurs, il a favorisé une analyse plus approfondie des nouvelles liaisons de transport et des liens commerciaux dans le Bassin de la mer Noire et entre l'Europe et l'Asie. Des événements politiques, comme les Conférences qui ont eu lieu à Sochi en avril 1998 et à Saint-Pétersbourg en mai 1998 avaient déjà soulevé des problèmes et des questions qui ont pu être examinés dans un cadre plus analytique. Des contacts avec d'autres organisations internationales, notamment l'UE, la CEE/ONU, l'OCDE ainsi qu'avec les organisations de coopération régionale comme la TRACECA et la CEMN, ont permis d'enrichir les débats.

Les conclusions préliminaires générales ci-après se sont dégagées de ce séminaire :

- Le trafic ne sera peut-être pas important sur la totalité des itinéraires et des corridors entre l'Europe et l'Asie, mais les flux régionaux se sont déjà notablement développés sur certains tronçons.
- Malgré les difficultés d'ordre politique qu'éprouvent certains pays de la région, les courants d'échanges et flux de transport entre celle-ci et les pays européens augmenteront à l'avenir, mais ce sont les flux régionaux qui se développeront le plus.
- Les données sur les échanges régionaux et les informations connexes sur les caractéristiques des transports sont limitées. Il a été proposé d'organiser une table ronde régionale sur ce thème.
- Une amélioration notable des infrastructures de transport, notamment ferroviaires, est nécessaire. A cet effet, il faut trouver des mécanismes de financement appropriés.
- La planification des infrastructures manque de coordination dans la région et elle pourrait s'améliorer sensiblement. Il serait utile d'entamer un processus de planification à moyen et à long termes, même si les prévisions sont un peu difficiles à établir en raison des tensions politiques.
- Les transports et les échanges se heurtent à de lourds obstacles. Hormis les problèmes d'infrastructure, on peut citer, en particulier, les passages aux frontières, les taxes de transit, les problèmes d'obtention d'autorisations de transport, l'harmonisation insuffisante et la discrimination à l'encontre d'opérateurs étrangers.

- Dans certaines parties de la région, on constate, simultanément, des accroissements importants du trafic en transit et du trafic local. Il faut trouver un équilibre rationnel entre la nécessité d'un développement local et les mesures à prendre pour faire face à l'augmentation des flux en transit.
- Il faut concilier la logique du transport, facteur de développement économique, et sa tarification. On pourrait établir un inventaire des tarifs appliqués et des obstacles créés.
- Un aspect important, du point de vue régional, tient au fait que la région de la mer Caspienne renferme du pétrole. Certes, choisir le mode et l'itinéraire optimaux pour les différents marchés est une tâche complexe, mais ce pétrole doit être acheminé de manière sûre, dans l'optique de la protection de l'environnement aussi bien que de la sécurité.
- Il y a des points faibles dans le cadre institutionnel de coopération internationale dans la région. Un soutien politique plus vigoureux venant de l'extérieur et une coopération plus poussée avec des organisations internationales contribueront sans doute au développement de la région. Ils donneront aussi des signaux importants à d'éventuels investisseurs.
- La CEMT peut apporter son concours par de nombreux moyens, par exemple dans les domaines de la collecte de données et des activités de recherche, ou en organisant des tables rondes régionales, ou encore par des communications spécifiques sur l'action des pouvoirs publics dans les domaines susmentionnés. Les relations avec les organisations régionales intéressées (CEMN, ECO, TRACECA) pourraient être renforcées. En outre, si les pays concernés le jugent bon, il serait possible de convoquer des réunions ministérielles à l'échelon régional.

Chapitre II

ACTIVITÉS DANS DES SECTEURS PARTICULIERS

A. INTÉGRATION DES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

La CEMT a encore accueilli de nouveaux pays en 1998. L'Albanie, l'Azerbaïdjan et l'Islande en sont tous trois devenus Membres de plein droit. La CEMT comptait ainsi, à la fin de 1998, 39 Membres de plein droit, 5 Membres associés et 3 pays observateurs (voir la liste des pays Membres à l'Annexe I).

Le Groupe sur l'intégration des nouveaux Etats Membres a été constitué à la suite d'une décision prise par le Comité des Suppléants au cours de sa session de janvier 1993, avec pour tâche de suivre et de coordonner les activités de la CEMT relatives à l'intégration et de veiller à ce que les actions appropriées soient menées au sein des groupes connexes de la CEMT. Depuis, le Groupe sur l'intégration a entrepris des travaux sur de nombreuses questions d'intérêt commun auxquels les nouveaux pays Membres ont été associés. Il convient notamment de mentionner à cet égard :

- La Résolution d'ensemble sur les transports routiers de marchandises.
- Le Séminaire sur l'accès aux marchés européens des transports.
- La Résolution sur l'accès aux marchés des transports européens, adoptée à la réunion du Conseil des Ministres de Vienne en 1995.
- Le Séminaire sur la privatisation et la réglementation du transport routier de marchandises.
- Le lancement et la surveillance de l'étude PHARE sur les conditions d'intégration graduelle des marchés européens de transport terrestre.
- L'examen de la politique des transports dans plusieurs nouveaux Etats Membres.

En 1998, le Groupe a poursuivi ses travaux en ce sens. Un certain nombre de questions ont été examinées et des événements particuliers concernant l'intégration ont été organisés :

- **Suivi des recommandations de l'étude PHARE sur les conditions d'intégration progressive des marchés européens de transport terrestre**

L'étude PHARE sur les conditions d'intégration graduelle des marchés européens de transport terrestre, achevée en 1998, a confirmé l'existence d'obstacles commerciaux, financiers, juridiques, administratifs et opérationnels à l'intégration des marchés. Le Groupe a analysé les recommandations de l'étude afin de faire le point sur les progrès réalisés et d'évaluer ce qu'il reste à faire pour mettre en œuvre la Résolution adoptée à Vienne en 1995.

Le Groupe a jugé que les Recommandations relatives à la libéralisation de l'accès aux marchés, à l'harmonisation de la concurrence et à la levée des obstacles aux transports et aux échanges pour les transports routiers, ferroviaires, combinés et par voie navigable revêtaient une importance primordiale.

Le Groupe a suggéré un certain nombre de mesures et d'activités concrètes visant à lever les obstacles définis dans l'étude PHARE et a indiqué les domaines dans lesquels la CEMT pouvait contribuer davantage aux travaux en cours concernant la mise en œuvre de la Résolution adoptée à Vienne en 1995.

Les principales conclusions des travaux du Groupe sur cette question seront présentées aux Ministres à la Session qu'ils tiendront en 1999 à Varsovie.

- **La procédure pan européenne d'harmonisation et d'ajustement des systèmes de transports**

Une discussion sur la procédure pan européenne d'harmonisation et d'ajustement des systèmes de transport a été initiée par le Groupe. L'Estonie, la Pologne et la République tchèque ont présenté des informations sur leurs principaux problèmes en ce qui concerne le rapprochement des lois. L'impact d'un rapprochement avec la législation de l'Union européenne pour les pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne ni candidats à l'adhésion a également été discuté. Ceci peut contribuer à une coordination plus effective des activités législatives en Europe d'où il résultera une intégration plus efficiente des systèmes de transport au niveau européen.

La CEMT présentera un rapport et des recommandations sur cette question aux Ministres à la session de 1999 à Varsovie.

- **Rédaction d'un nouveau rapport sur les passages aux frontières dans les pays de la CEMT**

Depuis le rapport de 1994, le nombre de pays Membres de la CEMT a augmenté, et avec lui le nombre de frontières internationales et par conséquent la portée de cette étude. Des investissements considérables ont été consacrés aux installations frontalières, en particulier en Europe centrale et orientale, et plusieurs initiatives multilatérales et bilatérales ont été menées pour harmoniser la documentation nécessaire lors des passages aux frontières. Cependant, la croissance du trafic international observée à la suite du démembrement de l'ex-Union soviétique a accentué la pression sur les points de passage aux frontières, ce qui a engendré de nouveaux problèmes de capacité demandant à être résolus. La multiplication de restrictions nationales sur les mouvements de poids lourds, qui touchent différentes heures et journées, y est également pour quelque chose, dans la mesure où ces restrictions entraînent une concentration du trafic aux points de passage. Malgré les efforts considérables qui ont été déployés et qui ont permis de réduire globalement les temps d'attente, il faut encore attendre près d'une vingtaine d'heures en moyenne à plusieurs points de passage routier. La démarche suivie dans le nouveau rapport a consisté à évaluer les travaux réalisés depuis 1994, à faire le point sur les transformations économiques et politiques intervenues depuis et à analyser les derniers obstacles qui subsistent. Il a été convenu que ce rapport devrait couvrir le transport combiné, le transport ferroviaire et le transport par voie navigable de marchandises, ainsi que le transport routier.

Le rapport s'appuie essentiellement sur une sélection d'études réalisées par différentes organisations, qui ont été complétées par la visite d'un certain nombre de points de passage à la frontière polonaise afin de recueillir des données de première main et de confirmer plusieurs des conclusions qui avaient été formulées dans les études examinées. Des renseignements complémentaires ont été fournis par les pays Membres à l'invitation du Secrétariat.

La CEMT présentera le rapport ainsi que les recommandations qui en découlent aux Ministres, à la session qu'ils tiendront à Varsovie en 1999.

- **Financement des infrastructures de transport, notamment dans le cadre de partenariats public-privé (PPP)**

Le Groupe a continué d'examiner l'expérience acquise dans le cadre de PPP et d'en tirer des enseignements pour l'action des pouvoirs publics. C'est ainsi qu'ont été présentés et examinés des exemples de recours aux PPP pour le développement des infrastructures de transport en Hongrie, en République tchèque et en Pologne. Ces exemples ont révélé que les PPP peuvent être utiles aux nouveaux

pays Membres de la CEMT car les moyens classiques de financement sont souvent insuffisants. Il a été conclu qu'un débat plus approfondi serait nécessaire sur ce sujet et qu'un séminaire y serait consacré en 1999.

- **Séminaire "Nouveaux courants d'échanges : nouvelles demandes de transport dans la région de la mer Noire", tenu les 21 et 22 octobre à Antalya (Turquie)**

Ce séminaire, qui a été organisé conjointement par la CEMT et le Ministère turc des transports, avait pour objectif d'acquérir une meilleure connaissance des conséquences, pour les transports dans la région, de l'essor des courants d'échanges nouveaux ou radicalement modifiés dans la région de la mer Noire ainsi qu'entre l'Europe et l'Asie, d'analyser la situation et de formuler des propositions quant aux implications pour l'action des pouvoirs publics.

Le séminaire a réuni plus de 70 experts et décideurs représentant des administrations nationales, des organisations internationales et des institutions financières, qui se sont penchés sur la situation économique et politique actuelle, les courants d'échanges et les flux de transport du moment ainsi que les tendances qui ont une incidence sur la région. Des séances distinctes ont été consacrées aux priorités de développement des infrastructures de transport, aux possibilités de financement pour faire face aux besoins grandissants de transport ainsi qu'aux avantages et inconvénients des transports routiers, ferroviaires et combinés dans la région.

Les principales conclusions et implications pour l'action des pouvoirs publics qui se sont dégagées du séminaire sont les suivantes :

- Le trafic ne sera peut-être pas important sur la totalité des itinéraires et des corridors entre l'Europe et l'Asie, mais les flux régionaux sont déjà notablement développés sur certains tronçons.
- Malgré les difficultés d'ordre politique qu'éprouvent certains pays de la région, les courants d'échanges et flux de transport entre celle-ci et les pays européens augmenteront à l'avenir, mais ce sont les flux régionaux qui se développeront le plus.
- Les données sur les échanges régionaux et les informations connexes sur les caractéristiques des transports sont limitées. Il a été proposé d'organiser une Table ronde régionale sur ce thème.
- Une amélioration notable des infrastructures de transport, notamment ferroviaires, est nécessaire. A cet effet, il faut trouver des mécanismes de financement appropriés.
- La planification des infrastructures manque de coordination dans la région et elle pourrait s'améliorer sensiblement. Il serait utile d'entamer un processus de planification à moyen et à long terme, même si les prévisions sont un peu difficiles à établir en raison des tensions politiques.
- Les transports et les échanges se heurtent à de sérieux obstacles. Hormis les problèmes d'infrastructure, on peut en effet citer en particulier les passages aux frontières, les taxes de transit, les problèmes d'obtention des autorisations de transport, l'harmonisation insuffisante et la discrimination à l'encontre des opérateurs étrangers.
- Dans certaines parties de la région, on constate, simultanément, des accroissements importants du trafic de transit et du trafic local. Il faut trouver un équilibre rationnel entre la nécessité d'un développement local et les mesures à prendre pour faire face à l'augmentation des flux de transit.
- Il faut concilier la logique des transports, facteur de développement économique, et sa tarification. On pourrait établir un inventaire des tarifs appliqués et des obstacles créés.
- Caractéristique importante, la région de la mer Caspienne recèle du pétrole. Certes, choisir le mode et l'itinéraire optimaux pour les différents marchés constitue une tâche complexe, mais ce pétrole doit être acheminé en toute sécurité, et sans risque pour l'environnement.
- Il y a des points faibles dans le cadre institutionnel de coopération internationale dans la région. Un soutien politique plus vigoureux venant de l'extérieur et une coopération plus étroite avec les

organisations internationales contribueront sans doute au développement de la région. Ils donneront aussi des signaux importants à d'éventuels investisseurs.

- La CEMT peut apporter son concours par de nombreux moyens, par exemple dans les domaines de la collecte de données et des activités de recherche, en organisant des tables rondes régionales, ou encore par des contributions spécifiques sur l'action des pouvoirs publics dans les domaines susmentionnés. Les relations avec les organisations régionales compétentes (CEMN, ECO, TRACECA) pourraient être renforcées. En outre, si les pays concernés le jugent utile, il serait possible de convoquer des réunions ministérielles à l'échelon régional.

On trouvera de plus amples renseignements sur le Séminaire, y compris la version intégrale des principales communications et interventions, sur le site Internet de la CEMT (<http://www.oecd.org/cem/>).

Comme le veut l'usage, le Groupe échange régulièrement de l'information sur les faits nouveaux et les récentes activités ou modifications législatives. L'UE rend également compte de ses activités. Les documents pertinents sont disponibles auprès du Secrétariat.

L'intégration demeure un thème important pour la CEMT, et figure régulièrement à l'ordre du jour des réunions de groupes de travail spécialisés ainsi que des sessions des Suppléants et des Ministres.

B. INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Lors de sa session d'automne en 1987, le Conseil des Ministres avait été saisi d'un rapport relatif à l'évolution des investissements dans les infrastructures de transport des pays de la CEMT. Ce document qui a fait l'objet ensuite d'une publication spécifique sous le titre "*Les investissements dans les infrastructures de transport des pays de la CEMT*", portait sur la période 1975-85. Il faisait ressortir que, dans cet intervalle, les investissements annuels consacrés aux infrastructures de transport avaient diminué en termes réels de 25 pour cent alors même que les trafics avaient augmenté de 25 pour cent. La baisse ainsi constatée était particulièrement marquée pour les routes et les voies navigables.

Préoccupé par cette évolution, le Conseil des Ministres avait demandé qu'une mise à jour de ce rapport soit effectuée régulièrement, selon une périodicité quinquennale, afin de présenter une vue actualisée de la situation.

Pour répondre à ce mandat, un nouveau rapport couvrant la période 1980-1989 a donc été préparé par le Groupe ad hoc sur les investissements dans le secteur des transports et présenté au Conseil des Ministres en mai 1991 lors de sa session d'Antalya.

Ce document mettait en évidence une nette reprise depuis 1985 des investissements en infrastructures de transport : en termes réels, les investissements effectués au cours de l'année 1989 étaient en effet supérieurs de près de 10 pour cent à ceux réalisés en 1980. La comparaison entre les modes de transport révélait cependant une progression sensible des investissements ferroviaires et aéroportuaires au cours de la décennie 80 alors que, pendant la même période, les investissements relatifs aux voies navigables et aux ports maritimes n'avaient cessé de décliner. De leur côté, malgré une forte reprise à la fin des années 80, les investissements routiers étaient encore en 1989 en retrait de près de 5 pour cent par rapport à leur niveau de 1975.

Le rapport ainsi examiné par les Ministres a fait l'objet d'une publication sous le titre "*Les investissements en infrastructures de transport dans les années 80*" qui a servi de référence à de nombreuses autres études ultérieures.

Afin d'actualiser cette étude et répondre à la demande du Conseil des Ministres, le Groupe ad hoc sur les investissements dans le secteur des transports a décidé en 1996 de lancer une nouvelle enquête afin de collecter des données sur l'évolution des investissements au cours de la période 1985-95. Pour la première fois le questionnaire qui servait de support à cette enquête, a également été adressé aux nouveaux pays membres de la CEMT situés en Europe Centrale et Orientale.

D'une manière générale le questionnaire utilisé pour l'enquête lancée en 1996 visait à évaluer le volume des dépenses d'investissement et d'entretien dans les différents secteurs des transports afin de pouvoir orienter les décisions des pouvoirs publics dans ce domaine. Les concepts retenus pour ce questionnaire ont été soigneusement choisis et leur validité a été établie dans le cadre des deux études précédentes.

A la lumière de l'expérience acquise au cours des deux premières études, le questionnaire a été quelque peu simplifié. Etant donné le nombre insuffisant de réponses obtenues, les questions sur les investissements liés à l'environnement, à la sécurité et à la circulation aérienne ont été supprimées. On a également éliminé la distinction entre les investissements en zone urbaine et les investissements hors agglomération. En revanche, par rapport aux enquêtes précédentes, le questionnaire utilisé comporte certains ajouts ; c'est ainsi qu'ont été introduites des questions relatives aux autoroutes et aux réseaux transeuropéens.

Au cours de l'année 1997, les résultats de l'enquête ainsi réalisée ont été dépouillées et exploitées. Ils ont fait l'objet d'une intense concertation avec les pays membres afin de valider les données transmises par les différents pays. Sur la base des informations recueillies, le groupe ad hoc sur les investissements dans le secteur des transports a rédigé et mis au point, lors de deux réunions en janvier et mars 1998, un rapport intitulé «Evolution des investissements en infrastructures de transport de 1985 à 1995». Ce document a été présenté au Conseil des Ministres lors de sa session de Copenhague.

Même si les tendances varient sensiblement d'un pays à l'autre, ce rapport permet de dégager globalement un certain nombre d'enseignements.

Tout d'abord, certaines tendances dénotent un effort incontestable visant à moderniser les infrastructures de transport et à les adapter à la croissance des trafics :

- L'accroissement en valeur absolue des dépenses d'investissement consacrées aux infrastructures de transport terrestre dans les anciens pays membres de la CEMT : de 1985 à 1995, ces dépenses ont augmenté de 32 %. Cette tendance est corroborée par les informations relatives à la valeur en capital des infrastructures de transport qui elle aussi a progressé sensiblement durant les dix années étudiées (+25 % pour les infrastructures routières, +30% pour les infrastructures ferroviaires).
- Les sommes de plus en plus importantes mobilisées par les nouveaux pays membres afin d'améliorer leurs infrastructures de transport terrestre : +48 % entre 1993 et 1995.
- L'augmentation des investissements en infrastructures pour tous les modes de transport terrestre même si, dans les anciens pays membres, la route avec une augmentation de +35 % paraît avoir été particulièrement privilégiée durant la période étudiée (1985-1995), les investissements ferroviaires s'étant accrus pour leur part de 27 % et ceux dévolus aux voies navigables étant demeurés stables. Dans les nouveaux pays membres, les investissements ferroviaires ont connu entre 1993 et 1995 la plus forte hausse (+77 %) tandis que les investissements routiers ont augmenté de 37 % et ceux affectés aux voies navigables de 23 %.

- La croissance significative des investissements destinés aux infrastructures de transport combiné qui ont été multipliés par six entre 1987 et 1995 dans les anciens pays membres.
- La progression en valeur absolue (+5 % pour la route et +7 % pour le rail) des dépenses d'entretien des infrastructures de transport dans les anciens pays membres.

D'autres évolutions soulèvent en revanche certaines interrogations :

- Le changement de tendance apparu depuis 1993 avec un recul marqué en valeur absolue (-10 %) au cours des trois dernières années étudiées, des investissements consacrés aux infrastructures de transport terrestre dans les anciens pays membres.
- Le décalage persistant entre le niveau des investissements affectés aux infrastructures routières et l'évolution des prestations de ce secteur des transports en tonnes-kilomètres et en voyageurs-kilomètres. Ce phénomène que l'on retrouve également au niveau de la valeur en capital des infrastructures utilisées, se manifeste aussi bien dans les anciens pays membres que dans les nouveaux. Il doit cependant être examiné avec beaucoup de précaution car de nombreux arguments sont avancés prouvant qu'une évolution parallèle des investissements et des trafics n'est pas nécessairement souhaitable compte tenu des conséquences économiques, environnementales et sociales d'une telle politique.
- La baisse de la proportion des investissements consacrés aux infrastructures de transport que l'on compare ceux-ci au Produit Intérieur Brut ou à la Formation Brute de Capital Fixe. Cette proportion dans les PECO (1 % du PIB et 4.2 % de la FBCF) ne paraît notamment pas suffisante pour permettre une mise à niveau rapide des infrastructures de transport de ces pays.
- La faiblesse en valeur absolue (0.25 % de la totalité des investissements affectés aux infrastructures de transport terrestre) des dépenses spécifiquement consacrées aux infrastructures de transport combiné.
- La progression modeste (+5 %) des dépenses d'entretien des infrastructures routières dans les anciens pays membres qui paraît peu compatible avec les opérations de maintenance qu'exige un trafic en forte augmentation.
- La baisse sensible en valeur absolue des dépenses d'entretien des infrastructures tant ferroviaires (-12 %) que routières (-14 %) dans les pays en transition alors que ces infrastructures présentent déjà de graves insuffisances qualitatives.

Les conclusions précédentes ne pouvaient qu'interpeller les responsables politiques, au premier rang desquels les Ministres des transports. C'est pourquoi ceux-ci en ont largement débattu lors de la session de Copenhague. Ils ont eu ainsi l'occasion de préciser les actions qu'ils comptent entreprendre dans les années à venir tant au niveau des investissements en infrastructures que de l'entretien des réseaux de transport. De nombreuses interventions ont porté sur la priorité qu'il convient d'accorder à l'avenir aux investissements en infrastructures par rapport à d'autres actions politiques telles qu'une meilleure gestion des trafics, une exploitation plus efficace dans le temps et l'espace des infrastructures existantes, une utilisation plus rationnelle des véhicules, un contrôle plus fin de la demande...

Le rapport présenté au Conseil des Ministres fera l'objet d'une publication au début de l'année 1999. Cette publication se présentera sous la forme de deux volumes. Le volume 1 comportera un sommaire exécutif, le rapport proprement dit, des tableaux statistiques de synthèse et une présentation sous forme de cartes réalisées à l'aide de systèmes d'information géographique (GIS). Dans le volume 2 seront reproduits pour chaque pays des tableaux statistiques détaillés ainsi qu'une monographie décrivant la politique spécifique de ce pays dans le domaine des infrastructures de transport.

C. CHEMINS DE FER

Le Conseil a tenu, en 1998, un débat sur la réforme dans le secteur ferroviaire, en invitant l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et la Communauté des chemins de fer européens (CCFE) à s'y exprimer. Les Ministres ont procédé à un échange de vues sur l'intérêt d'un développement des marchés ferroviaires permettant d'en exploiter pleinement les potentialités et, en particulier, sur les moyens possibles d'agir conjointement afin de stimuler l'expansion des services ferroviaires internationaux. Bien qu'ils n'accordent pas tous la même importance relative au rôle des mécanismes du marché et à l'intensification de la coopération entre les entreprises ferroviaires nationales, les Ministres ont approuvé une déclaration sur une politique commune visant les aspects essentiels de la réforme future des chemins de fer (se reporter à la Synthèse des principales questions de la politique ferroviaire, document CM(99)1 ci-après).

Le débat faisait fond sur des documents préparés par le Groupe sur les chemins de fer -- un rapport publié sous le titre « La restructuration des chemins de fer en Europe » et la Synthèse des principales questions de la politique ferroviaire. Le projet initial de la synthèse était établi par M. Pierre Forton, Directeur général de l'Administration du transport terrestre du Ministère belge des communications et de l'infrastructure, Président du Groupe pendant la décennie écoulée, poste qu'il a quitté à la fin de l'année. Il est remplacé par M. Krzysztof Celinski qui, au moment où il a été nommé, faisait partie du Ministère polonais des transports et de l'économie maritime et occupe actuellement la fonction de Directeur général de l'infrastructure à PKP, société nationale des chemins de fer polonais.

D. TRANSPORTS ROUTIERS

Afin d'améliorer le fonctionnement du **contingent multilatéral d'autorisations de transport routier international** de la CEMT, le Conseil des Ministres a adopté à Copenhague, en mai 1998, plusieurs propositions de modification de ce système :

- Il s'est tout d'abord déclaré d'accord pour *augmenter la proportion des autorisations traditionnelles susceptibles d'être échangées contre des autorisations pour des camions "verts" ou des camions "plus verts et sûrs"*. A compter du 1er janvier 1999, chaque pays aura la possibilité d'échanger une autorisation traditionnelle contre deux autorisations pour camions "verts" ou quatre autorisations pour camions "plus verts et sûrs" et ce pour la totalité du contingent de base d'autorisations qui lui est alloué, au lieu de la moitié seulement jusque là. L'adoption d'une telle disposition, outre le fait qu'elle ne peut qu'encourager les États membres à recourir à des camions plus respectueux de l'environnement, constitue un premier pas significatif en vue d'une simplification du système qui pourrait se traduire à terme par une réduction des différentes catégories d'autorisations actuellement utilisées.
- Le Conseil a par ailleurs entériné la création d'un *contingent spécial d'autorisations* dont les critères d'octroi (situation économique exceptionnelle par suite de catastrophe naturelle ou de conflit armé, possibilité très limitée de recours à d'autres modes que le transport routier) ont été définis avec précision. Il a fixé le nombre d'autorisations ainsi accordées et la durée d'existence de ce type de contingent. Sur la base de cette décision, un contingent spécial a été créé en faveur de la Bosnie-Herzégovine et de la Moldova.
- Le Conseil des Ministres a également fixé les contingents d'autorisations accordées à *deux nouveaux pays Membres*: la Fédération de Russie (234 autorisations) et la Géorgie (120 autorisations).

- Enfin, les Ministres ont approuvé formellement *le Manuel sur le contingent multilatéral*. Ce manuel, destiné aux transporteurs titulaires d'autorisations de la CEMT ainsi qu'aux services intervenant dans la gestion du contingent et le contrôle de son utilisation, décrit l'ensemble des règles de fonctionnement du système, en précisant notamment les caractéristiques des autorisations ainsi que les conditions et les possibilités de leur utilisation.

Le problème des **taxes et pratiques discriminatoires** appliquées aux transports routiers internationaux par certains pays ayant été soulevé par plusieurs intervenants, la CEMT a été chargée d'examiner les moyens permettant d'éliminer les distorsions de concurrence qui en résultent.

Le Conseil des Ministres a aussi adopté, avec réserve de l'Autriche et du Portugal, une **Recommandation sur les visas pour les conducteurs professionnels**. Les difficultés rencontrées par les conducteurs qui participent au transport international, pour obtenir des visas sont régulièrement dénoncées, les retards qui en résultent constituant une entrave au commerce international. Afin de faciliter la délivrance de tels visas, le texte approuvé par les Ministres demande notamment que soit examinée la possibilité, dans un premier temps, de simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de justificatifs exigés, de réduire les délais d'obtention des visas pour les conducteurs professionnels et d'émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année.

La libéralisation devant s'accompagner d'une harmonisation des conditions de concurrence, notamment dans le **domaine social**, afin d'éviter toute distorsion, le Conseil des Ministres a précisé à Copenhague le mandat confié à la CEMT en ce domaine. Ce mandat prévoit la présentation lors de la prochaine session ministérielle d'un rapport sur les conditions sociales (temps de travail, de conduite et de repos, rémunérations liées aux activités de transport, formation des conducteurs, contrôles...) existant dans les différents pays membres pour les transports routiers de marchandises, ainsi que sur le niveau d'harmonisation des dispositions qui réglementent ces conditions. Dans cet esprit, un Séminaire sur les aspects sociaux du transport routier a été organisé les 14 et 15 décembre. Les discussions étaient lancées, selon les principaux thèmes récurrents :

- *Conditions de travail*
Sous cette "rubrique" ont été notamment abordés, dans un contexte *dynamique*, au-delà des conditions actuelles, le temps de travail, la sécurité du travail (sûreté des biens et des personnes), la santé du conducteur. Les effets des modifications envisagées ont tout d'abord été abordés. Une mention spéciale du travail de nuit a été faite, sujet qui avait été abordé par ailleurs dans plusieurs rapports.
- *L'accès à la profession et le devenir de celle-ci*
- *Les enjeux économiques*
Ici ce sont les problèmes de compétitivité des entreprises (rémunération du personnel de conduite, structure des entreprises), les questions liées à la sous-traitance, la concurrence entre entreprises mais aussi entre pays qui ont été soulevées.
- *Le rôle et les limites des autorités publiques*
Quelles réglementations peut-on envisager ? Faut-il de nouveaux règlements ou ne doit-on pas avant tout veiller à appliquer les règlements existants ? Effets pervers de certains règlements : restrictions de circulation... ; efficacité des moyens de contrôle, perspectives offertes par les nouvelles technologies ; conventions collectives ou règlements nationaux/internationaux ? Telles furent les questions posées sous ce point.

Sur la base des conclusions de ce Séminaire, un rapport et des recommandations devraient être soumis au Conseil des Ministres de 1999.

E. TRANSPORTS COMBINÉS

Le Conseil des Ministres, réuni à Copenhague, a pris connaissance d'un rapport qui décrit **la situation actuelle du transport combiné en Europe**. Ce document dresse tout d'abord un panorama de la situation de ce type de transport dans les pays d'Europe centrale et orientale qui ont adhéré ces dernières années à la CEMT et s'efforce également de mettre en évidence les développements récents qu'a connus le transport combiné dans les pays Membres de longue date, en mettant à jour une précédente étude qui datait de 1992 ; il évalue dans quelle mesure les Résolutions adoptées antérieurement par le Conseil des Ministres ont été efficaces à cet égard. Ce rapport étend son champ d'observation, au delà de la route et du rail, aux voies navigables et à la navigation maritime à courte distance. Il fait ressortir les faiblesses actuelles du transport combiné (inadaptation des infrastructures, manque de capacité des installations de transbordement, qualité déficiente des opérations terminales, coopération insuffisante entre tous les acteurs pour les passages aux frontières, développement trop limité du suivi en temps réel des mouvements...) et suggère des améliorations possibles.

Sur la base de ce rapport, le Conseil des Ministres a adopté toute une série de recommandations qui s'adressent aux différents partenaires, tant publics que privés, nationaux ou internationaux, et qui portent sur certains éléments nécessaires pour garantir à la fois une amélioration effective et un développement durable du transport combiné. Ces recommandations sont destinées en premier lieu aux institutions nationales et internationales ; elles portent sur les coûts et les prix, les réseaux, l'interopérabilité, les processus d'exploitation, les mesures réglementaires et les contrôles. Elles visent également les différents opérateurs de la chaîne de transport combiné afin que s'instaure entre eux une coopération plus efficace ; elle leur demande, en particulier, d'offrir les opérations de transport combiné à un prix réellement compétitif, d'augmenter la capacité des terminaux, d'utiliser les technologies les plus performantes, de fournir aux clients une information en temps réel sur la localisation de leurs envois et de participer activement aux opérations de transport combiné qui sont mises en place le long d'itinéraires spécifiques tels les corridors expérimentés au sein de l'Union Européenne.

Par ailleurs, le Groupe sur les transports combinés a entamé la révision de la terminologie utilisée en transports combinés et éditée en 1993. Ce travail, sous la responsabilité des trois organisations suivantes : Commission de l'Union Européenne, Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies et C.E.M.T. devrait permettre l'adaptation du vocabulaire employé au sein des trois organisations au développement de ce mode de transport. Il est prévu d'ajouter une version russe aux trois langues déjà répertoriées, l'allemand, l'anglais et le français.

F. TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

Environnement

Le Groupe sur les transports et l'environnement a poursuivi ses travaux sur la réduction des émissions de CO₂ imputables aux transports, en collaboration avec l'industrie automobile représentée par l'OICA et l'AECA, et il a notamment organisé avec les laboratoires de TNO et le gouvernement néerlandais un atelier qui s'est tenu à Delft et portait sur la contribution notable que l'on peut escompter d'une

amélioration du comportement au volant. On peut consulter les résultats de cet atelier sur le site web de la CEMT. Le Groupe a repris l'activité relative aux coûts sociaux des transports et entamé des travaux sur la relation entre les régimes fiscaux en vigueur et les recommandations de la Task Force sur les coûts sociaux des transports, ainsi que des préparatifs pour assurer un suivi de la mise en œuvre de sa Résolution.

Un examen des priorités pour les activités sur les transports et l'environnement en Europe centrale et orientale a été achevé : il met en évidence que les nouveaux pays Membres placent au premier rang des priorités l'évaluation des résultats des programmes publics d'incitations en faveur de la mise à la casse des véhicules polluants pour les remplacer par des voitures moins polluantes. A la suite de cet examen, des travaux ont été entrepris sur ce thème.

Transport urbain durable

Un projet conjoint CEMT-OCDE sur le transport urbain durable a été lancé en 1998. Les trois principales activités du projet -- une série d'ateliers thématiques, une enquête sur les villes et une série d'examens par pays sur la politique des transports urbains -- ont été organisées suivant les orientations définies lors d'une réunion d'experts tenue en novembre 1997.

Ce projet fait suite aux travaux menés conjointement par les deux organisations au début des années 90, qui ont débouché sur la publication « Transports urbains et développement durable », en 1995. Ce rapport proposait une stratégie en trois volets pour favoriser le transport durable dans les villes. Cette nouvelle phase des travaux mettra l'accent sur la mise en œuvre de politiques pour des transports urbains durables. Elle visera essentiellement à déterminer pourquoi ces politiques sont si difficiles à mettre en œuvre dans les villes, à isoler les obstacles et à définir les stratégies que les pays et les villes peuvent suivre pour les surmonter.

Le pilotage des questions de fond et des aspects organisationnels du projet, qui s'échelonnera sur une période d'environ trois ans, a été confié à un Groupe de direction composé de spécialistes du secteur public et d'autres professionnels des transports urbains.

S'agissant des ateliers, le premier d'une série de quatre, qui s'est tenu à Linz (Autriche) sous les auspices du gouvernement autrichien, a examiné les stratégies devant permettre d'articuler aménagement du territoire et planification des transports. Les autres ateliers seront consacrés à la mise en œuvre de stratégies de transports publics durables (Athènes, juin 1999), à la gestion de l'utilisation de l'automobile dans les villes (Dublin, décembre 1999) et aux questions institutionnelles (Washington, D.C., septembre 2000).

Les travaux ont également commencé en ce qui concerne l'enquête sur les villes, qui portera sur les 132 villes retenues pour la phase précédente, ainsi que d'autres villes de la zone OCDE-CEMT. L'enquête, qui sera effectuée en collaboration avec le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques -- France), visera à recueillir des renseignements sur les modalités de mise en œuvre de politiques de transport urbain durable, ainsi que des données sur les profils de déplacements urbains et de circulation. Cette information constituera la base statistique du rapport final du projet.

Indépendamment des ateliers et de l'enquête, les paramètres d'une série d'examens approfondis par pays ont été définis, selon deux types d'examens : examen par les pairs ou « auto-examen ». Quatre pays -- les Pays-Bas, la Suède, la Norvège et la Hongrie -- ont exprimé leur intérêt pour la première formule. Une équipe composée d'experts de trois « pays pairs » et de deux agents du Secrétariat effectuera dans chacun des pays une visite d'environ trois jours, au cours de laquelle elle examinera les politiques de transport urbain. Le premier examen par les pairs sera celui des Pays-Bas, qui aura lieu en juin 1999.

On trouvera sur le site Web de la CEMT une page d'information sur tous les aspects de ce projet.

G. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Même si le nombre de piétons tués ou blessés dans des accidents de la route a diminué sensiblement au cours des vingt dernières années, ceux-ci représentent encore une proportion importante des victimes de tels accidents. De plus, il faut malheureusement constater que la situation des personnes les plus exposées, les enfants -- notamment les plus jeunes -- et les personnes âgées, ne s'est guère améliorée. Il apparaît donc essentiel, sur le plan tant national qu'international, que les responsables ne relâchent pas leurs efforts en vue d'assurer une meilleure sécurité des piétons dans la circulation car ces derniers apparaissent comme des usagers particulièrement vulnérables. Cette mobilisation est d'autant plus nécessaire que la plupart des pays d'Europe sont confrontés aux problèmes posés par le vieillissement de leur population alors même que les problèmes de mobilité, d'aménagement du territoire, d'environnement et de santé publique retiennent de plus en plus l'attention.

Afin d'actualiser et d'affiner les connaissances relatives à l'accidentologie des piétons, un rapport a été préparé spécifiquement à l'intention des Ministres de la CEMT. Ce document qui figurait à l'ordre du jour de la session de Copenhague, présente tout d'abord les tendances générales relatives aux accidents dont sont victimes les piétons ; il examine les différents types d'accidents où sont impliqués de tels usagers, leur localisation dans le temps et dans l'espace, leurs causes et les tranches d'âge des personnes concernées. Il analyse ensuite le problème général de la sécurité des piétons et en montre toute la complexité. S'attaquer à l'insécurité routière des piétons nécessite donc une approche globale et cohérente avec des actions dans de nombreux domaines, mais il importe avant tout de susciter un changement profond des comportements de l'ensemble des usagers de la route.

Rédigée sur la base des conclusions de ce rapport, une **Résolution** a été soumise à Copenhague aux Ministres qui l'ont approuvée. Ce texte comporte toute une série de recommandations qui ont trait à l'organisation de la circulation, aux infrastructures, aux véhicules et aux usagers. Ce volet « piétons » constitue la deuxième partie du triptyque « usagers vulnérables ». La dernière partie du triptyque sur les usagers vulnérables, consacrée aux usagers de cyclomoteurs et de motocycles, devrait être présentée au Conseil des Ministres de mai 1999.

Le Groupe sur la sécurité routière a par ailleurs entrepris la rédaction d'une série de recommandations politiques destinées à être soumises au Conseil des Ministres de mai 1999 sur la communication en sécurité routière, sur la base des actes du Séminaire tenu en Pologne à l'automne 1997, sur ce sujet. Il a en outre, procédé à un premier examen des sujets qui pourraient figurer, au cours des trois ans à venir, dans ses activités.

H. TRANSPORT DES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE

Depuis plus d'une décennie, l'amélioration des installations de transport pour les personnes à mobilité réduite fait partie des activités prioritaires de la CEMT. Au cours de cette période, le soutien politique dans ce domaine a été renforcé par l'adoption de plusieurs résolutions officielles et des progrès concrets ont été observés dans nombre de pays et plusieurs modes de transport différents. Pour le groupe de travail spécial chargé des transports pour les personnes à mobilité réduite, 1998 a été encore une année marquée par une activité intense et constructive.

Les Ministres ont abordé deux thèmes à Copenhague. Le premier concernait les mesures législatives que les pays Membres et associés prennent actuellement afin d'améliorer les moyens d'accès aux transports pour les personnes à mobilité réduite. Le second portait sur les mesures consultatives adoptées par les différents pays afin de prendre en compte les avis des personnes handicapées dans la planification des transports et des infrastructures. Les documents correspondants, qui sont résumés ci-après, sont joints au présent rapport annuel.

Le rapport sur la législation met en évidence comment évolue le cadre dans lequel s'inscrit l'amélioration de l'accès aux transports pour les personnes à mobilité réduite, pour passer d'une démarche volontaire à un mode d'action de plus en plus fondé sur des mesures réglementaires. Dans ce domaine, la plupart des textes de loi en vigueur dans les pays de la CEMT ont été adoptés au début des années 90 et de nouvelles dispositions y sont sans cesse ajoutées. Le rapport fait observer qu'il est difficile d'effectuer des comparaisons entre pays pour plusieurs motifs, dont notamment des traditions législatives différentes. Il souligne un certain nombre de leçons essentielles à tirer : par exemple, la législation en soi ne suffit pas pour garantir l'accessibilité et elle doit emporter une large adhésion des parties intéressées ; en outre, il faut en assurer le respect et la réexaminer. La CEMT reviendra sur ce thème en mettant régulièrement à jour les informations sur les différents pays qui figurent sur le site Internet à l'adresse <http://www.oecd.org/cem/topics/handicaps/index.htm>.

Le rapport sur les structures de concertation décrit les différentes formes de consultation qui sont pratiquées dans les pays Membres de la CEMT avec les personnes handicapées eu égard aux transports. Il met en lumière des situations très variées, certains pays étant dotés d'un organe consultatif national qui regroupe toutes les parties concernées, alors que d'autres mettent en œuvre des formes plus souples de coopération avec des organisations représentatives. Selon les recommandations de la CEMT, différentes formes de consultation peuvent se révéler efficaces, mais il importe surtout que les organismes soient de type consultatif sans pouvoir contraignant, qu'ils comptent sur une représentation équitable des principaux groupes d'intérêts et que leur rôle ne se borne pas à formuler des observations sur des propositions législatives particulières, mais permette aussi d'émettre des avis sur les matériels, les infrastructures et les politiques qui les concernent.

Le rapport sera mis à jour régulièrement et, à l'instar de celui qui porte sur la législation, il est accessible sur le site Internet de la CEMT <http://www.oecd.org/cem/topics/handicaps/index.htm>.

Un séminaire important, intitulé « Tout le monde à bord -- Débat sur l'accessibilité des autobus », a été organisé en liaison avec la Présidence britannique de l'Union européenne et s'est tenu en mai à Liverpool. Il traitait des problèmes à résoudre pour rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite les autobus, qui sont à la base du système de transports urbains. Les documents et conclusions correspondants sont tous accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Un Plan d'action recensant les domaines dans lesquels il est nécessaire d'agir à différents niveaux a été établi à l'occasion de ce séminaire. A l'échelon international, ce plan d'action est suivi par la CEMT, la Commission européenne et l'UITP.

Le groupe de travail de la CEMT poursuit également ses travaux sur les signalisations tactiles et auditives pour les personnes souffrant de déficiences sensorielles afin de déterminer s'il est possible d'apporter certaines améliorations pratiques à l'échelon international.

Table ronde 112 de la CEMT a porté sur la question vitale de la politique des transports et du vieillissement de la population. Les conclusions de cette table ronde sont présentées dans le chapitre III de la présente publication. Assurément, le groupe s'attachera à l'étude des questions qui y sont soulevées.

L'accessibilité des taxis s'est améliorée de façon très inégale dans les différents pays Membres de la CEMT. La mise en œuvre des recommandations et des résolutions de la CEMT a progressé lentement.

Afin de mieux cerner les potentialités et les contraintes du marché des taxis, la CEMT et l'IRU sont convenus de mettre en place une Task Force sur les taxis, chargée d'en étudier les différents aspects. Une étude des conséquences économiques et autres de l'amélioration de l'accessibilité des taxis pour les personnes à mobilité réduite sera réalisée : elle commencera en 1999 et prendra environ un an.

Un guide de bonnes pratiques est en préparation pour publication. Il permettra aux pays qui n'ont pas progressé aussi rapidement que d'autres jusqu'ici de mettre à profit l'expérience et les enseignements de ceux qui sont plus avancés en la matière. Cette publication paraîtra en 1999.

Enfin, on trouvera sur le site Internet de la CEMT, à l'adresse <http://www.oecd.org/cem/topics/handicaps/index.htm>, toutes les résolutions de la CEMT et plusieurs rapports préparés par le groupe. C'est un autre moyen d'assurer une plus large diffusion des conclusions de ses activités.

Chapitre III

RECHERCHES ÉCONOMIQUES, STATISTIQUES ET DOCUMENTATION

Depuis 1967, la CEMT s'est dotée, à travers la Division des Recherches Économiques, de structures appropriées pour développer des activités de recherches et de documentation susceptibles de procéder à des analyses approfondies complémentaires des travaux politiques de la Conférence.

A partir de 1994, la Division des Recherches Économiques est devenue la Division des Recherches Économiques, des Statistiques et de la Documentation, par l'adjonction des études statistiques auparavant rattachées à la Division Politique.

Le Comité des Recherches Économiques (CRE) supervise et fixe les grandes orientations de la Division des Recherches Économiques, des Statistiques et de la Documentation. Il est informé périodiquement de l'état de préparation et des résultats des différentes manifestations organisées par cette division. En 1998, le Comité des Recherches Économiques s'est réuni deux fois.

A. RECHERCHES ÉCONOMIQUES

Comme il vient d'être mentionné, les activités de Recherche Économique sont développées sur la base d'un programme dont les grandes lignes sont définies par le CRE. Un tel programme de thèmes de recherches suppose un terme suffisamment long pour être mis en oeuvre de façon cohérente. Dans la pratique, un programme porte sur trois ans et comprend les thèmes d'un Symposium, d'un ou plusieurs Séminaires et de 12 Tables Rondes environ.

Les principales activités menées à ce titre sont en effet :

- a) Les **Symposiums** qui se tiennent tous les trois ans et qui traitent de thèmes d'actualité devant une large participation de personnalités du transport (recherche, exploitants, administration, usagers, personnels : 400 participants environ).

Le CRE définit le thème général et les sous-thèmes du symposium ; il nomme les présidents et les rapporteurs des sessions.

- b) Les **Tables Rondes** qui se tiennent au rythme de quatre ou cinq par an, sauf les années où un Symposium ou un Séminaire a lieu. Lors d'une Table Ronde, un nombre restreint de spécialistes hautement qualifiés (une trentaine environ) approfondit un thème bien déterminé sur base d'un ou de plusieurs rapports introductifs. Les thèmes des Tables Rondes sont définis par le CRE.
- c) Les **Séminaires** sont des réunions *Ad Hoc* sur des thèmes d'actualité et s'adressent à un cercle assez large de spécialistes (100 environ). La proposition de tenir un Séminaire émane de sources assez diverses ; elle est soumise à l'approbation du CRE qui arrête l'organisation du Séminaire.

- d) Les **Tables Rondes Régionales** se tiennent à l'initiative d'un ou plusieurs pays Membres lorsque ceux-ci estiment utile d'étudier d'une façon adaptée à leurs besoins un thème spécifique souvent déjà traité dans une Table Ronde générale.

En 1998, l'activité de la Division des Recherches Économiques a été centrée sur la préparation et la tenue des différentes manifestations suivantes :

- **Table Ronde 109**, « *L'étendue de la congestion en Europe* », tenue à Paris les 12 et 13 mars 1998 ;
- **Table Ronde 110**, « *Les péages d'usage des infrastructures ferroviaires* », tenue à Paris les 26 et 27 mars 1998. Il est à noter que cette Table Ronde a été publiée en tant que Table Ronde 107 ;
- **Table Ronde 111**, « *Transports et Loisirs* », tenue à Paris les 15 et 16 octobre 1998 ;
- **Table Ronde 112**, « *Transports et vieillissement de la population* », tenue à Paris les 19 et 20 novembre 1998 ;
- **Table Ronde 113**, « *La desserte terrestre des ports maritimes* », tenue à Paris les 10 et 11 décembre 1998.

On peut également noter qu'un Séminaire sur les aspects sociaux du transport routier a été organisé conjointement par la Division des Recherches Économiques, des Statistiques et de la Documentation et le Secrétariat du Groupe politique sur les transports routiers. Pour ce Séminaire, se reporter au chapitre II, point D, Transports routiers.

Les principales conclusions des Tables Rondes 109 à 113 figurent au point 1.

1. TABLES RONDES

1.1. LA TABLE RONDE 109, qui avait pour thème "*L'étendue de la congestion en Europe*" a eu lieu les 12 et 13 mars 1998. Elle était présidée par M. P. Jones et a été introduite par des rapports de MM. P. Bovy (Université de Delft) et I. Salomon (Université de Jérusalem), K.-O. Schallaböck et R. Petersen (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie), C. Gerondeau (Union Routière de France), P.B. Goodwin et Mme J. M. Dargay (University College London).

1. La congestion : définition et étendue

Il n'existe pas de définition universellement acceptée de la congestion routière. On pourra toutefois utilement retenir la définition suivante : "*La congestion se définit comme la gêne que les véhicules s'imposent les uns aux autres, en raison de la relation existant entre la vitesse et l'écoulement du trafic, dans des conditions où l'utilisation du système de transport se rapproche de la capacité de ce système.*"

En Europe, par rapport à la totalité du réseau routier, la congestion est minoritaire, elle ne représente pas une partie importante du réseau. En transport routier interurbain, la capacité disponible est suffisante et même dans le transport urbain, la congestion n'est pas nécessairement un phénomène dominant. On peut d'ailleurs noter à ce sujet que les vitesses de circulation sont en constante augmentation depuis de nombreuses années. Cela étant, là où les phénomènes de congestion existent, ils sont spectaculaires et ils sont largement la conséquence d'une politique durable de restriction des investissements consacrés aux infrastructures de transport. Même si l'on manque de données systématiques, on peut affirmer qu'en

Allemagne, seulement 2 pour cent du réseau est congestionné. Aux Pays-Bas, souvent pris en exemple pour l'encombrement de ses infrastructures, à peine 2 pour cent des conducteurs rencontrent des infrastructures congestionnées un jour moyen.

Pourquoi, dans ces conditions, y a-t-il une telle sensibilité de l'opinion publique et des hommes politiques à la congestion ?

La congestion n'est pas un problème universel sur l'étendue du réseau européen mais là où elle sévit, c'est un problème critique. Les analyses ont montré que les individus multiplient le temps par un facteur de trois aussitôt qu'il s'agit d'un temps d'attente. Par ailleurs, on prend pour situation de référence idéale, un temps de transport où la circulation serait fluide. C'est une mesure de ce type qui a fait dire à certaines études que le coût de la congestion serait en Europe de 2 pour cent du PIB. Mais prendre pour référence une situation de circulation fluide revient à commettre une erreur : lorsque la circulation est fluide, la capacité des infrastructures est sous-utilisée au point de ne pas justifier des investissements dans cette capacité infrastructurelle. On peut donc affirmer qu'il existe un niveau de congestion économiquement optimal, qui est souhaitable pour que les capacités ne soient pas sous-employées. Un degré de congestion différent de zéro est préférable selon la théorie économique. Aux Pays-Bas, l'on a estimé ce degré optimal de congestion à un niveau tel que 2-3 pour cent des conducteurs rencontrent un encombrement un jour moyen.

2. Evolution et conséquences de la congestion

La congestion tend à se répandre dans le temps et dans l'espace plutôt qu'à s'intensifier. Les facteurs qui expliquent cette diffusion de la congestion sont les taux croissants de motorisation -- et le coût stable ou décroissant d'usage de l'automobile -- ainsi que la densité de population qui fait que la congestion est un phénomène de dimension avant tout régional mais surtout pas national et encore moins international. La demande de transport, particulièrement automobile, tend à s'élever avec la hausse des niveaux de vie et il est certain que la capacité des infrastructures n'a pas été et ne peut pas être ajustée en conséquence. Il en résulte que la congestion aurait tendance à s'intensifier s'il n'y avait les comportements d'adaptation: changements d'horaires de départ, changements d'itinéraires, transferts modaux, travail à domicile, travail à temps partiel, déménagements, etc. Il résulte de ces comportements bien réels et sous-estimés, que les conducteurs tendent à expérimenter des temps de transport constants même si la congestion se répand dans l'espace et dans le temps. Par ailleurs l'amélioration des infrastructures a notablement permis de contenir l'aggravation du phénomène.

Mais si les temps de déplacements tendent à rester constants, il n'en va pas de même pour ce qui est de leur prévisibilité : la congestion qui est un phénomène à la fois récurrent et imprévisible, rend les temps de transport aléatoires. Ceci affecte tous les usagers mais particulièrement les transporteurs routiers de marchandises pour lesquels la congestion se traduit par un surcoût en personnel et matériel de transport. Cette imprévisibilité croissante des temps de transport, qui amène des comportements de précaution autant de la part des particuliers que des entreprises, est l'une des conséquences les plus dommageable de la congestion. C'est surtout sur cet aspect que devraient porter les efforts visant à s'attaquer à la congestion.

La congestion a des conséquences environnementales qu'il est difficile d'apprécier : les véhicules circulent alors à petite vitesse et ont donc des émissions polluantes plus faibles. En revanche, la concentration de ces polluants en certains lieux amène le franchissement de seuils à partir desquels la pollution a des effets nocifs considérables. Ce sont les conducteurs des véhicules qui sont les premiers exposés aux conséquences de ces franchissements de seuils.

Pour ce qui concerne la pollution et plus généralement pour tout ce qui a trait à la congestion, on constate une grande diversité de situations qui rend toute généralisation difficile. En outre, on manque de

moyens de mesure qui soient fins, ce qui fait dire que ce que l'on connaît de la congestion pourrait bien être la partie visible de l'iceberg.

Comment la congestion va-t-elle évoluer ? Elle suivra l'évolution de l'usage de l'automobile. Or, l'on constate que sous l'effet de l'augmentation des niveaux de vie, les femmes conduisent de plus en plus et les personnes âgées demeurent de plus en plus longtemps dépendantes de l'automobile. A l'Est, les populations commencent seulement à goûter aux bienfaits de la motorisation. Quant à la distribution spatiale des activités, qu'il y ait concentration ou dispersion des activités, les deux conduisent à renforcer la congestion mais en des points différents : au centre-ville dans le cas d'une concentration des activités, pour accéder au centre dans le cas d'une dispersion des activités. Les déplacements sont, de plus, grandement induits par la mise à disposition d'infrastructures. Ceci fait que si l'on offre de nouvelles infrastructures routières, on aura un trafic induit même s'il est difficile d'en prédire l'ampleur dans l'état actuel des connaissances. Ce que l'on sait en revanche, c'est que le trafic ne s'est pas accru sur les routes principales mais sur les itinéraires alternatifs, ce qui prouve que les comportements d'évitement de la congestion se répandent.

3. Les remèdes à la congestion

La congestion étant un phénomène urbain, ses solutions sont diverses, hautement dépendantes des circonstances. D'une manière générale, le coût des déplacements urbains en voiture particulière devrait être plus élevé tandis que le coût des déplacements interurbains devrait être abaissé. On dispose de plusieurs armes pour parvenir à ce résultat : des péages urbains sont envisageables en théorie et l'on peut tarifier le stationnement. Pour ce qui est des péages urbains, les technologies électroniques permettront sous peu de réconcilier la théorie et la pratique en ayant des tarifs modulés (heures de pointe, heures creuses) mais malgré tout leur application généralisée restera difficile avec des moyens de paiement acceptés à grande échelle (carte à puce ou badge). Par ailleurs, il faut tenir compte de l'effet d'éviction des usagers de la route à revenus faibles. En effet, les études montrent qu'il faudra des péages au prix élevé pour parvenir à un résultat compte tenu de l'inélasticité de la demande de transport. Dans ces conditions et à court terme, le paiement du stationnement demeure une alternative valable. Pour dissuader de l'usage de l'automobile, on peut également ralentir la vitesse de circulation par ce que l'on appelle en anglais le "*traffic calming*". Le but est de rendre moins attrayant l'usage de l'automobile. Dans le même temps, il faut proposer une alternative valable en transport public. On peut noter qu'une action limitée au seul développement des transports publics est vouée à l'échec. Ainsi, dans les zones denses, c'est par un mélange d'incitations et de dissuasions que l'on peut arriver à modérer la circulation. Une combinaison de politiques mises en oeuvre simultanément peut parvenir à combattre la congestion.

Il en va autrement dans le périurbain. Là, le transport public s'avère difficile et surtout coûteux à développer de manière satisfaisante. On peut certes prévoir un accès au centre mais les liaisons de banlieues à banlieues ne peuvent que rarement être assurées de manière convaincante. Aussi, il n'y a pas d'alternatives réelles au développement des liaisons routières, un constat qui ne sera pas accepté la plupart du temps par les hommes politiques qui préféreront dans une large mesure développer les transports publics. Pourtant, il peut s'agir de construire des routes selon des standards de protection de l'environnement très élevés, ce qui les rend acceptables.

Les technologies télématiques de pointe permettront de mieux gérer la circulation et de mieux informer les conducteurs mais il en ira de même que pour tout investissement routier : l'amélioration des conditions de circulation attirera de nouveaux usagers de la route aussi l'effet que l'on peut en attendre ne sera pas radical.

On peut dire cependant en conclusion que la congestion est un phénomène comparable à l'attente aux caisses dans un grand magasin aux heures de pointe : il s'agit d'un élément inhérent au fonctionnement du

système qu'il ne saurait être question de totalement supprimer. En outre, les gens se sont adaptés à la congestion, en partie grâce aux améliorations du réseau routier mais aussi grâce aux améliorations des véhicules et par le comportement des conducteurs, un phénomène que l'on ne sait pas mesurer et qui fait que le coût de la congestion demeure en partie caché. Aussi, l'une des priorités serait d'établir en Europe un système homogène et cohérent d'évaluation de la congestion et de ses coûts.

1.2. LA TABLE RONDE 110 de la CEMT qui portait sur "*Les péages d'usage des infrastructures ferroviaires*" a eu lieu les 26 et 27 mars 1998. Elle a été présidée par M. C. Martinand (Réseau Ferré de France) et elle a été introduite par des rapports de MM. G. Aberle (Justus-Liebig- Universität, Giessen), L. Baumstarck (Commissariat Général du Plan, Paris) et A. Bonnafous (Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon), J. Dodgson (National Economic Research Associates, Londres) et J.O. Jansson (Linköping Universiteit).

1. Les objectifs stratégiques des redevances d'usage

C'est la désintégration verticale entre l'exploitation ferroviaire et l'infrastructure qui met au devant de la scène la question des redevances d'usage des infrastructures ferroviaires. Pour ce qui est du niveau et de la structure de ces redevances, on constate de grandes disparités entre les pays. Ces redevances sont en effet un compromis entre des données géographiques, historiques et sociales. Par exemple, la présence de zones excentrées et défavorisées sur un territoire national amène à instituer de faibles redevances pour la desserte de ces zones. Il est de surcroît difficile de parler d'homogénéisation des pratiques tarifaires tant celles-ci sont le reflet de la divergence des réformes ferroviaires. Au Royaume-Uni, par exemple, Railtrack, responsable de l'infrastructure, a été privatisé et les redevances d'usage doivent permettre de dégager une rentabilité pour les avoirs de Railtrack. Ainsi, l'on constate aisément que les règles tarifaires sont liées au mode d'organisation et aux objectifs politiques qui sont assignés à la réforme ferroviaire. Les objectifs sont nombreux et parfois contradictoires et l'on peut judicieusement se demander si une tarification d'usage des infrastructures ferroviaires est nécessairement le meilleur instrument pour poursuivre des objectifs de nature politique. Il résulte en outre de cette multiplicité d'objectifs que tout travail d'harmonisation européenne sera nécessairement très difficile. Face à différentes constructions nationales, la Table Ronde a tenu à rappeler des principes fondamentaux.

En économie, un système de prix est là pour orienter les décisions dans le sens de la recherche d'une plus grande efficacité d'emploi des ressources disponibles. En rationalité économique pure, un ensemble de prix doit améliorer l'efficacité du système. Les prix sont un instrument de gestion qui confère à ce système de nouvelles possibilités de développement. C'est bien ainsi que l'on doit voir l'institution d'une tarification d'usage des infrastructures ferroviaires : il s'agit d'un instrument puissant pour moderniser l'organisation ferroviaire et la rendre plus performante, c'est-à-dire plus apte à affronter la concurrence des autres modes de transport. Pour augmenter la part du transport ferroviaire dans l'ensemble des modes de transport, il faut peser sur les coûts, la qualité du réseau et la productivité de toutes les entreprises, qu'elles exploitent l'infrastructure ou des services.

Dans ce sens, un système de redevances d'usage doit permettre de piloter le réseau, c'est-à-dire de parvenir à une meilleure utilisation des capacités, à orienter les choix d'investissements et inciter l'ensemble à dégager des gains de productivité. Ceci permettra de réduire l'appel à des fonds publics.

Il faut garder à l'instrument des redevances d'usage un objectif qu'il peut poursuivre effectivement : celui-ci ne peut être qu'un usage rationnel de l'infrastructure. Il s'agit d'encourager, dans une perspective dynamique, l'utilisation et l'adaptation pertinente de l'infrastructure au trafic.

Mais, pour qu'il en soit ainsi, quelles sont les caractéristiques que ce système de prix doit présenter ?

2. Les principes à retenir

Le principe fondamental à ne pas négliger est de mettre en relation, par un système de redevances, la circulation d'un train supplémentaire avec les coûts supplémentaires que cette circulation induit. Ce principe est celui d'une tarification au coût marginal. Ces coûts supplémentaires sont induits par l'usure additionnelle de la voie, les opérations de signalisation requises, les coûts administratifs liés à ce train supplémentaire et la traction électrique le cas échéant. On appelle ces coûts marginaux des coûts marginaux de court terme.

Lorsque le réseau est encombré, ce qui est le cas lorsque la capacité n'est pas adaptée, on doit ajouter un péage de congestion qui vise, soit à dissuader de l'emprunt de l'infrastructure au moment où elle est congestionnée, soit à financer un accroissement de la capacité. On parle alors de coûts marginaux de long terme.

On peut en conclure que le principe fondamental à envisager pour que la tarification d'usage des infrastructures ferroviaires soit optimale, c'est-à-dire qu'elle vise à engendrer un usage pertinent de l'infrastructure, est de la baser sur les coûts marginaux de long terme.

Pour tenir compte des externalités engendrées par la circulation supplémentaire d'un train, comme le bruit par exemple, on retiendra une tarification au coût marginal social de long terme, en ajoutant les coûts sociaux non directement internalisés.

L'expérience montre qu'une tarification basée sur les coûts marginaux, même s'il s'agit d'une tarification basée sur les coûts marginaux sociaux de long terme, ne permet pas d'obtenir un équilibre du compte de l'exploitant de l'infrastructure : il reste des coûts non couverts -- l'internalisation des externalités ne devant servir à financer que les dépenses supplémentaires de protection de l'environnement.

La Table Ronde a établi qu'il valait mieux viser l'équilibre du compte du responsable de l'infrastructure. Ceci veut dire qu'il y a lieu de mettre en place un tarif sous forme de binôme dont l'un des termes est là pour éviter le déficit du responsable de l'infrastructure. Fondamentalement, la Table Ronde a estimé qu'il était préférable que le système de prix soit juste, ce qui veut dire que les exploitants ferroviaires doivent connaître, par l'intermédiaire des redevances d'usage, le véritable coût de circulation d'un train, ceci pour que des décisions rationnelles soient prises par les exploitants de services ferroviaires.

Entre financer le déficit de l'exploitant ferroviaire et celui du responsable de l'infrastructure, la Table Ronde a pensé qu'il valait mieux financer celui de l'exploitant de services ferroviaires. La Table Ronde est en fait allée un pas au delà : il vaudrait mieux subventionner l'utilisateur final et mettre en place un système de prix qui soit cohérent avec les coûts si on veut que des décisions opportunes soient prises tout au long de la chaîne des prestations ferroviaires. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, c'est parce que l'on a pas soumis les chemins de fer aux règles de l'économie de marché que l'on a engendré la situation dans laquelle se trouvent les entreprises ferroviaires en Europe. Le coût d'opportunité des services doit être transparent ; il faut qu'il soit visible pour tous les acteurs en présence si l'on veut restaurer la compétitivité du transport ferroviaire. C'est en effet à ce prix que la baisse des coûts peut devenir effective et que l'on renoncera à poursuivre trop d'objectifs qui sont contradictoires.

Dans la mesure où les principes de tarification devraient être harmonisés entre les modes de transport et inclure notamment les externalités, on a en permanence à faire face à un système de transport faussé par rapport aux règles économiques élémentaires, ceci peut justifier que les pouvoirs publics subventionnent en partie la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires, mais en ayant bien pesé les avantages dans le cadre d'une analyse coûts-bénéfices. Il faut bien reconnaître que le fait que l'on ait à faire face à une

situation non optimale dans la concurrence intermodale, rend difficile de trouver les bonnes pistes pour le transport ferroviaire. Mais l'on peut retenir néanmoins le principe qui voudrait, pour que les décisions soient bien orientées, que les subventions à l'équilibre des comptes soient le plus proches possibles de l'utilisateur final voire qu'elles le touchent lui directement.

3. Les modalités pratiques

Pour être interprétée sans ambiguïtés, la tarification d'usage des infrastructures ferroviaires doit être simple, lisible, non discriminatoire et stable. Elle peut être composée de deux ou trois éléments : une redevance variable, basée sur les coûts marginaux, et une ou des redevances fixes chargées d'assurer la couverture des coûts communs. Il faut en plus des tarifs à bas coût d'entrée pour les utilisateurs ponctuels qui sont demandeurs d'un droit d'usage de l'infrastructure limité de façon à ne pas les décourager de rentrer sur le marché : il ne faut pas être discriminatoire pour les petites entreprises. Il faut également instituer des procédures de négociations autour des tarifs publiés pour tenir compte des impératifs du marché avec une certaine souplesse : les coûts de congestion -- c'est-à-dire d'accroissement de la capacité -- peuvent varier grandement selon les cas de figure et l'on devra interpréter la théorie avec des marges de latitude.

L'attribution des sillons peut se faire selon différents procédés. Il vaut mieux prévoir un processus dynamique où chacune des entreprises intéressées perçoit que cela a nécessairement un coût d'obtenir les sillons recherchés. Dans la mesure où le responsable de l'infrastructure est en situation de monopole, il faut que ses décisions soient susceptibles d'appel devant un arbitre chargé de modérer les points de vue des parties en présence. Il est fondamental de prévoir une structure *ad hoc* pour cela. Il serait de plus anormal et contraire à l'esprit de la libéralisation du transport ferroviaire que le transporteur historique dispose de droits privilégiés. L'esprit de la libéralisation serait de favoriser l'apparition de nouvelles entreprises ferroviaires qui exploitent des services, mais la concurrence entre exploitants ferroviaires devra rester équitable pour tous les aspects qui concourent à l'offre : les redevances d'usage et l'attribution des sillons ne doivent pas privilégier une entreprise au détriment d'une autre. En particulier, les possibilités de subventions croisées qui favoriseraient les grosses entreprises -- seules les grosses entreprises ont la possibilité de répartir les charges fixes sur différents segments de marché -- doivent être éliminées. Il peut être intéressant quoique complexe de prévoir des pénalités pour l'entreprise exploitante qui est responsable de perturbations sur le réseau, par des retards par exemple.

En Europe, il est impossible d'harmoniser la totalité du réseau ferroviaire -- on se heurte à la disparité des réformes engagées --, mais l'on peut procéder par priorités : on peut retenir la même structure de tarification pour les corridors internationaux de transport de fret tout en ayant le même degré de couverture des coûts d'infrastructure quel que soit le réseau concerné par ces transports internationaux. On parviendrait ainsi à une composition tarifaire simple, propre à développer les transports internationaux par chemin de fer. Enfin, à ceux qui objecteront à la construction proposée par la Table Ronde que les coûts marginaux, sur lesquels cette construction repose, sont un concept difficilement opératoire, on fera remarquer que l'on peut estimer des valeurs raisonnables qui en sont une approximation valable.

1.3. LA TABLE RONDE 111, sur le thème "*Transports et loisirs*" a eu lieu à Paris les 15 et 16 octobre dernier. Elle a été introduite par des rapports de Mme A. Graham (UK), de MM. G. W. Heinze (D), H. Knoflacher (A), H. Meurs et Mme N. Kalfs (NL) et de Mme F. Potier (F).

1. Les déplacements liés aux loisirs : une réalité méconnue et sous-estimée

L'on peut affirmer que le trafic et les déplacements liés aux loisirs sont sous-estimés en importance et ne font pas l'objet d'une attention suffisante au niveau politique. L'Europe, premier marché au monde pour le tourisme international, reçoit 60 pour cent des arrivées mondiales touristiques. Ainsi, près de la moitié

des trafics aux aéroports sont liés à des déplacements de loisirs. Il faut comprendre, de plus, qu'il n'y a pas que le tourisme international qui corresponde à des activités de loisirs, le tourisme comportant par exemple une forte composante urbaine. Ainsi, plus de 40 pour cent des distances parcourues par des personnes sont liées au Royaume-Uni à des activités de loisirs. Des chiffres comparables aux précédents peuvent être alignés pour tous les pays européens.

L'incidence des loisirs sur les transports est en effet plus importante que celle des mouvements domicile-travail. Il faut comprendre que les activités que l'on entreprend pendant son temps de loisirs sont très variées : shopping, visite à des parents ou amis, fréquentation de centres sportifs, randonnées dans des lieux appropriés, visite de lieux touristiques, séjours dans une résidence secondaire, etc. Les activités de loisirs sont ainsi multiformes et ont toutes des ramifications sous forme de transports qui sont eux-mêmes très diversifiés.

Les attributs des loisirs sont multiples, il peut s'agir des sports, de la culture, de la sociabilité, des jeux, du dépaysement. L'on comprend dès lors aisément que les transports qui précèdent et suivent sont particulièrement conséquents.

L'on peut saisir l'importance du tourisme proprement dit lorsque l'on sait que celui-ci représente 10 pour cent des emplois en Europe.

Les réalités touristiques sont de plus variables d'un pays à l'autre, les modes de transport employés et la fréquence des départs varient selon les pays si l'on considère le tourisme international. En revanche, la notion de tourisme international disparaît avec l'ouverture des frontières en Europe.

Le fait de représenter les transports comme une demande dérivée n'est pas cohérent pour les déplacements touristiques. Souvent, le déplacement fait partie intégrante du motif de déplacement, par exemple lors d'excursions. Ceci implique que les attributs qualitatifs du déplacement ont leur importance.

Le tourisme a la particularité de faire jouer aux offreurs un rôle important par la publicité et par le fait qu'en vendant des activités souvent éloignées du domicile, ils vendent aussi du transport.

Pour en revenir aux loisirs, leurs évolutions et celles des transports qui découlent de ces loisirs ne sont pas homogènes sur tous les marchés. Sans vouloir en nier l'importance, les déplacements de week-end à destination d'une résidence secondaire, après avoir connu une progression liée à la place tenue par l'automobile, ne croissent plus autant que les déplacements pour des destinations lointaines attrayantes. On peut également noter que l'on constate une croissance forte des voyages de courte durée avec la tendance au fractionnement des vacances.

On peut en effet segmenter les lieux où se prennent les loisirs : à domicile, à proximité du domicile, dans une aire régionale, nationale ou à l'étranger. A ce découpage spatial correspond un découpage temporel selon l'absence ou non et la durée des nuitées hors du domicile.

Une des caractéristiques des activités de loisirs est d'être mal connues parce qu'elles sont très variées. Il faudrait des enquêtes sur les modes de vie pour connaître le temps passé dans du shopping ou la fréquence des déplacements à destination des résidences secondaires. Comparer internationalement ces enquêtes pose des difficultés si les définitions ne sont pas harmonisées.

Pour ce qui est du tourisme, il existe certes des définitions comme celles de l'Organisation Internationale du Tourisme. Il est prévu d'ailleurs de revenir prochainement sur certaines de ces définitions pour les enrichir et les réorienter. Ainsi, il importerait de mieux quantifier le poids économique du tourisme. Quant à la composante transport, les données actuelles ne sont pas assez fines. Les lacunes portent sur le tourisme national intérieur. De plus, même dans le cas des déplacements internationaux, on connaît très mal les déplacements des touristes une fois qu'ils sont sur leur lieu de destination.

Tout ceci fait que les activités touristiques ou de loisirs et leurs incidences sur les transports sont ignorées la plupart du temps dans les analyses sur la mobilité.

2. Conséquences de la croissance de la mobilité liée aux loisirs et au tourisme

On peut tout de suite mentionner que la croissance du tourisme et celle des loisirs, qui sont liées à la hausse des niveaux de vie et à la tendance à la baisse du temps de travail, ont une forte incidence sur l'environnement. En effet, les deux modes de transport privilégiés pour les loisirs sont, à courte et moyenne distance, la voiture et à longue distance, l'avion.

Suite à une très forte concurrence, l'avion est devenu particulièrement bon marché, surtout sur les destinations lointaines, là où la concurrence est effective. Certains experts estiment que les compagnies aériennes subventionnent les destinations lointaines à partir des tarifs pratiqués sur les liaisons où la concurrence entre compagnies n'est pas aussi forte.

A plus courte distance, l'automobile par sa flexibilité, sa disponibilité et par le fait qu'elle peut transporter une famille et ses bagages, apparaît de prime abord irremplaçable.

On peut donc en déduire que le tourisme fait peser une charge non négligeable sur l'environnement. Pour certains experts, il faudrait redécouvrir un tourisme local, peu consommateur en transport si ce n'est par les modes prévenants pour l'environnement. Il est sans doute possible de favoriser le tourisme vert, en développant les incitations à la marche et à l'utilisation du vélo. On peut imaginer des zones sans automobiles où par exemple le parking serait interdit et forcerait les touristes à prévoir un autre moyen de transport que la voiture. Mais d'autres actions sont nécessaires pour que le tourisme soit moins consommateur de ressources environnementales.

Il a semblé tout d'abord aux experts de la Table Ronde que le prix de la mobilité ne correspondait pas aux ressources consommées, notamment environnementales. Le prix de la mobilité est toujours une question centrale lorsque l'on évoque l'environnement. On peut dire que sur ce sujet, la Table Ronde n'a pas fondamentalement innové en demandant que les conséquences environnementales soient intégrées dans les prix de transport.

La Table Ronde a en revanche fait remarquer que le transport public pouvait accompagner la mobilité de loisirs s'il se transforme. Les déplacements pour les loisirs sont spontanés et multiformes. En ayant une approche radicalement différente des transports publics jusqu'ici exclusivement axés sur les déplacements domicile-travail, on peut rendre les transports publics flexibles, disponibles et adaptés aux loisirs. En fait, c'est à une véritable révolution par l'innovation et le bouleversement des modes de pensée que la Table Ronde invite. Il n'est pas hors de portée de rendre les transports publics adaptés aux déplacements de loisirs. Il faut oser penser et concevoir différemment (minibus, taxis collectifs, systèmes *dial and ride*, services de nuit, transport accompagné des bagages, voitures électriques en complément, etc.). Lorsque les transports publics auront réussi cette adaptation, ils seront également adaptés à toute forme de mobilité y compris le domicile-travail.

Enfin, si l'on regarde les nouvelles technologies comme le réseau INTERNET, on peut dire qu'il favorise le tourisme en donnant notamment des renseignements sur l'éventail des destinations et modalités de transport offertes. Dans ces conditions, nouvelles technologies et loisirs apparaissent complémentaires, ce qui renforce d'autant plus la nécessité d'inciter les transports publics à offrir des prestations radicalement différentes.

1.4. LA TABLE RONDE 112 de la CEMT a eu lieu à Paris sur le thème “*Transport et vieillissement de la population*”. Elle a été introduite par des rapports de M. W. Brög (D), de Mmes F. Marcellini (I) et R. Hjorthol (N) et de M. P. Oxley (UK).

Avec les progrès de la médecine, l’on peut affirmer que dans les années à venir, l’espérance de la durée de vie augmentera. L’invalidité apparaîtra également plus tard. Dans l’ensemble, l’on aura ainsi affaire à une population qui vieillira notablement, mais cette population ne présentera pas les mêmes caractéristiques que les populations âgées de nos jours.

Tout d’abord, il s’agira d’une population qui sociologiquement a vécu des transformations sociales et qui est habitué à des formes de revendications, ce qui conduira à instituer une démocratie participative. Ensuite, cette population aura des revenus relativement élevés pour ceux d’entre eux qui ne dépendront pas entièrement des systèmes de retraite publics par répartition. Enfin, cette population aura été habituée à l’automobile. Même les femmes disposeront d’un permis de conduire, ce qui n’est pas toujours le cas au sein de la population âgée de nos jours. Aussi, l’on peut dire que tous ces changements rendent particulièrement difficile de cerner le futur.

Ces différences expliquent en effet que l’on ne puisse simplement prolonger les tendances actuelles pour anticiper le futur, ce qui va se produire est d’une ampleur nouvelle.

Devant l’importance du nombre des personnes âgées dans le futur, et du fait de leurs exigences particulières qui iront s’accroissant, l’on peut dire que les retraités constitueront un marché spécifique important. Il semblerait que les transporteurs publics n’aient pas encore pris conscience de ce marché et de ses exigences. Par exemple, si la signalétique au sein des transports publics est peut-être suffisante pour des personnes jeunes, elle fait apparaître des insuffisances pour les personnes âgées. Face au phénomène de masse que représenteront les personnes du troisième âge, la planification des transports devra adapter ses méthodes et ses objectifs à une population qui se segmentera en fonction de degrés d’incapacité variés. On peut en effet établir une distinction au sein des populations retraitées entre celles qui jouissent de leur entière autonomie et celles qui souffriront d’handicaps plus ou moins accentués. Les marchés seront ainsi différenciés par l’âge avec notamment les personnes du quatrième âge dont les besoins sont proches de ceux des personnes handicapées à mobilité réduite. Jusqu’à présent, le transport ferroviaire a perdu la clientèle du troisième âge, au contraire de la voiture et des bus qui se maintiennent comme moyen de transport. Pour le quatrième âge, il n’existe pas encore de services réellement adaptés.

Les problèmes de transport varieront également selon les zones d’habitat. Si les difficultés de transport des personnes âgées seront relativement faciles à résoudre en ville, là où ce qui bénéficiera aux personnes âgées bénéficiera à toute la population, il n’en ira pas de même dans les zones rurales où les personnes sont dépendantes du transport en voiture particulière. Un problème spécifique apparaît lorsque au sein d’un couple, le mari -- seul détenteur du permis de conduire -- meurt. Dans ces conditions, il faudra bien trouver des solutions de transport adaptées à des personnes encore valides mais non susceptibles de conduire. Ce besoin coexistera avec la nécessité de services adaptés aux personnes souffrant de handicaps allant croissants, mais, l’on doit considérer qu’offrir des transports spécialisés a un coût très élevé. Il importe donc de réfléchir dès à présent à des solutions qui aient recours au potentiel des nouvelles technologies pour rationaliser les services, et ce, d’autant plus, que le transport public traditionnel sera inefficace face au vieillissement des populations suburbaines. Des services spécialisés devront donc être néanmoins envisagés : il peut s’agir de services de taxi qui assurent le rabattement sur les lignes de transport public.

L’âge à partir duquel il ne sera plus possible de conduire ira en augmentant avec l’amélioration des voitures et les formes d’assistance à la conduite que les nouvelles technologies renforceront. L’automobile restera un moyen de transport essentiel, ce qui contredit bien évidemment l’objectif de modes de transport durables au sens de l’environnement. De plus, dans la mesure où les personnes âgées ont une plus grande

lenteur de réactions que les personnes en âge de travailler, des problèmes de sécurité routière se poseront. Il sera nécessaire de trouver des critères sélectifs pour juger de la capacité à conduire même si les personnes âgées tendent d'elles-mêmes à moins conduire selon un phénomène d'autolimitation. De toute façon, si l'on songe à interdire la conduite, il faudra offrir d'autres services en remplacement. Par ailleurs, la sécurité des piétons deviendra essentielle lorsque l'on sait que nombre d'entre eux seront des personnes du troisième et du quatrième âge. L'aménagement des infrastructures requerra la prise en compte de l'existence d'une importante population âgée. Celle-ci est en outre particulièrement sensible à la sécurité lors des déplacements. Il importera donc de renforcer la présence humaine dans les transports publics.

Si la mobilité est un droit fondamental, il existe également une mobilité contrainte. Il s'agit de celle qui est due à la dispersion des activités. Cet aspect, lié à l'aménagement foncier, prendra de plus en plus d'importance au fur et à mesure que le vieillissement des populations imposera de renforcer la mixité des lieux. Il n'est en effet pas concevable que l'accomplissement de tâches quotidiennes, comme la nécessité de faire des courses, impose systématiquement le recours à un mode de transport. Notamment, si les distances augmentent, il sera de plus en plus difficile de renoncer à la voiture. La disparition du commerce de proximité est incompatible avec le vieillissement des populations. Par ailleurs, les services à domicile ne sauraient servir de substitut intégral : il importe de pouvoir mener des activités sociales, comme la visite à des amis, ce qui impose des déplacements. Pouvoir faire comme les autres, même si cela passe par des services spécifiques, contribuera au bonheur des personnes âgées.

Le retour des personnes âgées au centre ville, même si on cherchait à le favoriser n'est pas acquis. Certaines personnes souhaiteront vieillir là où elles ont toujours vécu. Il importera donc d'offrir le plus souvent possible des transports accessibles (autocars, bus et tramways à planchers surbaissés).

Si l'on examine le besoin de recherches, l'on peut d'emblée dire que l'on manque de données et d'un examen systématique des conséquences du vieillissement des populations. Il faut clarifier certains concepts, comme la définition des critères d'une accessibilité minimum. D'une manière générale, l'on manque d'une approche scientifique du problème, approche scientifique qui passe par un inventaire de ce qui existe et un partage d'expériences. Il ne faut pas non plus que toutes les décisions soient prises par des actifs dans la catégorie d'âge de 18 à 60 ans. Les personnes âgées devront être associées à ces décisions. Les actifs en effet sont des automobilistes majoritairement et ils sont peu sensibles aux besoins spécifiques des personnes souffrant de handicaps.

1.5. LA TABLE RONDE 113, sur le thème "*La desserte terrestre des ports*" a eu lieu à Paris les 10 et 11 décembre 1998. Elle a été introduite par des rapports de MM. H. A.. van Klink (NL), J. Mangan (IRL), T. Nottebom (B) et C. Reynaud (F).

1. Croissance des échanges et organisation portuaire

Jusqu'à la très récente crise asiatique, on a pu constater une croissance très forte du commerce international. A l'échelle mondiale, le trafic de conteneurs s'est considérablement développé et offre encore des perspectives de croissance : on peut tabler sur 100 millions d'EVP en 2020. Ceci constitue un enjeu considérable.

Trois phénomènes sont derrière ces évolutions : la diffusion du conteneur qui fait que le problème pour les ports n'est plus d'attirer les navires mais les conteneurs. La formation des consortiums maritimes a joué dans le sens d'une concentration des trafics. Enfin, la taille beaucoup plus importante des navires a rendu indispensable l'adaptation des infrastructures portuaires à des flux massifs. Avec le conteneur, on voit cependant apparaître une forme plus diffuse de l'acheminement.

Dans ce contexte, il ne faut pas oublier que l'Europe est un continent maritime et que les zones portuaires concentrent des activités logistiques évoluées. On peut à cet égard parler de polarisation logistique. Ce phénomène n'est pas nouveau à proprement parler. On a vu de tout temps, les zones portuaires être des zones de marchandage puis devenir des zones industrielles.

Toutes les marchandises qui arrivent dans un port ne sont pas transportées loin. Certaines sont réexpédiées par mer ou transformées sur place.

Il est remarquable de constater que le progrès technologique a permis un formidable accroissement de la taille des bateaux et qu'il en est résulté qu'en terme de coût de transport, les pays éloignés sont très proches. C'est l'acheminement terrestre qui est le plus coûteux. C'est en effet sur terre que se joue la bataille des coûts de transport. Ceci explique la pression des armateurs pour contrôler l'acheminement terrestre.

Avec la massification et la concentration des flux de transport, on assiste à une multiplication de l'implantation des centres de distribution dans les zones portuaires. En effet, plus de 50 pour cent des centres de distribution européens sont situés dans le range Nord, entre Le Havre et Hambourg. La concurrence est ainsi très vive entre les ports pour attirer des flux d'échange mais également pour attirer des activités. Le jeu des différents acteurs est déterminant dans cette concurrence, mais cette concurrence a lieu dans un environnement institutionnel qui n'est pas stabilisé (rôle respectif du secteur public et privé, tarification d'usage des infrastructures par exemple). La compétition a lieu entre "ranges" et entre les ports, le tout dépendant de l'intégration des ports dans des réseaux d'opérateurs. On peut en effet dire que la concurrence entre les ports s'est accrue, même pour des ports qui ne sont pas situés dans les mêmes zones de l'Europe. Dans ce contexte, le "core business", n'est plus seulement constitué des opérations de chargement-déchargement et la notion d'*hinterland* protégé a disparu.

Il semblerait qu'au cours des années 90, les ports de taille intermédiaire aient gagné des trafics, les ports les plus importants devenant moins attractifs. Les ports les plus importants ont eu à faire face à la congestion de leurs infrastructures, avec au Japon notamment des problèmes de congestion aiguë, synonyme de dégâts environnementaux. On peut constater qu'il existe des déséconomies d'échelle lorsque la taille des ports augmente. D'une manière générale, si des économies d'échelle existent dans les secteurs primaires et secondaires, cela est beaucoup plus discutable dans le domaine des services. Le phénomène de concentration, à l'origine des problèmes environnementaux, se poursuit mais avec des limites, les consortiums raisonnant de plus en plus en terme de réseaux.

Bien souvent, un port sera gagnant en fonction de sa capacité à mobiliser tout le savoir-faire et les compétences de ses acteurs. Il arrive encore que le savoir-faire soit fragmenté et pas considéré comme un atout décisif. Pourtant, pour certains experts de la Table Ronde, le savoir-faire est au moins aussi important que le fait de disposer d'infrastructures. En effet, les différences de prix ne sont pas très importantes en Europe pour les opérations portuaires et la concurrence se fera sur la capacité à organiser le traitement des marchandises.

2. La desserte terrestre des ports

Dans l'état actuel, la route reste dominante, mais l'on constate une percée du rail et de la voie navigable. Le rail et la voie d'eau ne remportent des succès que s'il existe une articulation forte avec les terminaux à conteneurs.

D'une manière générale, les infrastructures routières à l'intérieur des ports sont saturées, ce qui se traduit par de long délais pour charger un conteneur. Face à cela, le rail et la voie d'eau constituent des alternatives crédibles *a priori*.

Pour la voie d'eau, il importe de restaurer la confiance des chargeurs envers ce mode de transport et de pouvoir librement négocier les conditions de transport.

Pour le chemin de fer, on est obligé de constater que les prestations ne sont pas toujours compétitives si l'on considère leur coût généralisé, c'est-à-dire un coût qui inclut le temps de transport, la fiabilité des délais, l'information en cours de transport, etc. Les chemins de fer ne pourront s'en sortir que s'ils sont capables de baisser significativement leurs tarifs.

Il a semblé aux participants de la Table Ronde que le chemin de fer devait en outre innover pour concevoir des formules de transport plus simples et plus directes.

Les corridors de fret sont déjà une réalité mais, il faut peut-être aller plus loin en envisageant des réseaux à vocation fret. En effet, les corridors ne suffisent pas, il importerait de dégager des *slots* pour l'acheminement des marchandises. Les opérateurs ferroviaires ont véritablement un rôle à jouer, en organisant des trains complets ou des trains blocs.

En toute logique, le transport combiné devrait offrir un réseau diffus alternatif à la route. L'on assiste cependant à une concurrence généralisée entre différents acteurs (opérateurs maritimes, portuaires, réseaux ferroviaires, filiales des réseaux, etc.) et les règles du jeu ne sont pas stabilisées. Dans ce contexte, les compagnies ferroviaires jouent un rôle dominant et l'on peut se demander s'il ne faudrait pas bannir le monopole de la traction dont elles jouissent au profit d'une plus grande concurrence ou, à tout le moins, une plus grande transparence, notamment dans la facturation des prix de traction. A cet égard, on peut noter que les corridors de fret (*freeways* et *freightways*) ne sont pas exploités à plein. On peut penser qu'avec la durée, un comportement entrepreneurial verra le jour pour exploiter pleinement ces possibilités. Si les *freeways* sont un échec jusqu'à présent, cela est dû au manque d'efficacité des compagnies ferroviaires. Il faut changer la mentalité ferroviaire en les poussant à avoir des initiatives. Les compagnies ont encore trop une attitude qui consiste à occuper le terrain en partant d'un principe de "*wait and see*". Il faut également régler le problème des intérêts divergents entre les compagnies ferroviaires et leurs filiales spécialisées dans le transport combiné. Les incertitudes quant aux redevances d'usage des infrastructures sont évidemment un frein à l'initiative des compagnies. D'une manière générale, il faut que les entreprises ferroviaires réalisent des projets en ayant une parfaite connaissance du coût de ces projets.

Toujours en matière de transport combiné, sur lequel toutes les compagnies ferroviaires semblent perdre de l'argent, il a semblé aux experts de la Table Ronde que les pouvoirs publics devaient choisir entre une politique qui vise à l'équilibre intermodal et une politique de libéralisation. Le transport combiné ne peut soutenir la concurrence d'un secteur des transports routiers qui, libéralisé, a vu ses prix s'effondrer. Il n'a pas semblé pour autant aux experts de la Table Ronde qu'il fallait remettre en question cette politique ou qu'il fallait subventionner l'exploitation des transports combinés. L'évolution actuelle, si elle ne s'accompagne pas d'une réforme des sociétés de chemin de fer est vouée à l'échec. Le principal est de faire gagner en productivité les réseaux ferroviaires, pour que la traction sur le parcours principal ne soit pas aussi coûteuse. Une telle possibilité est offerte par des trains plus longs, par un assortiment accéléré des wagons (qui représente jusqu'à 25 pour cent des coûts) et par un acheminement plus rapide des wagons en accordant une priorité au fret. Ceci permettrait des économies de coûts de traction de l'ordre de 20 à 30 pour cent.

Deux stratégies de tarification s'opposent à l'égard du transport combiné :

- Le maintien d'une tarification qui ne couvre pas les coûts, ce qui suppose des subventions mais aussi un *statu quo* dans les services offerts,
- Des tarifs plus élevés permettant d'offrir une meilleure qualité de service pour le transport combiné et autorisant surtout des investissements. C'est la stratégie permettant de miser sur le

long terme, mais elle nécessite cependant de bien définir les termes d'une transition pour le court terme.

Il semblerait que pour l'instant en matière ferroviaire, les règles ne sont pas claires et transparentes. Même si l'harmonisation sociale et les politiques de concurrence peuvent aider à trouver un meilleur équilibre sur les marchés du transport, il n'en demeure pas moins vrai que davantage de concurrence au sein du système ferroviaire permettrait d'engranger les gains de productivité qui apparaissent indispensables.

Si l'on s'interroge sur le rôle joué par les infrastructures, on peut dire que ces dernières ne sont pas discriminantes dans les zones bien pourvues, ce qui fait jouer aux facteurs organisationnels une place prépondérante. Il n'en demeure pas moins vrai que certaines régions européennes n'ont pas une dotation en infrastructure suffisante et qu'il y aura lieu de prévoir les mécanismes de financement pour combler les retards.

Le cabotage quant à lui est de plus en plus intégré dans la chaîne logistique. Il existe un métier spécifique du cabotage à côté des grands armements transocéaniques. Le cabotage a cependant une faible rentabilité à cause de la lenteur des procédures dans les ports et de la lourdeur des contrôles douaniers. A cet égard, les services douaniers peuvent détruire l'efficacité des ports, d'où la nécessité d'harmoniser et de simplifier les procédures. Le *feederling* ne pourra se développer que si il existe une bonne intégration avec les éléments de la chaîne terrestre et donc une coopération entre les opérateurs maritimes à courte distance et les opérateurs terrestres.

L'amélioration de la desserte terrestre des ports implique des actes de tous les acteurs -- au demeurant nombreux -- concernés avec :

- La création de terminaux terrestres et la transformation de leur rôle afin que l'ensemble port-terminaux soit intégré dans une chaîne logistique. De tels terminaux permettront de transférer une partie du système de distribution à l'écart des ports, dégageant ainsi de la capacité dans les ports. Ces terminaux sont appelés à devenir les lieux privilégiés pour la concentration des activités logistiques. Ils permettront de réunir les frets, cette activité ne se faisant plus dans les ports. Il faudra veiller cependant à ne pas créer de nouveaux goulets d'étranglement au niveau des terminaux.
- Les autorités portuaires ont peu de marges de manoeuvre, mais elle doivent développer une gestion active pour faciliter leur accessibilité. Plus que la création de nouvelles réglementations, elles doivent développer un "*co-thinking*" avec tous les acteurs concernés. Dans ce cadre, il y a lieu de souligner à nouveau le rôle essentiel de la connaissance et de sa valorisation, connaissance qui dans l'état actuel est souvent morcelée dans les ports. Une évolution peut modifier les éléments immatériels de l'accessibilité qui sont fondamentaux et réduire les coûts généralisés de l'accès.
- Les transporteurs maritimes ont un rôle à jouer à l'égard de l'accessibilité terrestre car ils souhaitent accroître le "*carrier haulage*" afin de contrôler la chaîne et ses coûts. Ils souhaitent réaliser des économies en rationalisant le transport terrestre. Ils ont cependant une approche purement micro-économique et ne peuvent de ce fait être les promoteurs d'un réseau rationnel et dense. Par ailleurs, tous les opérateurs maritimes n'ont pas la même stratégie et ils ont des comportements opportunistes.
- Les compagnies ferroviaires demeurent encore les principaux acteurs compte tenu de leur rôle dominant, mais elles sont extrêmement prudentes jusqu'ici.
- Les pouvoirs publics, qui ont un rôle d'encadrement des marchés, doivent avant tout stabiliser l'environnement institutionnel et clarifier, pour les ports, les rôles respectifs du secteur public et du secteur privé. Les procédures administratives et douanières doivent être simplifiées. Les accès aux réseaux doivent être libéralisés et les règles de concurrence harmonisées. Des règles doivent

être fixées pour l'internalisation des coûts et la lutte contre la criminalité fait partie des actes régaliens des pouvoirs publics.

- Les autorités européennes doivent intégrer les ports dans de véritables réseaux et ne pas se contenter de corridors. Elles doivent mettre l'accent sur une démarche intermodale avec une approche identique pour tous les modes.

En conclusion, nous sommes plongés dans un monde en pleine évolution. Dans ce contexte, il faut laisser le maximum de liberté pour l'organisation des ports et ne pas tenter d'imposer un modèle unique en matière d'organisation portuaire et de desserte terrestre. En outre, tous les participants de la Table Ronde ont souligné qu'il y avait véritablement un problème ferroviaire et que le comportement actuel des compagnies ferroviaires à l'égard du transport combiné était critiquable. Avec notamment le trafic de conteneurs, les ports sont appelés à jouer un rôle structurant pour l'ensemble du transport intermodal européen. Il est donc nécessaire de mieux les intégrer dans le réseau TEN et de ne pas se contenter de simples connections.

B. STATISTIQUES

Depuis 1991, la coopération dans le domaine statistique entre la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), l'Office Statistique des Communautés Européennes (EUROSTAT) et la CEMT s'est considérablement renforcée avec la constitution d'un Groupe de travail Intersecrétariat auquel participe activement le secrétariat de la CEMT sous le contrôle du Groupe des Experts Statisticiens.

Après avoir publié en 1994 un glossaire commun des statistiques de transport pour les chemins de fer, les routes, les voies navigables et les oléoducs, le Groupe Intersecrétariat a terminé la rédaction des chapitres relatifs aux transports maritimes ainsi qu'aux transports multimodaux. Ces nouvelles définitions sont incluses dans la seconde édition du glossaire qui a été publiée par la CEE/ONU en 1998, et qui est également disponible sur le site World Wide Web de la CEMT. La CEMT a organisé en 1998 un atelier de travail pour reprendre les travaux relatifs au chapitre sur les accidents liés aux transports. Ces travaux avaient précédemment été interrompus en raison des problèmes rencontrés par EUROSTAT au niveau de la base de données "CARE" sur les accidents de la route. La 3ème édition du glossaire commun des statistiques de transport devrait inclure un chapitre sur les accidents de la route.

Le questionnaire commun, mis au point également par le Groupe Intersecrétariat, a été utilisé pour la seconde fois pour collecter les données relatives à 1995-1996. On rappellera que ce document permet d'alléger sensiblement la tâche de ceux qui ont la charge, dans les différents pays, de répondre aux enquêtes statistiques et leur évite de devoir fournir à trois reprises, sur des supports différents, des informations parfois identiques. Le recours à un questionnaire commun garantit de plus, la cohérence des statistiques publiées par les trois organisations. Le produit développé par EUROSTAT pour remplacer le logiciel CUB.X, initialement élaboré pour les réponses au questionnaire commun des pays membres de l'Union Européenne et ensuite abandonné en raison des difficultés rencontrées, ne rentrant pas dans le cadre des accords du groupe de travail Intersecrétariat, la CEMT a soumis à ce groupe un projet de produit développé sous Excel. Ce produit, qui est une version électronique du questionnaire commun, sera utilisé pour la première fois pour la collecte de données de 1997.

Afin d'améliorer la collecte des données portant sur les parcs de véhicules routiers et de recueillir des informations permettant une analyse plus fine des effets de la composition de ces parcs sur l'environnement, la CEMT en liaison avec EUROSTAT et la CEE/ONU, a préparé en 1997 un questionnaire statistique destiné à obtenir des informations telles que le nombre de véhicules équipés de

pots catalytiques, les types de moteurs utilisés par ces véhicules, leurs cylindrées etc... Ce document a servi de base à une enquête pilote qui a été réalisée au début de 1998. Cette expérience s'étant avérée concluante, il a donc été décidé lors de la dernière réunion du Groupe de Travail des Statistiques des Transports de la CEE/ONU à Genève (WP6), qu'une nouvelle enquête de ce type accompagnerait le questionnaire commun lors de son lancement pour la collecte des données de 1998.

Sous le contrôle du Groupe des Experts Statisticiens, le Secrétariat a préparé en 1998, les documents statistiques suivants :

- Le volume des *Annales Statistiques de Transport* portant sur la période 1970-1996 à paraître au milieu de l'année 1999, qui devrait permettre, à sa sortie, de finir de rattraper le retard qui avait été accumulé. Il inclura trois nouveaux pays, à savoir: le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine et l'Ex-République Yougoslave de Macédoine. Ce volume sera produit pour la première fois à partir du nouvel outil informatique dont s'est dotée la CEMT pour traiter le questionnaire commun et préparer la publication des *Annales Statistiques de Transport*.
- La brochure annuelle sur *l'Évolution des Transports* : ce document relatif à la période 1970-1997 a pour objectif principal de décrire la situation du secteur des transports -- transports de voyageurs, transports de marchandises, sécurité routière -- au cours de la dernière année pour laquelle des statistiques sont disponibles, et de mettre en évidence, à l'aide notamment de graphiques, les changements intervenus sur une longue période. Cette publication qui bénéficie d'une incontestable antériorité par rapport à toute autre étude comparable, est reproduite dans la seconde partie du 45ème Rapport Annuel d'Activités de la Conférence. Elle comporte d'une part, une analyse de la situation des transports dans les pays européens dont le système repose depuis longtemps sur les principes de l'économie de marché, d'autre part, une étude spéciale sur l'évolution récente des transports dans 19 pays en transition. Parmi ces derniers une distinction est désormais établie entre, d'une part 11 pays d'Europe Centrale et, ainsi que les 3 Etats Baltes, et d'autre part 5 pays appartenant à la Communauté des Etats Indépendants (CEI). Pour la première fois cette publication comporte des données statistiques sur les transports de l'Albanie, de l'Azerbaïdjan, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine.
- Le *Rapport Statistique sur les Accidents de la Route en 1996*. Afin de rattraper le retard accumulé, cette nouvelle édition comportera, tout comme l'édition précédente, deux années supplémentaires : 1995 et 1996. Elle sera disponible en 1999.

Un important projet concernant la création d'une base de données statistiques devant servir notamment à l'élaboration des *Annales Statistiques de Transport* a été lancé en 1996. Il s'agit de développer un système informatique qui permette un traitement aisé des informations collectées, à l'aide du questionnaire électronique précédemment mentionné, ainsi que leur diffusion. Ce projet est développé sous ACCESS 97 et facilitera la communication entre la base de données ainsi développée par la CEMT et diverses sources d'informations externes. Il s'agira d'un produit très évolutif qui pourra tirer profit des nouveaux développements informatiques prévus en 1999 à l'OCDE. Ce produit, qui sera utilisé pour produire le prochain volume des *Annales Statistiques*, permettra également de créer des disquettes intégrant dans le questionnaire commun les données reçues les années précédentes de chaque pays membre. Ceci facilitera la tâche des pays membres lors des corrections ou mises à jour et permettra de traiter de façon automatisée le dépouillement du questionnaire.

Le Conseil des Ministres ayant demandé à la CEMT de poursuivre les travaux qu'elle a entrepris sur l'analyse du marché des transports, il a été décidé de produire régulièrement un document sur *la conjoncture dans le secteur des transports terrestres*.

Afin de répondre à ce mandat, une enquête visant à faire le point sur les travaux développés dans les différents pays pour suivre la conjoncture dans le secteur des transports terrestres, a été réalisée et

dépouillée en 1996. Les réponses reçues ont permis d'identifier les experts qui étudient l'évolution du marché des transports dans les différents pays membres de la CEMT.

A partir des informations ainsi rassemblées, un questionnaire pilote a été élaboré à la fin de 1997 en vue de collecter les données nécessaires à l'établissement d'une première note de conjoncture à l'intention des Ministres. Ce questionnaire qui a été diffusé au début de 1998, vise à recueillir sur une base mensuelle des informations sur les marchandises et les voyageurs transportés par le rail, la route et la voie navigable, des données sur la circulation automobile, les immatriculations de véhicules routiers, les consommations de carburants, ainsi que des renseignements statistiques sur l'état général de l'économie (importations, exportations, production industrielle).

Les résultats de la première enquête ainsi réalisée, ont été examinés lors d'une réunion spécifique du Groupe des Experts Statisticiens en juin 1998. Ces résultats ayant été jugés particulièrement satisfaisants et d'une grande pertinence politique, le groupe a décidé de pérenniser cette enquête et de la renouveler tous les trimestres. Tous les résultats de la première enquête sont d'ores et déjà disponibles sur le site *World Wide Web* de la CEMT. La collecte des données relatives au 3ème trimestre de 1998 vient d'être lancée, et les résultats seront publiés au mois de Mars 1999 sur Internet. Aucune publication sur support papier n'est prévue.

C. DOCUMENTATION ET INFORMATION

1. Activités du Centre de Documentation

Au cours de l'année 1998, plus de 300 nouvelles publications sont venues enrichir le fonds documentaire de la bibliothèque. Par ailleurs la bibliothèque est abonnée à plus de 400 périodiques qui font l'objet d'une circulation au sein du Secrétariat.

Parmi les produits diffusés en 1998 par le centre de documentation, on mentionnera notamment :

- le volume XXX de « *Recherche en matière d'économie des transports. Bulletin annuel d'information* », paraissant en novembre de chaque année, qui recense plus d'un millier de projets en cours ;
- la *Revue de Presse* publiée une à deux fois par mois et distribuée aux membres du Comité des Suppléants et du Comité des Recherches Économiques ainsi qu'à plusieurs centres de documentation ;
- le *Communiqué de Presse* du Conseil des Ministres qui a eu lieu en 1998 à Copenhague : l'un avant la session, l'autre après. Ces documents ont été diffusés à tous les organes de presse intéressés, et mis également à disposition sur le site Internet de la CEMT.

2. Coopération internationale

L'année 1998 a confirmé la tendance des années précédentes, à savoir une baisse très nette du nombre des entrées dans la base TRANSDOC, due à une réduction du personnel et des restrictions budgétaires des centres de documentation. Informé de cet état de fait, le Comité des Recherches Économiques a décidé de mettre fin au réseau CIDET au 31 décembre 1998.

Il a été régulièrement procédé chaque trimestre à la mise à jour des données de la base TRANSDOC reproduites sur le CD-ROM diffusé depuis plusieurs années par l'éditeur SilverPlatter.

Le centre de documentation continuera à alimenter la base de données pour ses propres besoins.

3. Internet

Le centre de documentation met à jour régulièrement le site de la CEMT, qui se trouve à l'adresse suivante : <http://www.oecd.org/cem/>. Ce site comporte environ 200 pages.

Au cours de l'année 1998, le site a été enrichi de nombreux documents téléchargeables (documents de travail, glossaires, programmes et conclusions de réunions, discours, articles...).

Le site génère de nombreuses demandes d'information ou de publications. Les statistiques d'utilisation du site montrent que le nombre de pages consultées a augmenté de plus de 300% par rapport à 1997.

Chapitre IV

RELATIONS EXTÉRIEURES

OCDE

Selon les termes de son Protocole de création, la CEMT se trouve sur le plan administratif rattachée à l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). Il est procédé à des échanges de vue informels à intervalles réguliers, dans le cadre des Commissions de Liaison OCDE/CEMT. Mais les contacts vont bien au-delà de ces réunions. En effet, la nature des travaux réalisés dans les deux Organisations donne lieu à une coopération dans plusieurs secteurs particuliers et à plusieurs niveaux, notamment celui du Secrétariat. Cette tendance s'est sensiblement renforcée au cours des dernières années. Elle est marquée par le souci réciproque d'éviter des doubles emplois et de développer, tout au contraire et dans la mesure du possible, des synergies. Une telle démarche paraît d'autant plus opportune que l'OCDE a décidé, vers la fin de 1997, d'élargir le mandat de son Programme de Coopération dans le domaine des recherches en matière de routes et de transports routiers de manière à englober désormais les "recherches en matière de transports routiers et de ses liaisons intermodales". Ce Programme a d'ailleurs été regroupé avec d'autres activités sectorielles dans une seule Division appelée "Division des Transports" fonctionnant dans le cadre de l'Organisation.

Union Européenne

Il est prévu par accord que l'Union Européenne est régulièrement représentée aux sessions du Conseil des Ministres de la CEMT. Les services de la Commission participent aux réunions du Comité des Suppléants et, dans bon nombre de cas, à celles des Groupes *Ad Hoc*. Lors de chaque session du Conseil des Ministres de la CEMT, le Président en exercice du Conseil de l'Union Européenne présente un rapport sur les faits les plus récents intervenus dans l'Union, en ce qui concerne le secteur des transports. Les services de la Commission et le Secrétariat de la Conférence entretiennent des contacts permanents.

Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies

Le Secrétaire Exécutif de la Commission Économique pour l'Europe est régulièrement invité à prendre part aux sessions du Conseil des Ministres. Le Directeur de la Division des Transports Intérieurs de la CEE/ONU assiste habituellement aux réunions du Comité des Suppléants de la CEMT. D'autre part, le Secrétaire Général de la Conférence participe généralement à la réunion annuelle du Comité des Transports Intérieurs de la CEE/ONU. Des relations de travail sont maintenues, aux niveaux appropriés, tant avec les organes subsidiaires qu'avec le Secrétariat de la CEE/ONU.

D'une manière générale et conformément aux dispositions figurant dans le programme de travail en cours, le Conseil des Ministres de la CEMT pourrait désormais, plus que par le passé, fonder certaines de ses décisions sur des dossiers de base préparés par des experts travaillant dans le cadre de la CEE/ONU, mais d'autre part donner aussi des impulsions à certains travaux de cette Organisation, notamment lorsque le traitement d'une question soulève des difficultés d'ordre politique.

Conseil de l'Europe

Tous les deux ans, l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe examine les activités de la CEMT à partir d'un rapport qui fait l'objet de discussions au sein des Comités compétents, avant que se déroule un débat en réunion plénière, généralement en présence du Président de la CEMT qui adresse alors une allocution à l'Assemblée. L'Assemblée Parlementaire exprime ses vues et ses propositions relatives aux activités de la CEMT dans une résolution soumise, à cette occasion, au vote de l'Assemblée.

EUROFIMA

La Société européenne chargée du financement de matériel ferroviaire -- Eurofima -- a été créée en 1955 à l'initiative de la CEMT et a son siège à Bâle. Elle a pour objet d'aider les compagnies de chemin de fer associées à acquérir du matériel nécessaire à leur exploitation. Les actionnaires en sont les compagnies de chemins de fer nationales d'un bon nombre de pays Membres de la CEMT. Une fois par an, le Directeur Général d'Eurofima présente un rapport d'activité de la Société au Comité des Suppléants.

Organisations de transport internationales non-gouvernementales

Les Organisations de transport internationales non-gouvernementales sont normalement invitées au début de chaque année à une audition sur tous les sujets qu'il est prévu de traiter dans l'année. Des auditions plus spécialisées sont parfois organisées par les groupes de travail de la CEMT. En outre, le Secrétariat participe le plus souvent possible aux manifestations organisées par les organisations internationales elles-mêmes. De cette façon, la CEMT s'efforce de tenir le plus grand compte des points de vue des professionnels, des usagers et du personnel employé dans le secteur des transports et de leur exposer les orientations politiques qu'elle suit.

Deuxième Partie

EVOLUTION DES TRANSPORTS 1970-1997

EVOLUTION DES TRANSPORTS¹ **1970-1997**

Introduction

L'objectif principal de cette publication est de décrire la situation du secteur des transports en Europe au cours de l'année **1997** et de mettre en évidence, à l'aide notamment de graphiques, les changements intervenus dans ce domaine depuis 1970.

L'évolution récente des transports en Europe est analysée sur la base des données communiquées par 37 États² Membres de la CEMT, l'activité de ce secteur étant évaluée à partir de statistiques établies en voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres. Afin de calculer les tendances globales en se fondant sur un nombre de pays aussi élevé que possible, les indices utilisés pour plusieurs graphiques comportent des estimations pour certains pays qui ne disposent pas encore de chiffres pour 1997.

Le présent document comporte deux parties. La première est consacrée à la situation des transports dans les pays qui appliquent depuis longtemps les règles de l'économie de marché et qui sont de très anciens membres de la CEMT. Il s'agit des 15 États qui appartiennent à l'Union Européenne ainsi que de la Norvège, la Suisse et la Turquie. Pour des raisons de commodité, ces pays seront dénommés ci-après "pays d'Europe de l'Ouest". La seconde partie décrit l'évolution récente dans 19 "pays en transition", avec pour la première fois des informations relatives à l'Albanie, à l'Azerbaïdjan, à la Fédération de Russie et à l'Ukraine. Du fait de la spécificité de leur système de transport et des profonds changements que connaît celui-ci actuellement, il a semblé préférable d'établir pour ces pays des indicateurs globaux spécifiques. Ceux-ci concernent d'une part, 11 pays d'Europe centrale et orientale ainsi que les 3 États baltes (CEMT/PECO), d'autre part, 5 pays appartenant à la Communauté des États Indépendants (CEMT/CEI).

Afin de pouvoir disposer de séries relativement homogènes sur une longue période, les données relatives à l'ancienne Tchécoslovaquie (CS) sont prises en compte jusqu'en 1992 ; à partir de 1993, les statistiques utilisées sont celles transmises par la République slovaque et la République tchèque. Par ailleurs, la réunification de l'Allemagne se traduit par une rupture de séries du fait de l'intégration à partir de 1991 des données concernant les nouveaux *Länder*, ce qui augmente d'autant les résultats observés pour l'ensemble de la CEMT.

EVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS D'EUROPE DE L'OUEST

Dans les économies occidentales (Europe de l'Ouest et Amérique du Nord), le taux de croissance du *Produit Intérieur Brut -- PIB --* a été en 1997 le plus élevé enregistré depuis 1989, ce qui a plus que contrebalancé l'évolution préoccupante de la situation économique en Asie orientale. Ce bon résultat a été grandement influencé par la force de l'économie américaine où le dynamisme de la demande intérieure, dopée à la fois par la consommation des ménages et les investissements fixes, a provoqué une augmentation du PIB de 3.8 pour cent, chiffre jamais atteint aux États-Unis depuis 1988.

En Europe occidentale, l'évolution positive quelque peu hésitante observée depuis 1994, s'est sensiblement renforcée en 1997, la croissance demeurant soutenue dans les pays où l'expansion était déjà parvenue à maturité, et s'étoffant dans ceux où elle était encore dans une phase initiale. Dans les États d'Europe de l'Ouest, la croissance moyenne du PIB s'est en effet établie, en termes réels, aux alentours de 2.7 pour cent ce qui représente une nette progression par rapport à l'année précédente (+1.9 %).

Cette accélération du rythme de croissance des économies ouest-européennes dans leur ensemble, recouvre cependant des situations quelque peu contrastées selon les pays avec d'incontestables décalages dans les phénomènes cycliques. Parmi les grands pays industriels, le Royaume-Uni a continué de bénéficier d'une conjoncture soutenue mais les éléments favorables à la croissance ont également pris de l'ampleur en Allemagne, en France et en Italie dont les économies avaient marqué le pas au cours des années antérieures. Cette évolution a conduit à un profil plus équilibré de la croissance parmi les économies les plus puissantes. Il n'en reste pas moins que l'une des caractéristiques générales du développement des activités en Europe occidentale en 1997, a été une fois de plus la performance remarquable de certaines économies de moindre dimension. Ce phénomène qui se poursuit d'ailleurs dans plusieurs pays sans discontinuité depuis la récession de 1993, a notamment concerné en 1997 les Pays-Bas (+3.3 %), le Danemark (+3.3 %), la Norvège (+3.5 %), la Finlande (+5.9 %) et surtout l'Irlande (+10.6 %) dont le PIB s'est accru de plus de 40 pour cent en quatre ans. La Turquie dont l'économie est plus volatile, a elle aussi connu une forte progression de son PIB (+6.3 %). Une reprise des activités s'est en outre manifestée en Espagne et au Portugal tandis que la Suisse est enfin sortie d'une période assez longue de stagnation économique même si le taux de croissance de son PIB (+0.7 %) demeure le plus faible des pays d'Europe occidentale.

Tirant profit de la vitalité du commerce mondial qui a augmenté de 9.2 pour cent en 1997, soit une accélération sensible par rapport à 1996 (+3.0 %), la croissance économique en Europe de l'Ouest a été principalement stimulée par les *exportations* en 1997. Elle a été également soutenue par une demande intérieure plus vigoureuse qui, à son tour, a suscité des échanges entre les économies très liées de la région. Cette situation a conduit à un boom des exportations de biens et de services qui constituaient déjà le principal soutien de l'activité des pays d'Europe occidentale en 1996. Ces exportations ont en effet augmenté en termes réels de 9.3 pour cent en 1997, s'avérant de loin le composant le plus dynamique de la demande globale. Malgré le développement du commerce intra-européen, l'impulsion externe a eu avant tout pour origine la demande très élevée d'importations de l'Amérique du Nord (+14 %), des pays en transition et des pays en développement hors Asie orientale, facilitées par la dépréciation des monnaies européennes par rapport au dollar et au yen.

De son côté, la demande intérieure des États Membres de la CEMT s'est accrue de près de 2.3 pour cent en 1997 au lieu de 1.7 pour cent en 1996. L'activité domestique a profité du niveau très bas et d'ailleurs en baisse, des taux d'intérêt à long terme ainsi que d'une amélioration de la confiance des consommateurs et des industriels, l'optimisme des ménages ayant pour origine dans de nombreux pays de meilleures perspectives en matière d'emplois et de revenus, celui des industriels se fondant sur une profitabilité accrue, un taux croissant d'utilisation des capacités et des perspectives plus favorables de ventes. La *consommation privée* est certes demeurée assez terne en Europe occidentale en 1997 avec une augmentation moyenne de 2 pour cent seulement contre 2.5 pour cent en 1996 mais ce phénomène s'explique essentiellement par la faiblesse de cette demande en Allemagne et en France alors qu'au contraire au Royaume-Uni et dans un certain nombre d'économies de moindre dimension, la consommation privée s'est envolée par suite d'une forte progression des revenus disponibles et d'une croissance importante des emplois, notamment dans le secteur des services. En raison des politiques fiscales restrictives mises en oeuvre par de nombreux pays afin, en particulier, de répondre aux critères de Maastricht en matière de déficit budgétaire, ainsi que des effets des restructurations entreprises dans le secteur étatique, la *consommation publique* n'a connu qu'une hausse limitée, inférieure à 1 pour cent en 1997. La *Formation Brute de Capital Fixe* a été en fait l'élément moteur de la demande intérieure avec une progression très forte dans la majorité des économies de petite dimension. Si l'investissement des entreprises a commencé à montrer certains signes de reprise en Allemagne et en France après une évolution décevante pendant plusieurs années, la formation de capital fixe est néanmoins demeurée assez léthargique dans les grands pays industriels et a même manqué de vigueur au Royaume-Uni contrairement aux tendances antérieures. En moyenne l'investissement fixe a augmenté de 2.5 pour cent en 1997 (+1.6 % en 1996) en Europe de l'Ouest. Stimulée par le bas niveau des taux d'intérêt, sa croissance a été avant tout la conséquence d'achats de machines et de biens d'équipements liés plus à la rationalisation des processus de production qu'à la création de nouvelles capacités productives. Après un ralentissement en 1996, la reconstitution des stocks a de nouveau apporté une contribution positive à l'activité économique globale en 1997 du fait de l'amélioration des perspectives de ventes.

La croissance de la demande tant extérieure qu'intérieure a conduit en Europe de l'Ouest à une reprise significative de la *production industrielle*. Celle-ci a en moyenne augmenté de près de 4 pour cent en 1997 alors qu'elle n'avait enregistré qu'une hausse de 0.6 pour cent l'année précédente. Ce bon résultat s'explique notamment par le redressement sensible de cette production en Allemagne (+4.0 %) et en France (+3.8 %) après une quasi stagnation en 1996. Il tient également aux performances remarquables observées dans ce secteur en Irlande (+15.3 %) où l'expansion des activités industrielles se poursuit à un rythme très élevé depuis plusieurs années, en Turquie (+11.2 %) et en Finlande (+8.9 %) tandis que l'Espagne, l'Italie, le Luxembourg et la Suisse ont retrouvé un taux de croissance souvent largement positif de leur production industrielle après un recul marqué en 1996. Seuls en fait la Grèce, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont signalé pour 1997 une progression inférieure à 2 pour cent de leur production industrielle. Par ailleurs, les pressions inflationnistes sont demeurées très contenues en Europe occidentale en 1997 ; le taux de croissance des prix à la consommation est en effet tombé en moyenne en-dessous de 2 pour cent, traduisant ainsi un nouveau recul de l'inflation. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette situation : l'intensité de la concurrence aussi bien interne qu'externe avec une compétition extrêmement vive entre des économies plus ouvertes et interdépendantes, la stagnation de la situation de l'emploi qui s'est accompagnée d'une déréglementation grandissante du marché du travail, d'une perte d'influence des syndicats et d'une peur persistante du chômage, la mise en oeuvre de politiques monétaires rigoureuses dans de nombreux pays.

La généralisation et l'accélération de la reprise économique en 1997 dans les pays d'Europe de l'Ouest n'ont pas manqué d'avoir des répercussions sur *les transports de marchandises* dont les prestations en tonnes-kilomètres se sont accrues de plus de 4.6 pour cent (+3.8 % si l'on fait abstraction des transports par oléoducs) cette année-là alors qu'en 1996 elles n'avaient progressé que

de moins de 1.5 pour cent par suite du ralentissement marqué de la production. Tous les modes de transport terrestre sans exception ont bénéficié de cette évolution positive du marché mais ce sont les transports par conduites et les transports ferroviaires qui ont connu les taux de croissance les plus élevés, les transports routiers et la navigation intérieure devant chacun se contenter d'une hausse de 3 pour cent environ de leurs prestations. Jamais depuis 1994 les chemins de fer ne s'étaient trouvés dans une situation aussi favorable par rapport à leurs concurrents.

S'accroissant en moyenne de près de 2 pour cent dans les pays d'Europe occidentale pour atteindre le total record de 4 526 milliards de voyageurs-kilomètres, *les transports de voyageurs* ont connu une nouvelle avancée en 1997. Cette progression, nettement supérieure à celle de l'année précédente (+1.4 %) où les déplacements de personnes avaient eux aussi été affectés par le contexte relativement déprimé qui caractérisait alors l'économie de nombreux pays, est sans nul doute à porter au crédit de la reprise des affaires dans la quasi totalité des États d'Europe de l'Ouest. La croissance ainsi observée n'en demeure pas moins très éloignée de celle qui avait prévalu de 1986 à 1992 où en moyenne les transports de voyageurs augmentaient à un rythme annuel de près de 4.3 pour cent. Ainsi se trouve confirmée la tendance, apparue depuis 1993, à une moindre croissance (de l'ordre de 1.5 % par an) des déplacements de personnes. Cette inflexion est assurément la conséquence de la stagnation des revenus réels disponibles des ménages et du manque de confiance des consommateurs lié à la persistance d'un chômage élevé. L'augmentation globale des transports de voyageurs constatée en 1997 a affecté dans des proportions à peu près identiques les transports ferroviaires et les transports routiers, les prestations voyageurs de chacun de ces modes s'inscrivant en hausse d'environ 2 pour cent. Ce résultat *a priori* similaire masque en fait une évolution quelque peu contrastée : alors que le rythme de croissance des transports routiers s'est accéléré par rapport à 1996, celui des transports ferroviaires a au contraire marqué le pas. L'un des faits les plus notables qui se dégagent également de l'examen de la situation des transports de voyageurs en 1997, est incontestablement la nette reprise de l'activité des autobus et autocars après plusieurs années de stagnation. A titre de comparaison, les statistiques de l'IATA (International Air Transport Association) montrent une nouvelle fois un développement particulièrement soutenu du transport aérien en 1997 qui amplifie la reprise du trafic amorcée en 1995. C'est ainsi que le nombre de passagers-kilomètres en transport aérien international à l'intérieur de l'Europe s'est accru de 10.7 pour cent (+6.9 % en 1996) tandis que le transport domestique a été supérieur de 10.6 pour cent à celui de l'année précédente.

Depuis 1994, les renseignements transmis par les différents pays font apparaître un bilan quelque peu contrasté en matière de *sécurité routière* selon le type d'indicateur statistique retenu. L'année 1997 confirme ce phénomène. Alors que cette année-là les accidents ont été nettement plus nombreux et ont occasionné davantage de blessés qu'en 1996, ils ont par contre causé moins de décès, mais la diminution constatée à cet égard est en pourcentage la plus faible observée depuis 1991. Après une incontestable amélioration de la situation en 1996, les résultats enregistrés en 1997 dans le domaine de la sécurité routière ont donc été de nouveau décevants, renforçant de la sorte les inquiétudes qu'avaient déjà suscitées les données relatives aux années 1994 et 1995. Si le nombre de tués sur les routes ouest-européennes en 1997 est le plus bas signalé depuis 1970, il n'en demeure pas moins que l'évolution d'ensemble caractérisée à la fois par une augmentation sensible du nombre d'accidents et de blessés et par une réduction assez limitée du nombre de tués, traduit un certain tassement des résultats obtenus grâce aux actions en faveur de la sécurité routière, faisant ainsi ressortir la fragilité des progrès accomplis depuis plusieurs années. De plus, la situation demeure très variable selon les pays, l'insécurité s'étant encore accrue de manière préoccupante en 1997 sur les réseaux routiers de plusieurs États d'Europe occidentale.

Transports de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises des pays d'Europe occidentale a augmenté de près de 7.9 pour cent en 1997. Ce résultat, le meilleur en pourcentage depuis 1979 tranche avec les performances relativement médiocres du chemin de fer sur le marché des transports de marchandises lors des deux années précédentes (+0.7 % en 1995 et -0.1% en 1996). Depuis 1970, à la seule exception de 1974, jamais les réseaux ferroviaires ouest-européens n'avaient acheminé autant de tonnes-kilomètres (plus de 260 milliards de t-km) en une année. Il n'en demeure pas moins que sur une longue période, les prestations en tonnes-kilomètres de l'ensemble des sociétés de chemin de fer d'Europe occidentale n'ont augmenté que modestement, à peine +2.4 pour cent entre 1970 et 1997. Selon les données publiées par l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer), l'évolution des transports de marchandises par rail en 1997 a été, comme les trois années précédentes, nettement plus favorable dans le domaine international (+12.4 %) que dans le national (+4.3 %). Ces mêmes statistiques font également ressortir une croissance des prestations en tonnes-kilomètres nettement plus élevée que celle des tonnages transportés (+4.0 %) ce qui traduit un allongement sensible des distances d'acheminement. L'examen détaillé de la situation des différents pays en 1997 révèle que les augmentations les plus fortes pour le fret ferroviaire ont été signalées au Portugal (+21.0 %), en Finlande (+11.9 %), au Royaume-Uni (+11.3 %) et en Suisse (+10.6 %), alors que les activités des chemins de fer sur le marché des transports de marchandises n'ont reculé que dans trois pays : l'Irlande (-16.2 %), le Danemark (-7.9 %) et la Grèce (-2.6 %).

D'après les premiers renseignements disponibles, *les transports ferroviaires de conteneurs* ont connu une nouvelle avancée en 1997. Après une certaine stagnation en 1996 liée à la morosité du climat économique ambiant, le mouvement ascendant constaté pour ce type de transport depuis 1993 a repris de la vigueur en 1997 sans toutefois retrouver encore un rythme de croissance comparable à celui des années 1994 et 1995. Suivant les informations communiquées par 15 réseaux ferroviaires (A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, P, TR, UK), le nombre de conteneurs acheminés par ces exploitants s'est accru de 3.4 pour cent en 1997 (-0.5 % en 1996) tandis que les tonnages transportés par ce moyen se sont élevés à 98.5 millions de tonnes, soit une progression de 9.3 pour cent par rapport à l'année précédente (+6.4 % en 1996) due pour l'essentiel aux bons résultats des chemins de fer luxembourgeois dont le tonnage ainsi transporté a plus que triplé ainsi que des réseaux turc (+40.4 %), danois (+30.5 %), portugais (+27.4 %) et belge (+22.5 %). La compagnie ferroviaire irlandaise a été la seule qui a dû faire face à une baisse d'activité dans ce domaine (-18.5 %). Le fait qu'en 1997, comme d'ailleurs depuis plusieurs années, le taux de croissance du nombre de conteneurs soit sensiblement inférieur à celui des tonnages acheminés, est le reflet d'un important effort de rationalisation de ce type de transport grâce à une diminution des mouvements à vide et de meilleurs coefficients de chargement. Sur le plan international, le volume de transport de la Société Intercontainer-Interfrigo (ICF) en trafic européen continental a atteint en 1997 un nouveau sommet historique avec 669 314 EVP (Equivalent Vingt Pieds) chargés, ce qui correspond à une hausse en un an de 3.4 pour cent, en léger retrait cependant par rapport à celle de 1996 (+7.6 %). Les prestations en EVP-kilomètres de cette même entreprise ont augmenté de l'ordre de 3 pour cent, la distance moyenne de transport atteignant 1 304 kilomètres. Les performances les plus remarquables à cet égard ont été observées sur les relations avec la Grèce (+50 %), la Grande-Bretagne (+16 %) grâce au développement du trafic par le tunnel sous la Manche, la Turquie (+13 %) ainsi que sur les axes Italie-Scandinavie et Italie-Benelux. Alors qu'en 1996 les transports combinés avec ou *via* la CEI avaient subi un recul significatif, ils ont enregistré en 1997 une progression appréciable de près de 17 pour cent avec une distance moyenne de transport d'un peu plus de 2 000 kilomètres. Seule ombre au tableau les transports combinés assurés par ICF en provenance ou à destination des ports maritimes ont chuté de près de 10 pour cent ; phénomène nouveau, avec près de 617 000 EVP acheminés, ils ne constituent plus en volume que le second secteur d'activité d'ICF. Ce résultat qui s'explique notamment par la perte d'importants trafics sur la liaison Anvers-Rotterdam et par la concurrence de nouveaux opérateurs sur d'autres parcours maritimes, ne saurait masquer toutefois l'expansion

particulièrement forte, pour la seconde année consécutive, des transbordements de conteneurs dans les ports méditerranéens. De ce fait, les services développés par ICF pour assurer la liaison entre les ports du Sud de l'Europe et leur arrière-pays ont continué d'évoluer favorablement et de nouvelles initiatives ont vu le jour telle l'instauration d'une liaison par trains complets entre Gênes et la Suisse. Les statistiques de l'UIRR (Union Internationale des sociétés de transport Rail-Route) confirment les progrès réalisés depuis plusieurs années par le transport rail-route en trafic international, le nombre d'envois (± 2.3 EVP) traités de la sorte ayant progressé d'environ 9 pour cent au cours de l'année 1997 et dépassé le chiffre jamais atteint de 1.1 million d'unités. Le transport international représente désormais 61 pour cent de l'ensemble des tonnes-kilomètres acheminées par les membres de l'UIRR. Les résultats des transports de et vers la Grande Bretagne avec une augmentation de près de 47 pour cent du nombre d'envois effectués par CTL (UK) *via* Eurotunnel, sont particulièrement satisfaisants alors que ce trafic avait déjà plus que doublé en 1996. Les transports avec les pays d'Europe centrale ont continué également de se développer rapidement grâce aux succès rencontrés par les sociétés Polkombi (PL), Hungarokombi (H) et Adria Kombi (SLO). Une forte croissance est également à noter pour l'entreprise Combiberia (E). Le transit alpin qui représente à lui seul 82 pour cent du trafic international de l'UIRR, a pour sa part bénéficié d'une activité soutenue en 1997 ; rien que sur la relation Allemagne-Italie les sociétés membres de l'UIRR ont transporté tous les jours l'équivalent de 900 camions par sens. Le transport national rail-route qui avait renoué avec la croissance (+3.0 %) en 1996 après un recul en 1995, a lui aussi enregistré en 1997 une progression sensible de l'ordre de 9 pour cent du nombre de ses envois. Cette augmentation a concerné la quasi totalité des sociétés membres de l'UIRR, l'une des performances les plus significatives à cet égard (+33 %) étant à porter au crédit d'Okombi (A) grâce à la nouvelle route roulante entre Villach et Wels. Seul le trafic national acheminé en Suède par Skan Combi s'est inscrit pour la seconde année consécutive en forte baisse ; cette évolution défavorable s'explique essentiellement par la concurrence exercée par la société ferroviaire nationale suédoise qui enlève une bonne partie de leur substrat aux opérateurs de transport combiné en procédant elle-même à des ventes directes de ce genre de service. La répartition par technique de l'ensemble du transport combiné assuré en 1997 par les membres de l'UIRR, fait apparaître un nouvel accroissement de la part des caisses mobiles (71 %). La tendance à long terme à un recours accru à ce type de transport se poursuit donc, la part des semi-remorques étant tombée de 27 pour cent en 1988 à 10 pour cent en 1997. Les routes roulantes (environ 19 % des envois rail-route) ont maintenu leur position en 1997 grâce aux succès des relations Oresde-Lovosice et Brenner-Manching.

Depuis 1981, le *transport routier de marchandises* a connu chaque année un développement de ses activités exprimées en tonnes-kilomètres. Ce phénomène s'est poursuivi en 1997, les prestations réalisées par ce mode de transport ayant encore augmenté de 3.1 pour cent cette année-là dans les pays européens dont l'économie obéit depuis longtemps aux règles du marché. Cette performance, nettement supérieure à celle de 1996 (+2.0 %), montre que les transports routiers ont eux aussi su tirer parti de la meilleure conjoncture économique prévalant en Europe de l'Ouest. Elle se situe néanmoins très en retrait par rapport aux taux de croissance observés dans ce secteur en 1994 ou 1995 et, à plus forte raison, au cours de la période 1986-1989 qui avait été caractérisée par une expansion très rapide des transports routiers de marchandises à un rythme annuel moyen de plus de 6.1 pour cent. L'évolution positive ainsi constatée en 1997 pour l'ensemble de l'Europe occidentale a été uniquement le fait du transport pour compte d'autrui (+4.4 %) qui, une nouvelle fois, s'est beaucoup mieux comporté que le transport pour compte propre (-1.4 %) en recul pour la troisième année consécutive, reflétant le choix de plus en plus prononcé des entreprises industrielles et commerciales en faveur de l'externalisation -- *outsourcing* -- de leurs services de transport. Parmi tous les pays ayant communiqué des données à ce sujet, seule la Grèce (-0.8 %) a été confrontée à une baisse de ses transports de marchandises par route en 1997. Ces transports ont, en revanche vivement progressé en Norvège (+11.1 %), en Belgique (+7.1 %), en Finlande (+6.3 %) et en Suède (+6.3 %). Les indicateurs publiés par l'IRU (Union Internationale des Transports Routiers) confirment le développement incontestable mais à un rythme relativement modéré de l'activité du secteur routier sur le marché des

transports de marchandises en 1997, les tonnages acheminés par les entreprises de transport par route ayant en effet augmenté de 1.2 pour cent selon cette organisation. Le même constat se dégage des statistiques de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles qui font ressortir une hausse très limitée, de l'ordre de 1.1 pour cent, du nombre d'immatriculations de camions de plus de 3.5 tonnes. Ainsi se trouve conforté le changement de tendance apparu sur le marché des poids lourds à partir du milieu de l'année 1996 ; la vigoureuse reprise qui a caractérisé ce marché depuis le milieu 1993 après une chute de plus de 30 pour cent des ventes en trois ans semble donc bien stoppée. Nul doute que la morosité de la conjoncture dans la seconde partie de l'année 1995 et en 1996 ait incité les transporteurs à une certaine prudence dans leurs achats de véhicules.

Les informations chiffrées permettant d'apprécier la situation spécifique du *transport routier international* sont fragmentaires, la source douanière s'étant tarie au sein de l'Union Européenne. Les quelques renseignements disponibles à partir de documents nationaux (+4.5 % en France, +22 % en Allemagne où le transit international routier aurait également progressé de 16 pour cent en tonnes-kilomètres) semblent toutefois indiquer que le secteur routier international qui avait été assez touché par le manque de dynamisme d'un grand nombre d'économies en 1996, a su profiter en 1997 de la vitalité retrouvée du commerce extérieur des États européens et, surtout, de l'intégration croissante des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale. Les statistiques en tonnages relatives au commerce extérieur de l'Union Européenne corroborent cette impression ; selon la base COMEXT, le transport routier international aurait en effet non seulement augmenté de 2.4 pour cent pour les échanges entre les pays membres de l'Union mais il aurait par dessus tout connu une forte progression de l'ordre de 17.9 pour cent sur les relations avec les États non membres de l'Union. Par ailleurs, les données publiées dans ALPINFO sur les mouvements de marchandises à travers les Alpes font apparaître un accroissement d'environ 3.1 pour cent de l'ensemble des tonnages transportés par la route en 1997 dans cette zone entre le Mont Cenis et le Brenner ; ainsi ce type de transport a-t-il retrouvé le chemin de la croissance observée sans discontinuité depuis 1980, à la seule exception de l'année 1996 où avait été noté pour la première fois un recul (-2.3 %) des prestations en tonnages du transport routier sur les axes transalpins. De ce fait, les transports routiers passant par les Alpes ont atteint en 1997 un niveau record d'activité avec près de 53.7 millions de tonnes acheminées. A lui seul, le transit routier international sur les mêmes itinéraires a enregistré une hausse de 3.5 pour cent en tonnages confirmant aussi qu'après avoir marqué le pas en 1996, le transport international par route dopé par un commerce international en expansion, a renoué avec la croissance en 1997. Également révélateur du dynamisme de l'activité routière internationale est le nombre total de carnets TIR émis dont le rythme de progression toujours soutenu (+5.2 % en 1997) a cependant baissé pour la troisième année consécutive malgré une forte demande émanant des pays en transition ; ce phénomène s'explique avant tout par la nouvelle baisse (-6.8 %) du nombre de carnets destinés aux pays d'Europe de l'Ouest (hors Turquie), les États membres de l'Union ayant de moindres besoins en la matière à cause de la liberté de circulation et de transit désormais en vigueur au sein de l'Union.

En 1996, *le transport de marchandises par voies navigables*, après deux années d'expansion, avait dû faire face à une baisse sensible de ses activités (-1.9 %). Le retour à de meilleures conditions économiques en Europe a permis à la batellerie, comme aux autres modes de transport, d'afficher en 1997 des résultats beaucoup plus satisfaisants avec une augmentation de 3 pour cent de ses prestations, celles-ci atteignant même un niveau record avec plus de 118 milliards de tonnes-kilomètres, soit une progression de près de 12 pour cent par rapport à 1970. Si globalement l'évolution des transports par voies d'eau intérieure a donc été positive en 1997 en Europe de l'Ouest, elle n'en recouvre pas moins des situations très différentes selon les pays. Alors que les activités en tonnes-kilomètres de la navigation fluviale se sont accrues aux Pays-Bas (+7.4 %), en France (+3.9 %), ainsi que très fortement en Italie (+60.8 %) où la voie d'eau ne joue cependant qu'un rôle mineur, elles ont au contraire reculé en Finlande (-8.5 %) et en Autriche (-0.7 %).

Prise dans sa globalité, l'année 1997 peut être qualifiée de relativement satisfaisante pour la navigation sur le *Rhin*. En effet, toutes marchandises confondues, les volumes transportés et les prestations fournies ont augmenté tant sur le Rhin traditionnel (entre Bâle et la frontière néerlandaise) que dans le secteur néerlandais du fleuve. Même si elle a été quelque peu perturbée par le gel en début d'année et par une période de relatives basses eaux à la fin de 1997, la navigation a bénéficié sur l'ensemble de l'année d'une assez bonne hydraulité. Les statistiques élaborées par la CCNR (Commission Centrale pour la Navigation du Rhin) et portant sur la totalité des transports empruntant le Rhin, font état d'une progression de l'ordre de 5 pour cent des tonnages acheminés en raison d'un accroissement sensible (+8.6 %) de la contribution du secteur néerlandais du fleuve et plus particulièrement des trafics internationaux entre les Pays-Bas d'une part, la Belgique et la France d'autre part. Pour sa part, le trafic rhénan traditionnel s'est inscrit en hausse de 3.1 pour cent en tonnes, ce qui ne lui a cependant permis de retrouver ses niveaux de 1994 et 1995 ; contrairement à l'évolution enregistrée les années précédentes, la progression en tonnes-kilomètres (+3.0 %) aurait été légèrement inférieure à celle des tonnages. Toutes ces données confirment la poursuite de la tendance observée depuis plusieurs années à savoir une régression du trafic rhénan traditionnel par rapport au trafic rhénan total : en termes de volumes transportés, le trafic rhénan traditionnel ne représente plus que 65.6 pour cent de l'ensemble des transports effectués sur le Rhin (70 % en 1990). La croissance du trafic rhénan traditionnel constatée en 1997 tient uniquement à la bonne performance du trafic vers l'amont (+5.7 %) tandis que les mouvements vers l'aval, poursuivant un mouvement amorcé en 1994, ont accusé un nouveau fléchissement (-1.1 %) et ne représentent plus désormais que 36 pour cent de l'ensemble du trafic traditionnel. Une partie de l'explication de ce phénomène peut être trouvée dans les conséquences de la crise asiatique qui a amené les États européens à accroître leurs importations et à réduire leurs exportations de et vers les pays d'Asie. Des données publiées par la CCNR, il ressort également que le trafic à la frontière germano-néerlandaise a totalisé près de 156 millions de tonnes, soit le meilleur résultat de tous les temps, le précédent record datant de 1989. Parmi les marchandises acheminées en trafic traditionnel, il convient de signaler la forte augmentation des transports de produits manufacturés et de machines (+12.7 %) ainsi que de minerais pour la métallurgie (+9.7 %) et de produits métallurgiques (+9.2 %) ; ces deux derniers types de transport avaient été extrêmement touchés l'année précédente par la crise de la sidérurgie allemande qui a su tirer profit de la reprise économique de 1997. Les produits agricoles qui avaient eux aussi reculé en 1996, ont retrouvé un rythme de croissance élevé (+7.3 %). A l'inverse, les transports de charbon ont diminué (-1.4 %) malgré une légère progression à la remonte liée à une demande soutenue de l'industrie allemande et notamment des centrales thermiques des "*alte Bundesländer*". Le recul constaté depuis plusieurs années des transports de matériaux de construction s'est poursuivi en 1997 (-3.1 %) en raison du tarissement des réserves de sables et de graviers dans la plaine du Rhin supérieur et du marasme persistant dans l'industrie du bâtiment en Allemagne. Globalement, en part de marché, le secteur de l'énergie (pétrole et charbon) a représenté 29 pour cent de l'ensemble du trafic rhénan traditionnel précédant de peu par ordre d'importance le secteur de la métallurgie (26 %) et le BTP (21 %). Pour ce qui concerne les transports de conteneurs, la croissance du nombre d'EVP acheminés par la navigation rhénane qui, en pourcentage, avoisine les deux chiffres depuis plusieurs années, a continué en 1997 même si son rythme s'est un peu ralenti. Selon les estimations, le nombre d'EVP ayant franchi la frontière germano-néerlandaise aurait en effet augmenté d'environ 7.4 pour cent portant à près de 30 pour cent la progression de ce trafic depuis 1994. Ce résultat est d'autant plus significatif qu'il s'est accompagné d'une sensible amélioration qualitative se traduisant par une plus grande proportion de "boîtes" chargées, le nombre de conteneurs vides ne s'étant que faiblement accru vers l'amont et ayant nettement baissé (-1.5 %) sur l'aval. La diminution relative du nombre de boîtes vides est à porter au crédit d'une coopération accrue entre les armements maritimes qui s'efforcent de rationaliser par des actions communes l'exploitation de leurs parcs de conteneurs. L'examen de la situation de la navigation rhénane ne serait pas complet sans quelques informations de nature économique. A cet égard il faut tout d'abord remarquer que la part de la flotte néerlandaise dans le trafic rhénan ne cesse de se renforcer ; elle approche désormais les trois-quarts du trafic avalant et près des deux-tiers du trafic à la remonte. Sur le plan des prix, les frets ont enregistré au cours de l'année 1997 une légère

hausse particulièrement sensible au quatrième trimestre. Incontestablement les effets de la politique d'assainissement structurel avec la mise en oeuvre d'un programme de déchirage ont commencé à se faire sentir par le biais d'une meilleure utilisation de la cale et d'une amélioration de la situation économique des entreprises de ce secteur.

Sur la *Moselle*, les transports ayant franchi l'écluse frontière d'Apach ont atteint près de 8.6 millions de tonnes, soit une augmentation de 3.1 pour cent par rapport à l'année précédente grâce en particulier à la bonne tenue des trafics sidérurgiques. Les quantités ainsi acheminées se sont réparties à raison de 4.5 millions de tonnes (+3.6 %) en remonte et de 4.1 millions de tonnes (+2.5 %) en descente. Alors qu'en trafic amont ce sont surtout les transports de minerais de fer et de ferrailles qui se sont développés, vers l'aval les taux d'accroissement les plus forts ont été observés pour les chargements de graines oléagineuses et de graisses. Toujours sur la Moselle, les transports en 1997 à l'écluse de Coblenz se sont accrus de 1.9 pour cent en tonnage avec cependant une évolution assez différenciée entre d'une part, les mouvements à la remonte (-0.7 %) pénalisés par une baisse des transports de charbon et d'autre part, les mouvements à la descente (+6.3 %) qui ont bénéficié d'une hausse significative des transports de sables et de graviers ainsi que de graines oléagineuses et de graisses.

Enfin, pour en terminer avec ce panorama de la situation des transports par voie d'eau en Europe de l'Ouest, il importe de rappeler que sur la *liaison Rhin-Main-Danube* l'activité en 1997 a été entravée tout comme en 1996 par de mauvaises conditions climatiques : glaces sur le canal fermé à tout trafic durant six semaines et basses eaux sur le Danube. Le tonnage recensé à l'écluse de Kelheim qui reflète plus précisément l'activité sur le bief de partage entre les bassins rhénan et danubien, a été de 3.5 millions de tonnes, soit une baisse de plus de 8.6 pour cent, perdant de la sorte 300 000 tonnes sur 1996 et 600 000 tonnes sur 1995, jusque-là la meilleure année. Si les transports en direction du Danube sont restés à peu près constants en 1997 avec 2.1 millions de tonnes acheminées, ils ont par contre substantiellement reculé en sens inverse n'atteignant plus que 1.4 million de tonnes contre 1.7 million en 1996 et 2 millions en 1995. Comme les années précédentes les céréales, denrées alimentaires et fourrages ont représenté la principale composante du tonnage global acheminé sur cette artère mais leur volume a nettement chuté (-16.6 %) tout comme celui des matériaux de construction et des engrais. En revanche, les approvisionnements de la sidérurgie en minerais et ferrailles destinés pour l'essentiel au site autrichien de Linz qui se fournit largement sur le marché d'Amsterdam, ont enregistré une progression de près de 16.2 pour cent. Les flottes allemande (41.8 %) et néerlandaise (34.5 %) ont une nouvelle fois en 1997 assuré l'essentiel du trafic sur la liaison Main-Danube.

Le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par *oléoducs* s'est accru de 18.3 pour cent en 1997 dans les pays ouest-européens (+2.3 % en 1996). Cette performance exceptionnelle s'explique essentiellement par le développement spectaculaire des transports de pétrole à travers la Turquie (+427 %) en raison du rétablissement partiel du trafic avec l'Irak, l'ONU ayant autorisé ce pays à procéder à des exportations limitées de brut dans le cadre d'un accord de troc "pétrole contre nourriture". Ainsi se trouve amplifiée la reprise des transports par oléoducs amorcée en 1992 après la chute brutale survenue en 1990 et 1991 à la suite de la guerre du Golfe et de l'interruption des livraisons de pétrole irakien. En dépit de sa levée partielle, l'embargo sur le pétrole irakien a néanmoins continué de faire sentir ses effets en 1997 puisque les prestations en tonnes-kilomètres des transports par oléoducs dans les pays européens ayant une longue pratique de l'économie de marché, affichaient encore un recul de 28 pour cent par rapport à leur niveau record de 1989. Comparé à la même année de référence, le trafic de la Turquie atteignait à peine en 1997 le quart des quantités acheminées à une époque où il représentait à lui seul 54 pour cent des transports par oléoducs des pays qui étaient alors membres de la CEMT. Outre la Turquie, d'autres pays ont également signalé des hausses importantes de leurs transports de produits pétroliers par conduites en 1997, notamment l'Autriche (+13.4 %), le Danemark (+7.1 %), l'Espagne (+6.9 %) et la Belgique (+5.3 %). Les seuls à avoir enregistré une contraction de leurs trafics par oléoducs ont été l'Allemagne (-9.3 %) ainsi que les

deux principaux pays producteurs ouest-européens, la Norvège (-9.7 %) et le Royaume-Uni (-3.1 %), la baisse des prix du pétrole rendant moins rentable l'exploitation des gisements de la Mer du Nord. Compte tenu de l'importance du trafic de ces trois pays, la croissance des transports par oléoducs, si l'on fait abstraction de la Turquie, a été en fait relativement limitée (+0.4 %) en 1997 pour l'ensemble de l'Europe occidentale.

Depuis de nombreuses années, la *répartition modale* s'est profondément modifiée sur le marché des transports de marchandises. Grâce à leurs bons résultats de 1997, les chemins de fer ont vu leur part de marché augmenter sensiblement cette année-là après un recul significatif en 1995 et 1996. Il n'en demeure pas moins qu'à long terme, ainsi que le montre le tableau suivant établi à partir des données communiquées par 15 pays Membres³ de la CEMT, la tendance demeure caractérisée par un changement profond de la répartition modale qui profite au transport routier au détriment du rail et des voies navigables.

Evolution de la part de marché (en pourcentage) des différents modes

Transports de marchandises en t-km

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997
Chemins de fer	31.1	25.0	23.0	21.1	17.1	14.6	14.4	15.0
Routes	55.6	63.4	66.3	69.5	74.5	77.9	78.4	77.9
Voies navigables	13.3	11.6	10.7	9.4	8.4	7.5	7.2	7.1
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Dans les 10 pays⁴ disposant sur une longue période de statistiques en la matière, le *transport maritime à courte distance de marchandises* (transport national par mer) a augmenté d'environ 2.5 pour cent en 1997. Ce résultat conforte la reprise qui se manifeste dans ce secteur depuis 1994 après une baisse de plus de 9.5 pour cent entre 1988 et 1993. Ce type de transport a cependant évolué en 1997 de façon différenciée selon les pays avec parfois des variations de fortes amplitudes : les performances les plus remarquables à cet égard ont été celles de la Norvège (+12.5 %), de l'Espagne (+3.9 %) et du Portugal (+3.8 %) alors que la Finlande (-11.4 %) et la Suède (-2.9 %) ont dû faire face à une nette diminution de leurs transports nationaux par mer. Malgré le redressement constaté depuis quatre ans, force est de constater que par rapport à 1980, les prestations en tonnes-kilomètres de ce mode de transport n'ont que peu progressé (+5.5 %) alors qu'elles avaient plus que doublé au cours de la décennie 70. De ce fait la part de marché du cabotage maritime comparée à celle de la route et du rail a, en pourcentage, indiscutablement baissé au fil du temps, comme le révèle le tableau suivant :

Evolution de la part de marché (en pourcentage)

des modes de transport terrestre et maritime

Transports de marchandises en t-km

	1980	1985	1990	1995	1996	1997
Chemins de fer	19.1	17.2	14.2	12.4	12.4	12.8
Routes	61.0	63.6	69.3	73.1	73.0	72.8
Cabotage maritime	19.9	19.2	16.5	14.5	14.6	14.4
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Depuis 1990, alors même que l'environnement économique avait pourtant été peu favorable au début de la décennie, le *transport maritime de conteneurs* n'a pas cessé de se développer à un rythme toujours soutenu dans les ports ouest-européens. L'année 1997 a vu la poursuite de cette tendance avec même une accélération du phénomène en raison de la vitalité du commerce international dopé par le dynamisme de l'économie américaine et la généralisation de la reprise économique en Europe occidentale. Le tonnage brut conteneurisé chargé et déchargé dans les ports maritimes des pays européens à économie traditionnellement concurrentielle, a en effet progressé en 1997 de 13.8 pour cent (+8.5 % en 1996), le nombre de "boîtes" ainsi manutentionnées s'accroissant pour sa part de 13.4 pour cent (+9.6 % en 1996). Ces mêmes indicateurs accusent respectivement une hausse de 80.6 pour cent et de 70.5 pour cent par rapport à leur niveau de 1990, la différence entre ces pourcentages traduisant une meilleure utilisation des unités de transport intermodales transbordées dans les installations portuaires ainsi que de moindres transports à vide. En réalité, jamais depuis 1985, année de base des séries statistiques disponibles en la matière, le transport des conteneurs maritimes dans les ports européens n'avait connu, tant en nombre de boîtes qu'en tonnage, une croissance aussi rapide qu'en 1997. L'augmentation, cette année-là, des tonnages conteneurisés ayant transité par les ports ouest-européens a été particulièrement spectaculaire en Italie (+44.0 %) grâce au succès notamment du port de Gioia Tauro, en Finlande (+21.3 %), en Suède (+21.0 %) et en Turquie (+16.5 %). Parmi tous les pays disposant d'une façade maritime qui ont transmis des données à ce sujet⁵, aucun n'a d'ailleurs signalé de baisse des tonnages ainsi traités, le taux de croissance le plus modeste étant celui de l'Allemagne (+4.7 %). Les statistiques relatives au nombre de conteneurs chargés et déchargés confirme que 1997 a bien été une année exceptionnelle pour ce type de transport, les progressions enregistrées allant de +35.3 pour cent en Italie à +7.1 pour cent en Allemagne. Cette situation est sans nul doute liée à l'existence d'un fort courant d'exportations outre-mer des pays européens consécutif à une demande particulièrement vigoureuse de l'Amérique du Nord et des pays en développement hors Asie orientale. Le développement des échanges avec les pays en transition notamment avec la Pologne et l'Estonie explique également en partie l'essor continu du trafic de conteneurs dans les pays maritimes ouest-européens même si ce type de transport a subi en 1997 les conséquences de la crise économique qui a affecté l'Albanie, la Bulgarie et la Roumanie.

Transports de voyageurs

En 1997 le nombre de voyageurs-kilomètres sur les réseaux ferroviaires ouest-européens a augmenté de 1.8 pour cent. Cette performance se situe certes en léger retrait par rapport à celle de l'année précédente (+2.7 %) où les chemins de fer avaient enregistré leur meilleur résultat depuis 1991 mais celui-ci était largement dû à un phénomène de rattrapage lié à la longue grève qui avait paralysé le trafic des chemins de fer français à la fin de 1995 ; en excluant les données de ce réseau, la croissance des prestations ferroviaires en transport de voyageurs n'aurait été en réalité que de 1.6 pour cent en 1996. Les chiffres de 1997 confirment sans aucun doute la reprise continue de *transport de voyageurs par rail* observée depuis 1994 après un sévère recul en 1993 (-2.0 %), les chemins de fer ayant pour la première fois cette année-là acheminé plus de 301 milliards de voyageurs-kilomètres en Europe de l'Ouest. Toutes les entreprises ferroviaires n'ont cependant pas été logées à la même enseigne en 1997 : alors que les transports ferroviaires de voyageurs se sont nettement accrus en Turquie (+11.7 %), après il est vrai de mauvais résultats l'année précédente, et ont connu un taux de croissance aux alentours de 6 pour cent au Royaume-Uni, en Espagne, en Suisse et en Finlande, ils ont en revanche diminué nettement en Autriche (-10.8 %) ainsi que, de manière un peu moins marquée, en Italie (-1.6 %) et en Allemagne (-1.2 %).

Les statistiques relatives aux transports internationaux de voyageurs par chemins de fer sont extrêmement lacunaires. Les seules informations disponibles émanent de l'UIC et ne portent pour 1997 que sur sept réseaux (A, B, CH, GR, P, N, TR). Ces réseaux auraient été confrontés cette

année-là à une baisse assez sensible (-7.4 %) de leurs transports internationaux de voyageurs alors que leurs transports nationaux se seraient inscrits à la hausse. Même si ces données doivent être interprétées avec précaution, elles semblent néanmoins confirmer la tendance constatée depuis plus de 15 ans à une évolution différenciée des transports nationaux et des transports internationaux de voyageurs, les résultats des chemins de fer étant bien meilleurs pour les premiers que pour les seconds. On notera que pour les marchandises, c'est exactement le phénomène inverse qui se manifeste, les transports internationaux par rail enregistrant de meilleures performances que les transports domestiques.

Le *transport routier de voyageurs* -- transport public et transport privé -- a dépassé en 1997 de près de 2 pour cent son plus haut niveau historique qui datait de l'année précédente. Le taux de croissance ainsi enregistré est nettement supérieur à celui de 1996 (+1.3 %), reflétant de la sorte l'amélioration du climat économique en Europe de l'Ouest. Il s'explique d'abord par l'évolution des *transports en voitures particulières* ; bien que positive (+1.9 %) ? celle-ci est cependant demeurée d'une ampleur relativement limitée. Ce résultat corrobore le ralentissement de la progression des déplacements individuels noté depuis 1989 après une période de forte expansion du transport automobile qui avait augmenté à un rythme annuel voisin de 5.5 pour cent de 1986 à 1988. Il prouve que la mobilité individuelle a elle aussi été affectée par les contraintes, notamment la situation du marché de l'emploi, qui depuis plusieurs années ont pesé sur les revenus des ménages et leur consommation. Malgré cette situation, les transports en voitures particulières représentent désormais en Europe de l'Ouest près de 85 pour cent des voyageurs-kilomètres acheminés par les modes de transport terrestre motorisés. Parmi les pays ayant communiqué des renseignements statistiques à ce sujet, la Norvège (-0.1 %) est le seul où le recours à l'automobile pour les déplacements a diminué en 1997. C'est en Grèce (+6.0 %), en Espagne (+4.0 %), aux Pays-Bas (+3.6 %) et au Danemark (+3.1 %) qu'ont été signalées les hausses les plus notables à cet égard. De son côté le *transport par autobus et autocars* s'est accru de près de 2 pour cent en 1997 après avoir marqué quelque peu le pas en 1995 (0 %) et 1996 (+1.0 %). C'est là le taux de croissance annuel le plus élevé depuis 1979, la progression supérieure observée en 1991 n'étant due qu'à la rupture de série intervenue dans les statistiques allemandes à la suite de la réunification. Si l'activité des transports publics routiers mesurée en voyageurs-kilomètres a nettement augmenté en Espagne (+16.6 %), alors qu'elle avait baissé dans ce pays l'année précédente, en Norvège (+6.9 %) ainsi que, dans une moindre mesure, en Belgique (+4.4 %), elle est en revanche demeurée stagnante au Danemark, en Finlande, en Italie, au Royaume-Uni et a même légèrement décliné en Allemagne (-0.3 %). Une comparaison sur une longue période fait ressortir un développement différencié des transports privés et des transports publics par route en raison d'une croissance modérée de ces derniers depuis le début des années 80 ; de 1980 à 1997, le transport en voitures particulières s'est en effet accru de 63.1 pour cent et le transport par autobus et autocars de 17.8 pour cent seulement.

Accidents de la route

Depuis 1985 où la courbe décrivant les changements intervenus dans le nombre d'*accidents de la route* avait atteint son minimum (-15.5 % par rapport à 1970), il faut malheureusement constater une inversion de tendance qui se traduit par une augmentation de cet indicateur de 23.2 pour cent entre 1985 et 1997 avec toutefois des résultats contrastés selon les années. Après une progression de 3.8 pour cent en 1995 et de 1.5 pour cent en 1996, le nombre d'accidents de la circulation en Europe occidentale a de nouveau augmenté de près de 5.2 pour cent en 1997. Jamais depuis 1970 on n'avait enregistré un taux de croissance annuel aussi élevé de ces accidents. Cette évolution inquiétante pour la quatrième année consécutive s'explique principalement en 1997 par une hausse du nombre des accidents sur les réseaux routiers de la Turquie (+20.6 %) où ce phénomène préoccupant est une constante depuis plusieurs années, ainsi que dans une moindre mesure de la Grèce (+4.5 %) et de l'Autriche (+3.8 %). Parmi les pays ayant à l'inverse réalisé des progrès significatifs en ce domaine, il

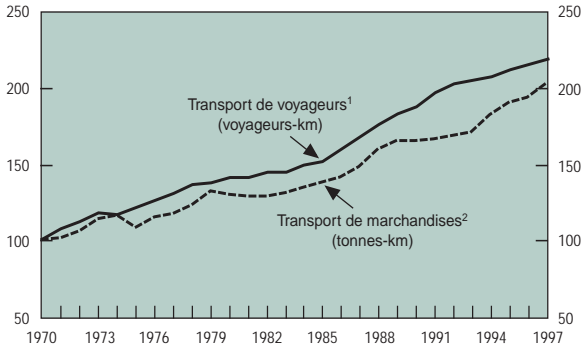
convient de mettre en exergue la Finlande (-4.0 %) où le nombre d'accidents avait déjà diminué significativement l'année précédente, les Pays-Bas (-2.8 %), le Luxembourg (-2.8 %) et l'Irlande (-2.2 %).

L'année 1997 a vu également progresser de 0.8 pour cent le nombre total de **victimes**, soit près de 1 860 000 personnes tuées ou blessées sur les routes des pays d'Europe de l'Ouest. Ce mauvais résultat qui fait suite à ceux de 1994 (+1.4 %) et de 1995 (+1.7 %) malgré un mieux sensible en 1996 (-2.0 %), porte le nombre total de victimes d'accidents de la route à un niveau supérieur à celui atteint tant en 1993 et 1994 que durant les années 1985 à 1987, les meilleures à cet égard. Il faut d'ailleurs noter d'importantes différences selon les pays. Tandis que le nombre de victimes (tués et blessés) a augmenté en 1997 de 6.7 pour cent en Grèce, de 3.9 pour cent en Autriche et de 3.4 pour cent en Belgique, il a au contraire nettement reculé en Finlande (-3.2 %), aux Pays-Bas (-2.0 %), au Luxembourg (-1.9 %) et au Danemark (-1.6 %).

Si en 1997, les accidents de la route ont été plus nombreux et ont provoqué davantage de blessés que l'année précédente, leur degré de mortalité a été heureusement moindre. Par rapport à 1996, il y a eu en effet en 1997, 0.4 pour cent de **tués** en moins sur les routes d'Europe de l'Ouest. Cette réduction est toutefois, en pourcentage, la plus faible enregistrée depuis 1991, la dernière année où le nombre de tués s'était inscrit à la hausse. En 1997 plus de 47 700 personnes sont encore décédées des suites d'un accident de la route dans les pays Membres de la CEMT dont l'économie obéit depuis longtemps aux lois du marché, mais jamais au cours de la période 1970-1997, ce chiffre n'avait été aussi bas, portant ainsi à près de 18.7 pour cent la diminution depuis 1991 du nombre annuel de décès sur les réseaux routiers des pays d'Europe occidentale. Ces considérations globales, *a priori* positives même si l'amélioration observée en 1997 est peu marquée, ne sauraient faire oublier que cette année-là, le nombre de tués s'est encore accru de 18.8 pour cent en Norvège où il est revenu à son niveau de 1995 après un net recul en 1996, de 8.4 pour cent en Finlande malgré une réduction du nombre d'accidents, de 7.6 pour cent en Autriche et de 4.2 pour cent en Irlande. Les résultats les plus satisfaisants en la matière ont été ceux du Luxembourg (-22.2 %), du Danemark (-9.2 %), du Portugal (-7.7 %) et de la Suisse (-4.7 %).

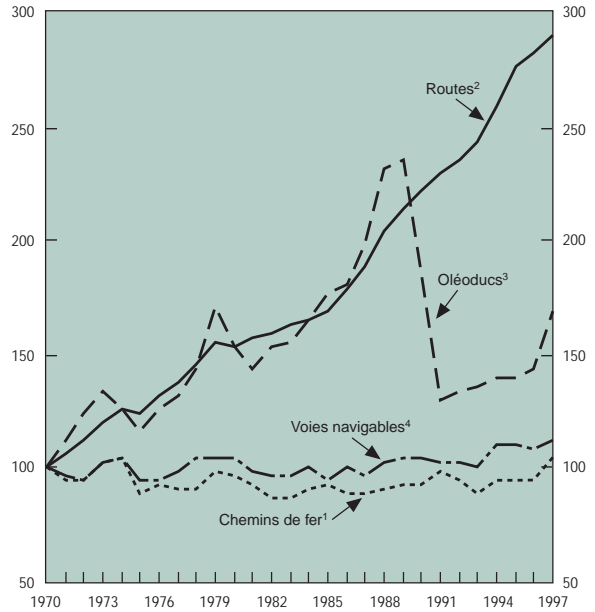
Le bilan qui ressort de l'étude des accidents de la circulation en 1997 dans les pays d'Europe de l'Ouest apparaît donc quelque peu contrasté selon les indicateurs retenus et dans l'ensemble assez décevant, le seul élément positif étant une légère réduction du nombre de tués. Sur une période plus longue, force est cependant de remarquer alors même que la circulation a fortement augmenté, que le nombre annuel de tués sur les routes de ces pays a diminué de plus de 41 pour cent par rapport à 1972 grâce aux actions menées par les pouvoirs publics depuis le milieu des années 70. Ce succès qui se traduit par plus de 33 000 vies épargnées chaque année comparé au plus haut niveau historique de 1972, est néanmoins fragile comme le prouve l'évolution préoccupante depuis 1985 du nombre de blessés et surtout de celui des accidents malgré une croissance plus modérée des transports en voitures particulières à partir de 1993. Globalement le tribut payé à la route en Europe occidentale apparaît toujours beaucoup trop élevé sur le plan tant humain qu'économique et social ; selon les experts, à lui seul le coût externe des accidents de la route pourrait représenter jusqu'à 2.5 pour cent du PIB. En outre, il subsiste certaines tendances préoccupantes dans plusieurs pays, notamment ceux qui connaissent encore une progression rapide de leur taux de motorisation. Il s'avère donc plus que jamais nécessaire de veiller sans relâche à l'application des mesures déjà mises en oeuvre, et de promouvoir de nouvelles actions afin de combattre efficacement l'insécurité sur les routes ouest-européennes.

**ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
ET DE MARCHANDISES**
1970 = 100



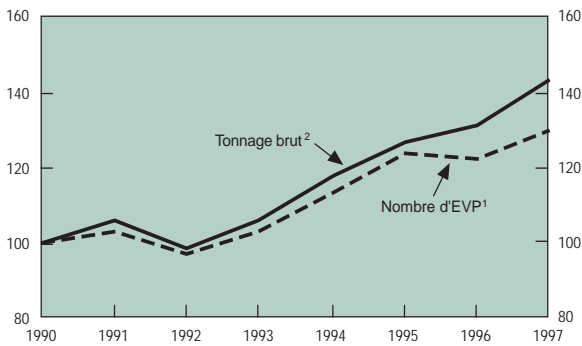
1. 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, N, NL, P, S, TR, UK.
2. 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES
(tonnes-kilomètres)
1970 = 100



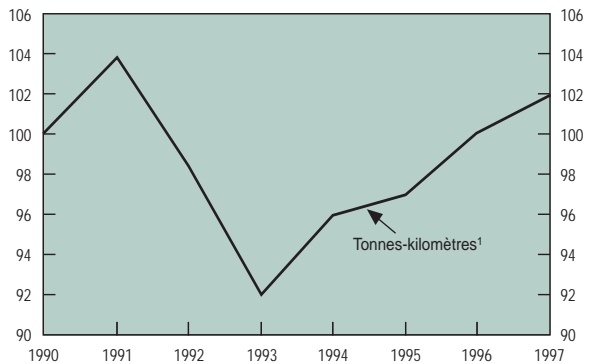
1. 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.
2. 16 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.
3. 12 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, I, N, NL, TR, UK.
4. 10 pays : A, B, CH, D, F, FIN, I, L, NL, UK.

TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS
1990 = 100



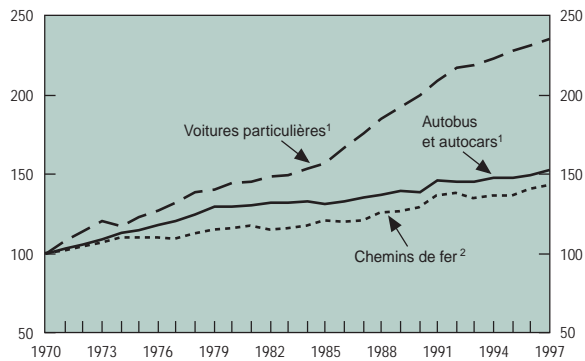
1. 13 pays : A, B, CH, DK, F, FIN, GR, I, IRL, L, P, TR, UK.
2. 14 pays : A, B, CH, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, P, TR, UK.

TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE
1990 = 100



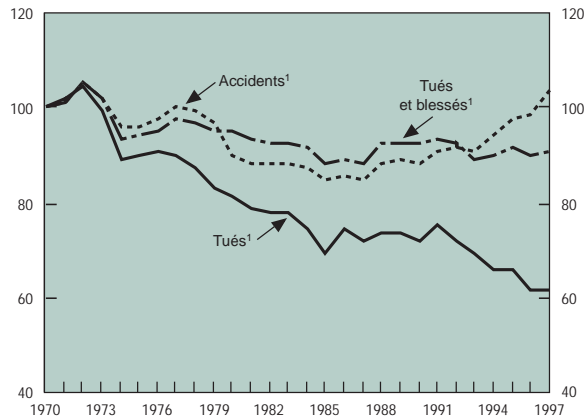
1. 10 pays : B, DK, E, F, FIN, I, N, P, S, UK.

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
(voyageurs-kilomètres)
1970 = 100



1. 15 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, N, NL, P, S, UK.
2. 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
(nombre)
1970 = 100



1. 18 pays : A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

EVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS EN TRANSITION MEMBRES DE LA CEMT

Les développements qui suivent concernent les États membres de la CEMT situés au Centre et à l'Est du continent européen qui, depuis le début de la décennie 90, sont engagés dans un processus de transition plus ou moins avancé avec le passage d'une économie planifiée à une économie de marché. Dix-neuf de ces pays ont été en mesure de fournir des données statistiques sur les prestations de leur secteur des transports, dont pour la première fois, l'Albanie (AL), l'Azerbaïdjan (AZ), la Fédération de Russie (RUS) et l'Ukraine (UA). Les renseignements communiqués par ces quatre pays sont ainsi venus s'ajouter à ceux déjà envoyés les années précédentes par le Bélarus (BY), la Bosnie-Herzégovine (BIH), la Bulgarie (BG), la Croatie (HR), l'Estonie (EST), l'Ex-République Yougoslave de Macédoine (MK), la Hongrie (H), la Lettonie (LV), la Lituanie (LT), la Moldova (MD), la Pologne (PL), la République slovaque (SK), la République tchèque (CZ), la Roumanie (RO) et la Slovénie (SLO). Parmi les pays en transition appartenant à la CEMT à la fin de l'année 1997, seule la Géorgie n'a pas pu transmettre des informations chiffrées sur l'évolution de ses transports en 1997. La création de la République slovaque et de la République tchèque étant intervenue officiellement le 1er janvier 1993, pour les années antérieures les données relatives à l'ancienne Tchécoslovaquie (CS) ont été utilisées afin d'éviter une rupture trop importante dans les séries statistiques.

Les systèmes de transport des pays en transition présentent de notables différences tant au niveau de leurs structures que de leurs dimensions, les volumes acheminés atteignant, par exemple, une ampleur vraiment exceptionnelle dans certains d'entre eux, ne serait-ce qu'en raison de leur superficie ou de la taille de leur population. Par ailleurs, le stade d'avancement des réformes économiques est extrêmement variable selon les États et l'introduction des mécanismes du marché, y compris au niveau du secteur des transports, ne s'effectue pas au même rythme partout. Enfin, les renseignements chiffrés disponibles sous forme de séries chronologiques sont loin de couvrir des périodes identiques dans tous les pays, certains ne disposant d'informations que pour les dernières années seulement. Afin de construire des indicateurs statistiques agrégés suffisamment homogènes et pertinents pour permettre d'appréhender réellement l'évolution du secteur des transports dans certaines zones de l'Europe, une distinction sera donc établie ci-après entre, d'une part les pays d'Europe centrale et orientale et les États baltes, regroupés sous le vocable "PECO", et d'autre part les pays appartenant à la Communauté des États Indépendants, à savoir l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Fédération de Russie, la Moldova et l'Ukraine, désignés sous le terme générique de pays de la CEI, pour lesquels les données statistiques ne permettent que difficilement de remonter au-delà de 1990.

Situation générale

Le profil inégal de croissance qui a été l'une des spécificités de la performance économique des pays en transition au cours des années récentes, s'est poursuivi en 1997. Cette année a été en effet caractérisée par un mélange d'activités extrêmement soutenues -- de manière parfois inattendue -- dans certains pays, et de retours en arrière désastreux dans d'autres. Une telle hétérogénéité dans les performances semble inhérente au processus de transformation économique ; elle s'explique largement par de substantielles différences dans le rythme et l'ampleur des réformes mises en oeuvre. Les

progrès enregistrés dans la voie de la stabilisation, du changement structurel et de l'introduction des mécanismes de marché ont été loin d'être identiques dans tous les pays en transition.

En dépit des ralentissements ou reculs intervenus dans certains États, des taux de croissance relativement élevés ont cependant prévalu en 1997 dans un nombre important de pays en transition si bien que le Produit Intérieur Brut agrégé de l'ensemble de ces pays (Pays d'Europe centrale et orientale, Républiques baltes et États de la CEI) a augmenté pour la première fois depuis le début des réformes politiques et économiques. Cette progression de l'ordre de 1.9 pour cent est la conséquence de la poursuite de la croissance en Europe centrale et orientale, du bond en avant des pays baltes, d'un rétablissement économique remarquable de nombreux pays de la CEI et surtout de la fin d'un long déclin (sept années de recul) de la production en Russie. En général, les développements économiques positifs notés en 1997 reflètent les progrès réalisés dans les réformes économiques ainsi qu'une consolidation économique graduelle dans un nombre assez important de pays d'Europe centrale et dans la région de la Baltique. Cette consolidation se traduit par des performances en matière de production qui apparaissent durablement fortes dans la plupart des secteurs d'activité économique. Les changements structurels observables dans certains pays, par exemple l'Estonie, la Hongrie et la Pologne, suggèrent qu'ils sont sans doute entrés dans une phase plus mature du processus de transformation économique.

1997 a été globalement une année de *croissance économique* forte en Europe centrale et orientale dans la majorité des pays (à l'exception notable de la République tchèque) qui ont conduit le plus rapidement les réformes, ainsi que dans les États baltes. Le taux de croissance moyen du Produit Intérieur Brut en Europe centrale et orientale a certes été plus faible en 1997 (+2.9 %) qu'en 1996 (+4.1 %) mais ce ralentissement est essentiellement lié à la forte baisse du PIB en Albanie (-7.0 %), en Bulgarie (-6.9 %) où ce phénomène se produit pour la seconde année consécutive, et en Roumanie (-6.6 %). Dans ces pays les autorités publiques ont dû mettre en place des politiques économiques rigoureuses et se débattre avec les conséquences des sévères crises financières survenues en 1996 et 1997 en raison de mauvais fondamentaux économiques. A l'origine de ces échecs se trouve le plus souvent le manque de consensus social et politique en faveur d'un programme radical de transformation. Par ailleurs, malgré la levée de l'embargo sur ses transports, le relèvement économique de l'Ex-République Yougoslave de Macédoine a été assez lent (+1 %) et aucun signe d'accélération ne s'est manifesté à cet égard durant l'année 1997.

D'une façon générale, force est de constater une divergence croissante au niveau du développement et des réformes économiques entre, d'une part les pays de l'Europe du Sud-Est et, d'autre part ceux de l'Europe centrale ou de la Baltique. En effet, en dehors de la République tchèque, les taux de croissance des pays d'Europe centrale ont été en 1997 généralement plus élevés qu'attendus en début d'année et supérieurs à ceux enregistrés en 1996. Le PIB a même augmenté de plus de 6 pour cent en Croatie dont l'économie a été dopée par l'activité touristique et le secteur de la construction, en Pologne qui est le seul pays de l'Est dont la production a dépassé son niveau d'avant la période de transition ainsi qu'en Slovaquie où l'économie a été soutenue par la poursuite du programme gouvernemental en matière d'infrastructures et par le dynamisme des activités de services. La Hongrie a connu le taux de croissance de son PIB (+4.0 %) le plus élevé depuis dix ans après la consolidation couronnée de succès de son programme d'ajustement. La performance assez modeste de l'économie tchèque (+1 % au lieu de +3.9 % en 1996) alors que celle-ci était depuis 1989 l'une des plus avancées dans la voie des réformes, s'explique par les sérieuses perturbations qui ont concerné à la fois les marchés financiers -- surtout les taux de change -- et la performance de l'économie réelle, obligeant les autorités de ce pays à prendre des mesures restrictives afin de réduire les déficits publics et restaurer les équilibres macro-économiques.

Du côté des pays baltes le rétablissement économique semble désormais bien établi avec une croissance qui s'est accélérée et a atteint en 1997, +11.4 pour cent en Estonie, +6.5 pour cent en

Lettonie et +5.7 pour cent en Lituanie. Jamais des taux de croissance aussi forts n'avaient été observés dans chacun de ces États depuis leur indépendance. Ce résultat reflète les progrès considérables réalisés dans la voie de la stabilisation macro-économique et des réformes structurelles.

Dans les pays de la CEI dont le PIB s'est accru en moyenne de plus de 1 pour cent, enregistrant ainsi une évolution positive pour la première fois depuis 1989, le développement macro-économique le plus significatif en 1997 a été l'interruption de la longue période (sept années) de contraction du PIB de la Fédération de Russie. Dans un contexte de légère baisse de l'inflation et d'un recul marqué des taux d'intérêt, l'augmentation du PIB de ce pays a cependant été assez modeste (+0.8 %) ; la situation économique globale de la Russie demeure extrêmement fragile en raison notamment de la précarité du système fiscal avec des problèmes chroniques de recouvrement des impôts et d'une grande dépendance à l'égard des financements extérieurs. La production s'est également inscrite à la hausse en 1997 dans la plupart des autres pays de la CEI avec une reprise significative en Azerbaïdjan (+5.8 %) grâce à un boom des investissements dans le secteur pétrolier, au Bélarus (+10.4 %) dont l'économie a été soutenue par une politique monétaire laxiste qui ne saurait masquer de graves déséquilibres macro-économiques et une propension à de trop fortes interventions administratives, et en Géorgie (+11.3 %) enfin sortie d'une dépression prolongée qui a réduit sa production industrielle au cinquième de son niveau de 1989. La performance économique de la Moldova (+1.3 %) a été en revanche beaucoup plus limitée et surtout, faisant exception, l'Ukraine s'est trouvée une nouvelle fois confrontée à une baisse (-3.0 %) de son PIB du fait de l'absence réelle de réformes structurelles qui conduit à une grande fragilité des finances extérieures de ce pays, une situation fiscale préoccupante et un déficit budgétaire qui s'aggrave. Le renouveau des économies des pays de la CEI observé globalement en 1997 s'explique largement par la mise en oeuvre de politiques monétaires restrictives, par une stabilité des taux de change ainsi que par un accroissement de la productivité. La réduction de l'inflation en Russie qui demeure le principal partenaire commercial des autres pays de la CEI, a également contribué à cette reprise des activités.

L'amélioration de la performance économique des pays en transition en 1997 trouve son origine tout d'abord dans une série de facteurs liés à la *demande* tant intérieure qu'extérieure. Durant les phases initiales du processus de transformation économique, les caractéristiques de la demande variaient énormément selon les États, même ceux présentant un taux identique de croissance de la production. La présente étape de la transition est dominée par un redressement continu de la demande dans la plupart des pays en transition ; les caractéristiques nationales de cette demande demeurent toutefois très hétérogènes, ce qui se traduit par une contribution très différente des diverses composantes de la demande finale à la croissance du PIB. Un élément commun à un grand nombre d'économies en transition émerge cependant des évolutions récentes : un décalage systématique entre la croissance de la production et de la demande intérieure ce qui entraîne des déséquilibres extérieurs importants qui vont souvent s'élargissant dans de nombreux pays en transition.

Il apparaît que la *consommation privée* a fortement progressé en 1997 dans les pays d'Europe centrale dont la croissance économique a été soutenue, ainsi que dans les Républiques baltes. Le renforcement de cette consommation est le signe manifeste d'une confiance accrue des populations dans les économies qui se reforment le plus rapidement ; il est aussi le résultat des effets positifs des réformes antérieures. Ce phénomène a été particulièrement sensible en Pologne où le volume du commerce de détail a augmenté de 12.2 pour cent grâce à la croissance des salaires réels et des crédits à la consommation. La consommation privée a connu de même une hausse très marquée dans les pays baltes avec des variations se situant entre +13 pour cent et +15 pour cent ainsi qu'en Croatie et en Slovénie. En revanche une chute brutale de la consommation privée s'est produite en Bulgarie (-33 %) et en Roumanie (-27 %) où les perturbations financières et les mesures restrictives qui s'en sont suivies, ont affecté la confiance des consommateurs. Au sein de la CEI une nette reprise de la consommation privée si l'on se réfère aux activités du commerce de détail, s'est manifestée en Russie (+2.5 %) et en Ukraine (+4.2 %) mais celle-ci a surtout revêtu une ampleur singulière en Géorgie

(+27.5 %), Bélarus (+19.6 %) et Azerbaïdjan (+17.3 %). En revanche le recul de cet indicateur s'est poursuivi en Moldova (-5.4 %).

La rapide expansion de l'*investissement* qui dure depuis plusieurs années, a continué en Pologne et s'est même accélérée en 1997. C'est avant tout l'investissement privé qui a été l'élément décisif en la matière, cet investissement se concentrant dans l'industrie manufacturière et étant avant tout tourné vers la formation de capital fixe et non vers la constitution de stocks. En Pologne, la contribution de l'investissement fixe à la croissance du PIB en 1997 a été identique à celle de la consommation. L'investissement a également été très soutenu en Hongrie et en Slovaquie mais, dans ce dernier cas, c'est l'investissement public dans les infrastructures qui a joué un rôle déterminant. En revanche, les ajustements politiques décidés en République tchèque et en Roumanie ont conduit à une baisse sensible des investissements dans ces pays, les dépenses consacrées aux infrastructures routières et ferroviaires ayant été particulièrement affectées en République tchèque.

Globalement de 1991 à 1996, l'investissement réel a nettement augmenté en Pologne, en République slovaque et en République tchèque. Durant le même intervalle de temps, il a également progressé en dépit de certaines fluctuations annuelles, en Croatie, Estonie, Hongrie et Slovénie. Malgré les différences constatées, la tendance générale est à une reprise plus ou moins établie de l'investissement à la fin de la période dans la plupart des PECO. Dans un grand nombre de pays de la CEI, la performance de l'investissement demeure une source de préoccupation, notamment en Russie et en Ukraine. Dans ces deux États, on observe une chute persistante de l'investissement qui s'est encore poursuivie en 1997 si bien que cet investissement a diminué de près de 70 pour cent en Russie par rapport à son niveau de 1991 et ne représente plus en Ukraine que 22 pour cent du volume atteint en 1991. Une telle évolution ne peut que limiter le potentiel de croissance future de ces deux pays.

Les changements intervenus dans la structure des investissements des pays les plus avancés dans la voie des réformes montrent une croissance relativement forte des investissements dans l'industrie, spécialement en Croatie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie ainsi que, dans une certaine mesure, en Hongrie. En même temps, et contrairement aux prévisions, les services ne paraissent pas avoir été le principal destinataire de ces investissements. Même si ce constat s'explique en partie par la faible intensité capitaliste des services, ce phénomène souligne l'importance de l'industrie et notamment des activités manufacturières pour les pays en transition en tant que facteur de redressement et de croissance durant le passage d'une économie planifiée à une économie de marché.

Sur le plan extérieur, le *commerce international* des économies en transition a connu une évolution divergente selon les pays en 1997. En Europe centrale et orientale ainsi que dans les pays baltes, les performances à l'exportation ont été en général supérieures à celles de 1996 qui avaient été caractérisées par un ralentissement de la composante extérieure de la demande. La croissance des exportations, particulièrement forte dans la seconde partie de l'année, a été -- en valeurs -- de +5.9 pour cent dans les pays d'Europe centrale et orientale et de +22.8 pour cent dans les Républiques baltes au lieu de +2.3 pour cent et +17.7 pour cent respectivement en 1996. Alors que les importations ont vu leur développement se ralentir considérablement en Europe centrale et orientale (+6.1 % au lieu de +14.3 % en 1996), celles des pays baltes ont continué de croître à un rythme soutenu pour la seconde année consécutive (+26.5 % en 1997 après +26.3 % en 1996).

A la différence de 1996 où l'expansion des exportations des PECO était liée avant tout aux échanges intrarégionaux, le commerce avec les pays les plus développés a retrouvé de sa vigueur en 1997, les exportations des pays d'Europe centrale et orientale et des États baltes étant particulièrement stimulées par la demande soutenue des pays d'Europe de l'Ouest. Cette évolution a renforcé la place de l'Union Européenne qui représente désormais 60 pour cent des exportations et importations des PECO, l'Allemagne (29 % des exportations et 22 % des importations) étant le

principal partenaire. Le commerce avec les pays en transition s'est au contraire ralenti considérablement ou a même chuté dans certains cas, sa part dans l'ensemble des échanges extérieurs des PECO reculant de près de 1 pour cent en 1997. Des exportations en recul mais des importations en nette progression ont caractérisé le commerce des PECO avec les pays en voie de développement mais ce type d'échanges ne représente qu'environ 6 à 7 pour cent du commerce extérieur total des pays d'Europe de l'Est et des pays baltes.

Si sur le plan géographique, la situation respective des différents marchés extérieurs s'est quelque peu modifiée, on a surtout observé en 1997 des changements importants dans la composition des biens exportés par les PECO. Les ventes à l'étranger de machines et d'équipements se sont beaucoup développées tandis que les exportations du secteur agro-alimentaire se sont redressées, sauf dans les pays du Sud-Est de l'Europe, après une longue période de déclin. Les exportations de matières premières et de pétrole ont au contraire stagné ou décliné dans la plupart des pays. Sur le plan des importations, un trait commun a été, d'un côté le recul de la part des produits pétroliers et des matières premières, de l'autre l'augmentation de celle des machines et de certains produits manufacturés. Les achats à l'étranger de produits alimentaires, boissons et tabacs sont demeurés étales ou ont chuté dans de nombreux pays à l'exception des États baltes.

Les évolutions précédentes font donc ressortir une amélioration incontestable des performances à l'exportation des PECO en 1997, leur déficit commercial bien qu'en hausse, étant finalement inférieur à celui prévu par les experts en début d'année. Ce résultat trouve sa source dans une combinaison de facteurs internes et externes : la reprise de la demande occidentale surtout au second semestre, le volume des importations de l'Europe de l'Ouest ayant par exemple augmenté de 8 pour cent sur l'ensemble de l'année ; l'accroissement de la compétitivité des PECO, la production s'étant accrue alors que la progression des salaires nominaux se ralentissait ; une évolution favorable des taux de change monétaire ; le développement de programmes de promotion des exportations avec la mise en place de systèmes de crédits d'importation et d'assurance ; le démarrage de nouvelles capacités productives dans certains secteurs d'exportation (industrie automobile et électronique, ingénierie, chimie, industrie alimentaire) à la suite notamment des investissements réalisés par des multinationales entre 1991 et 1996. A l'inverse, la baisse du prix en dollars des biens sur les marchés mondiaux a permis de limiter la progression en valeurs des importations.

La récente reprise du commerce extérieur des PECO ne fait que conforter une tendance observée depuis le début du processus de transition, à savoir une croissance des importations et exportations de la région plus rapide que celle du commerce mondial. Ce renforcement de la position des pays d'Europe centrale et orientale ainsi que des États baltes dans le commerce mondial contraste avec leur recul au cours de la période 1985-1991. Selon les statistiques de l'Union Européenne la part des PECO dans les importations totales de l'UE aurait plus que doublé depuis 1992 représentant désormais 3 pour cent de ces importations et atteignant même 7 pour cent dans le secteur textile et l'habillement.

A l'inverse de l'évolution enregistrée dans les PECO, les exportations des pays de la CEI qui ont affiché une croissance moyenne de l'ordre de 1.6 pour cent en valeurs en 1997, sont demeurées stagnantes ou ont augmenté dans de moindres proportions qu'en 1996 alors que les importations ont continué de croître fortement (+17.8 %). Ces performances médiocres s'expliquent avant tout par les résultats de la Fédération de Russie dont les exportations représentent à elles seules 70 pour cent de celles de la CEI, la part des importations de ce même pays se situant aux alentours de 60 pour cent. Elles ne sauraient toutefois masquer les bons résultats à l'exportation de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie et de l'Ukraine. Les exportations de la Russie ainsi que de nombreux pays de la CEI qui reposent principalement sur le pétrole, les produits métallurgiques et les biens primaires, ont été extrêmement pénalisées par la baisse des prix de ces produits sur les marchés internationaux. Contrastant avec la croissance observée en 1996, le commerce international au sein de la CEI a baissé en valeurs de 3 pour cent en 1997 du fait de la faible demande de la région et de la compétitivité des produits

importés hors CEI. En dix ans, la part du commerce intra-CEI a fortement diminué : alors qu'en 1990 les trois-quarts des exportations de la CEI étaient intra-régionales, ces dernières ne représentaient plus qu'un quart des exportations totales des pays de la région en 1997.

Globalement pour l'ensemble des pays en transition (PECO et CEI), les exportations se sont accrues, en valeurs, de 4.6 pour cent et les importations de 10.1 pour cent en 1997. Même si le déficit commercial des PECO a été moindre que prévu, il représentait cependant cette année-là 10.1 pour cent de leur PIB (9.5 % en 1996). Au niveau des balances commerciales l'excédent russe s'est trouvé réduit de manière significative en 1997 alors que le déficit s'est creusé dans les autres pays de la CEI ainsi que dans les États baltes où il représente désormais 22 pour cent du PIB (18.6 % en 1996). Les mêmes tendances se retrouvent pour les balances des paiements courants ; même si les résultats pour l'ensemble des pays en transition ont été un peu meilleurs qu'initialement prévus, les déficits des paiements courants qui dépassent 10 pour cent du PIB en Albanie, Azerbaïdjan, Croatie, Estonie, Lituanie et Moldova, demeurent toujours une source de préoccupations.

A côté des facteurs liés à la demande, d'autres éléments caractéristiques de l'*offre* constituent des facteurs explicatifs pertinents pour l'analyse des tendances économiques observées en 1997 dans les pays en transition. Un examen détaillé de l'offre révèle que comme les années précédentes, la croissance économique dans les pays en transition a été largement fondée en 1997 sur le dynamisme de l'activité industrielle avec des résultats souvent remarquables dans le secteur des industries manufacturières stimulées par les exportations. Si dans les pays d'Europe centrale et orientale, la progression de la *production industrielle* (+5.6 %) a été légèrement moindre qu'en 1996 (+6.5 %), ce phénomène est principalement la conséquence du sévère recul de cette production en Albanie, Bulgarie et Roumanie. La production industrielle s'est au contraire accrue de plus de 10 pour cent en Hongrie où elle a été la principale force d'accélération de la croissance économique avec notamment des performances remarquables dans le secteur des machines et équipements, et en Pologne où elle connaît pour la cinquième année consécutive une croissance qui bénéficie à l'ensemble de l'industrie manufacturière et porte à plus de 76 pour cent l'augmentation de la production de ce secteur depuis 1993. L'activité industrielle a également été particulièrement dynamique dans les pays baltes (+5.6 %), principalement en Estonie où elle a bénéficié d'importantes restructurations sous la pression notamment d'investissements étrangers directs, et elle a retrouvé pour la première fois le chemin de la croissance dans les pays de la CEI (+2.3 %), l'élément moteur essentiel du redressement russe ayant été la performance de l'industrie manufacturière, surtout dans les domaines de la construction automobile, l'ingénierie, l'industrie légère, en dépit de la poursuite du déclin des secteurs minier et pétrolier. Comme signalé précédemment, l'industrie a su attirer une large part de l'investissement fixe ; l'investissement industriel a fortement augmenté au cours des années récentes dans de nombreux pays en transition, l'industrie manufacturière drainant par exemple à elle seule la moitié de l'investissement privé en Pologne. Les effets de ces investissements nouveaux ont commencé à se manifester dans des changements de structures et une compétitivité accrue à l'exportation. Contrairement aux attentes antérieures selon lesquelles le secteur des services devait être la principale source de création de nouveaux emplois, au fur et à mesure des progrès du processus de restructuration, l'industrie se révèle être en fait le premier générateur d'emplois dans le secteur privé. Ainsi, loin de développer une économie postindustrielle dominée par les services, la plupart des pays d'Europe centrale et orientale, après mise au rebut des vieilles capacités, semblent être embarqués dans un processus de réindustrialisation avec une orientation très marquée vers l'exportation.

Malgré des taux de croissance de la production assez élevés en 1997, la plupart des *marchés du travail* des pays en transition n'ont connu que peu d'améliorations cette année-là même si le nombre total de chômeurs (environ 14 millions) a, pour la première fois depuis le début du processus de transition, reculé légèrement pour l'ensemble de ces pays (-2.0 %). Dans les États d'Europe centrale et orientale, la croissance de l'emploi est demeurée très modeste avec une progression d'à peine 0.3 pour cent, l'emploi n'augmentant réellement qu'en Pologne grâce à un développement

remarquable du secteur des services et demeurant stagnant ou en baisse dans les autres pays. De ce fait, le taux de chômage a légèrement diminué dans cette zone passant de 11.8 pour cent à 11.7 pour cent en raison principalement des progrès enregistrés en Pologne ainsi que, dans une moindre mesure, en Hongrie et en Slovaquie. Dans tous les autres pays le chômage a en revanche augmenté et il n'est inférieur à 10 pour cent qu'en République tchèque et en Roumanie où il a d'ailleurs sensiblement progressé en 1997.

Dans les pays baltes, en raison de la croissance économique très soutenue, le mouvement de baisse de l'emploi qui se poursuivait depuis cinq ans, s'est inversé en 1997 mais dans de modestes proportions. Le taux de chômage de ces pays se situe désormais aux alentours de 6.3 pour cent, en léger repli grâce surtout à la performance de l'Estonie en ce domaine et, de façon un peu moins marquée, de la Lettonie.

L'accélération de la reprise économique dans un grand nombre de pays de la CEI a eu peu de conséquences sur la situation du marché du travail, l'emploi continuant de décliner dans la plupart de ces États, le recul ayant même tendance dans certains d'entre eux à s'amplifier par rapport à 1996. Il n'en demeure pas moins que le taux officiel de chômage (6.2 %) demeure bas dans les pays de la CEI mais il serait en réalité beaucoup plus élevé, les chiffres communiqués reflétant à la fois l'excès de main d'oeuvre employée dans les entreprises et l'absence d'enregistrement des personnes réellement au chômage.

Sur une longue période, l'analyse fait ressortir une forte diminution de l'emploi total dans les pays en transition depuis 1989 : -16 pour cent dans les pays d'Europe centrale et orientale, -20 pour cent dans les Républiques baltes, -10 pour cent dans les États de la CEI. Le maintien de taux relativement élevés de chômage suggère que le processus de restructuration économique s'est traduit avant tout par des gains significatifs de productivité avec, jusqu'ici, peu ou pas de création nette d'emplois. Le secteur industriel notamment public a été particulièrement touché au début de la phase de transition tandis que l'emploi est demeuré inchangé dans le secteur des services et a connu dans l'agriculture une évolution contrastée selon les pays. Les quelques statistiques disponibles montrent une croissance significative de l'emploi dans le secteur privé depuis le début de la transition : la part de l'emploi privé qui se situait à un niveau modeste n'excédant pas en général 10 pour cent en 1990, atteint désormais 60 pour cent dans de nombreux pays, les exceptions en la matière étant la Roumanie (50 %), la Bulgarie et la Russie (40 %). Il n'en demeure pas moins que dans la plupart des pays le nombre d'emplois créés par le secteur privé a été insuffisant pour compenser le nombre de ceux perdus dans le secteur étatique.

En dépit de sérieux revers constatés dans plusieurs États du Sud-Est de l'Europe, les taux d'*inflation* ont reculé de manière significative dans la plupart des pays en transition au cours de ces dernières années. Le processus de désinflation s'est poursuivi en 1997 dans un grand nombre de ces pays. Il a cependant été particulièrement prononcé dans les États baltes et les pays de la CEI alors que les progrès à cet égard ont été moins marqués en Europe centrale et orientale. Dans cette dernière région, le taux annuel d'inflation a diminué seulement en Hongrie, en Pologne et en Slovénie ; l'augmentation des prix s'est en revanche accélérée dans les autres pays tout en demeurant inférieure à 10 pour cent en Croatie, en République slovaque et en République tchèque ainsi que dans l'Ex-République Yougoslave de Macédoine. Si l'on fait abstraction de l'Albanie (+33 %), de la Bulgarie (+1083 %) et de la Roumanie (+155 %) où l'inflation a présenté un caractère explosif, la hausse moyenne des prix à la consommation dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes s'est établie en 1997 dans une fourchette allant de 4 pour cent en Croatie à plus de 18 pour cent en Hongrie. Dans les pays baltes, les taux d'inflation ont en effet continué de baisser pour la quatrième année consécutive tombant à 7 pour cent en Lettonie, 8.5 pour cent en Lituanie et 12.3 pour cent en Estonie, la moins bonne performance de ce pays s'expliquant par une augmentation prononcée des salaires réels et donc de la demande des consommateurs. Dans la grande majorité des

pays de la CEI, l'inflation a également nettement diminué en 1997 grâce à la poursuite de politiques monétaires restrictives et à la stabilisation des taux de change. La réduction a été sensible en Russie (+11 %), en Azerbaïdjan, en Géorgie, en Moldova et en Ukraine. Seul le Bélarus (+63.4 %) s'est trouvé confronté à une accélération de son inflation.

Dans la majorité des pays en transition, ce sont les prix des services qui ont eu tendance à augmenter le plus rapidement en raison d'une faible exposition à la concurrence étrangère et d'une progression insuffisante de la productivité dans ce secteur. En outre, une part importante de l'inflation des PECO résulte des ajustements importants intervenus dans les prix jusque-là contrôlés de nombreux services (transports publics, énergie, santé, loyers...) et des phénomènes de rattrapage consécutifs à la suppression progressive de l'encadrement administratif de ces prix. Au contraire, les prix des produits alimentaires ont généralement progressé moins vite que ceux des autres composants de l'indice des prix, la meilleure performance en la matière étant cependant à mettre au crédit des biens de consommation non alimentaires en raison de la pression exercée par les importations favorisées par des monnaies locales fortes et la baisse des prix internationaux.

Compensant les déficits des balances de paiements courants, une arrivée nouvelle de capitaux étrangers s'est produite en 1997 dans les économies en transition. Un flux record d'investissements directs étrangers a notamment été observé avec une croissance de plus de 50 pour cent de ces investissements par rapport à 1996. Selon les experts, malgré certaines évolutions positives en 1997, il existe cependant encore de nombreuses sources d'instabilité qui rendent les économies en transition très vulnérables et les exposent à divers troubles, ne serait-ce qu'en raison de leur dépendance à l'égard des financements externes ou de la fragilité de la situation budgétaire de certains États.

Transports de marchandises

Les difficultés engendrées par la transformation du système économique et politique des pays en transition ainsi que par la disparition de l'Union Soviétique, le recul marqué de la production qui s'en est suivi, les troubles liés à l'éclatement de l'ancienne Yougoslavie n'ont pas manqué de se répercuter sur les transports de marchandises tant des *pays d'Europe centrale et orientale* que des *États baltes*. Les prestations de ce secteur exprimées en tonnes-kilomètres, ont en effet diminué de 46.4 pour cent entre 1988 et 1992 dans les PECO avec, par exemple, un recul de près de 21.6 pour cent pour la seule année 1991. A partir de 1993, en raison de l'apparition de signes avant-coureurs de reprise économique dans certains États, les transports de marchandises ont vu progressivement redémarrer leurs activités avec une augmentation de leurs prestations de 0.7 pour cent en 1993 et de 5.0 pour cent en 1994. L'accélération de la croissance économique, sa généralisation à la plupart des pays et le développement soutenu de la production industrielle conjugués avec le retour progressif à la paix dans l'ex-Yougoslavie, n'ont pas été sans conséquences sur les transports de marchandises des PECO qui ont enregistré en 1995 une très forte progression de l'ordre de 10 pour cent. Le tassement des activités observé en 1996 a tout naturellement été ressenti au niveau des transports de marchandises, le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par voie terrestre dans les PECO n'ayant que peu varié cette année là : +0.7 pour cent. Confirmant la dépendance du secteur des transports à l'égard de la conjoncture économique et malgré la crise survenue dans plusieurs pays du Sud-Est de l'Europe, la croissance marquée du PIB dans la plupart des États d'Europe centrale et dans les pays baltes s'est traduite en 1997 dans les PECO par une augmentation des transports de marchandises (+4.6 %) bien supérieure à celle enregistrée l'année précédente.

La situation en 1997 a cependant été très contrastée selon les pays. Si les transports de marchandises se sont fortement accrus en République tchèque (+11.8 %), en Pologne (+5.1 %), dans les États baltes (+29.2 % en Estonie, +12.5 % en Lituanie) ainsi qu'en Bosnie-Herzégovine qui retrouve peu à peu des conditions économiques plus normales après plusieurs années de conflit, ils ont

en revanche nettement diminué dans les pays du Sud-Est de l'Europe confrontés à une grave crise économique (-40.5 % en Albanie, -6.5 % en Bulgarie, -4.7 % en Roumanie) ainsi qu'en République slovaque (-5.3 %).

Tous les modes de transport n'ont pas bénéficié dans les mêmes proportions de la croissance générale des flux de marchandises constatée en 1997 dans les PECO. Si les transports par routes et par voies navigables intérieures ont vu leurs prestations en tonnes-kilomètres progresser significativement, les chemins de fer ont encore dû faire face à un recul de leurs activités marchandises ; ainsi se trouve confirmée la rechute du fret ferroviaire observée l'année précédente après la reprise de 1995 qui avait mis fin à six années d'effondrement des trafics. De leur côté, les transports par oléoducs ont été également confrontés à une légère baisse de leurs acheminements qui constitue une rupture par rapport à la tendance haussière des trois années précédentes. Sur une longue période, il convient de souligner que les différents modes de transport n'ont pas ressenti de manière semblable l'évolution globalement négative qui a caractérisé les transports de marchandises de 1989 à 1992 dans les PECO. Ils n'ont pas non plus profité de façon identique du retournement économique consécutif aux progrès du processus de transition. C'est ainsi que le transport routier a réussi dès 1993 à enrayer le déclin de ses activités qui n'avait été sensible qu'à partir de 1990, alors que les chemins de fer et les transports par voies navigables qui ont vu leurs prestations marchandises reculer sans cesse depuis 1989, ont dû attendre respectivement 1995 et 1994 pour que s'interrompe ce phénomène.

L'évolution des transports de marchandises au cours des dernières années dans *les pays de la CEI* ne présente pas le même profil que dans les PECO. Elle porte incontestablement la marque des difficultés rencontrées par ces pays pour réformer leurs systèmes économiques et a été très affectée par les retards du processus de transition au niveau de la mise en oeuvre des politiques de stabilisation, de la réalisation des changements structurels ou de l'introduction des mécanismes de marché. La crise économique majeure qui en est résulté, a entraîné une baisse continue de la production avec une diminution du PIB de près de 45 pour cent et de la production industrielle de près de 50 pour cent entre 1989 et 1996. Cet effondrement a eu de lourdes conséquences pour les transports de marchandises. Les statistiques disponibles qui ne concernent que les transports par rail et par route, font ressortir une chute de plus de 62 pour cent des prestations marchandises de ces deux modes confondus entre 1990 et 1997. L'amélioration de la situation économique en 1997 avec pour la première fois depuis 1989 une évolution positive du PIB pour l'ensemble des pays de la CEI, a permis de limiter à 1.1 pour cent le recul des activités en tonnes-kilomètres des transports de marchandises. Ce résultat, bien qu'encore dans le rouge, représente une nette rupture par rapport à la tendance antérieure où la perte de substance du secteur des transports de marchandises avait certaines années revêtu une ampleur spectaculaire dans les pays de la CEI : -19.8 pour cent en 1993, -24.5 pour cent en 1994 et -17.7 pour cent en 1996. Il est dû à une nette progression des transports de marchandises au Bélarus (+14.8 %) et en Azerbaïdjan (+5.3 %) alors que ces transports ont connu un nouveau repli en Russie (-1.5 %) et en Ukraine (-2.2 %). Contrairement aux PECO, les développements constatés respectivement pour le rail et pour la route ne sont guère différents avec une baisse prononcée des activités de ces deux modes depuis 1990. Tout au plus peut-on signaler que la diminution des prestations marchandises de la route dans l'intervalle a été un peu inférieure en pourcentage à celle des chemins de fer. En outre, pour la première fois depuis 1990, les transports routiers ont enregistré en 1997 une légère augmentation de leurs acheminements en tonnes-kilomètres alors que les prestations ferroviaires ont encore diminué, bien que dans des proportions beaucoup plus modestes que les années antérieures.

Après une embellie en 1995 où ils avaient renoué avec la croissance (+6.2 %), les *chemins de fer* des PECO avaient été confrontés à une rechute de leurs transports de marchandises (-1.4 %) en 1996. Ces transports ont de nouveau reculé de près de 0.5 pour cent en 1997. Selon l'UIC et à la différence de l'année précédente, cette baisse serait due cette fois à une contraction des activités nationales (-3.4 %) alors que les transports internationaux auraient au contraire nettement augmenté (+6.1 %). La

contre-performance d'ensemble des réseaux ferroviaires des PECO en 1997 s'explique principalement par les mauvais résultats des chemins de fer albanais (-45.4 %), tchèques (-13.5 %) et roumains (-7.8 %). En revanche les administrations ferroviaires des pays baltes, du fait notamment du dynamisme du trafic avec la Fédération de Russie, ont bénéficié d'une forte progression de leurs transports de marchandises pour la seconde année consécutive : +21.5 % en Estonie, +12.6 % en Lettonie et +6.4 % en Lituanie. En dehors de ces trois pays, une hausse importante des prestations marchandises du rail a également été signalée en Hongrie (+5.6 %), en République slovaque (+3.9 %) ainsi que dans les États issus du démembrement de l'ex-Yougoslavie qui ont profité du retour progressif à des conditions économiques et politiques plus normales dans la région : Bosnie-Herzégovine (+150 %), Slovénie (+11.8 %), Croatie (+9.3 %) et E.R.Y.M. (+3.0 %).

Dans les États de la CEI, les transports ferroviaires de marchandises qui avaient fortement chuté (-18.5 %) en 1996, ont vu leur situation se stabiliser quelque peu en 1997 même s'ils ont encore diminué de plus de 1.3 pour cent. Ce recul, le moins élevé observé depuis 1990 à la seule exception de l'année 1995, trouve son origine dans la baisse des prestations des chemins de fer russes (-1.9 %) et ukrainiens (-1.8 %). Les réseaux de l'Azerbaïdjan (+26.6 %), du Bélarus (+18.1 %) et, dans une moindre mesure, de la Moldova (+1.1 %) ont connu par contre une activité beaucoup plus soutenue que l'année précédente, notamment en trafic international.

A la suite de l'évolution ainsi observée en 1997, les prestations en tonnes-kilomètres des chemins de fer des PECO accusaient cette année-là un recul de près de 54 pour cent par rapport à leur niveau record atteint en 1988. Pour leur part, les réseaux des pays de la CEI ont perdu près de 63 pour cent de leur substance comparé à 1990. Les entreprises ferroviaires des pays en transition depuis la chute du rideau de fer ont été à l'évidence lourdement affectées par les difficultés économiques de ces pays et par le changement de leurs structures industrielles moins tournées désormais vers des activités génératrices de trafics de pondéreux (matières premières, minerais et charbon). Elles ont également subi les conséquences de la transformation et de la réorientation des échanges commerciaux de ces pays qui généraient par le passé d'importants transports de masse, souvent en transit, en provenance ou à destination de l'ex-Union Soviétique.

Le transport ferroviaire de *conteneurs* a largement contribué au déclin brutal des activités des chemins de fer durant les premières années du processus de transition. Ce type de transport particulièrement développé pour les relations avec l'ex-Union Soviétique en raison de la différence d'écartement des voies ferrées, s'est complètement effondré. Entre 1989 et 1995 le nombre de conteneurs acheminés par le rail dans les PECO a diminué de près de 87 pour cent tandis que le tonnage transporté par ce moyen chutait de plus de 71 pour cent. Pour l'essentiel, la baisse du tonnage conteneurisé s'est produite de 1990 à 1992. Après une relative stabilisation de 1993 à 1995, on a assisté à une incontestable reprise de ce mode d'acheminement en 1996 avec une augmentation de +12.2 pour cent en tonnage, qui s'est confirmée en 1997 (+8.6 %). Le résultat de 1997 tient avant tout à la bonne performance (en tonnage) des chemins de fer de la Lituanie (+23.8 %), de la Pologne (+21.4 %), de la République tchèque (+18.4 %) ainsi que de la Bulgarie confrontée, il est vrai, à un effondrement de ce trafic les deux années précédentes. En revanche, les tonnages conteneurisés traités par les réseaux estonien (-17.9 %) et lettonien (-7.5 %) qui avaient considérablement augmenté en 1996, ont connu une nette rechute, une forte diminution de ces tonnages étant également constatée en Slovaquie (-32.5 %), en Roumanie (-14.2 %) et en Croatie (-11.7 %). L'examen des changements intervenus depuis le début du processus de transition tant en ce qui concerne le nombre de conteneurs transportés par le rail que le tonnage acheminé de la sorte, fait ressortir une évolution divergente de ces deux indicateurs à partir de 1992. C'est ainsi que depuis cette année de référence le nombre de conteneurs -- à la seule exception de 1996 -- n'a jamais cessé de diminuer alors que les tonnages conteneurisés se sont presque toujours inscrits à la hausse. En 1997, par exemple, le nombre de conteneurs acheminés par rail dans les PECO a encore baissé de près de 10.2 pour cent contrairement aux tonnages en sensible augmentation. Ce phénomène traduit sans nul doute une certaine

rationalisation de ce genre de transport et une meilleure utilisation des unités de transport intermodal véhiculées par les chemins de fer.

Les données statistiques sur les transports ferroviaires de conteneurs dans les pays de la CEI sont très incomplètes car elles ne concernent que l'Azerbaïdjan et l'Ukraine. Dans ces deux pays, ce type de transport s'est véritablement effondré perdant, durant la période 1992-1997, près de 94 pour cent de sa substance en nombre de boîtes et de 91 pour cent en tonnage. A la différence de l'Azerbaïdjan où les tonnages conteneurisés sont à la hausse depuis 1996, les derniers renseignements communiqués par l'Ukraine ne montrent aucun signe véritable de ralentissement du mouvement à la baisse des transports de conteneurs : en 1997 tant les tonnages conteneurisés que le nombre d'unités acheminées par les chemins de fer de ce pays ont encore diminué de plus de 30 pour cent.

A l'exception de la société polonaise Polkombi qui est toujours dans une phase de démarrage et qui enregistre une forte progression du nombre de ses envois (± 2.3 EVP) tant en trafic international (+180 %) que national (+86 %), toutes les sociétés de *ferroulage* est-européennes membres de l'UIRR ont un point commun : elles opèrent en trafic international et utilisent très largement la technique de la route roulante. Ces sociétés se sont pour la plupart bien comportées en 1997. C'est ainsi que la société hongroise Hungarokombi a vu son nombre d'envois s'accroître de 20 pour cent tandis que la firme slovène Adria Kombi a affiché un résultat en hausse de 8 pour cent. Seule l'entreprise tchèque, Bohemiakombi a fait état en 1997, comme l'année précédente, d'une diminution de ses envois (-7 %).

Les chiffres concernant les *transports routiers* dans les pays en transition doivent être interprétés avec beaucoup de précaution. Ce secteur est en effet en pleine transformation avec la privatisation, souvent accompagnée d'un morcellement, de grandes firmes publiques qui bénéficiaient par le passé d'un quasi-monopole, l'apparition d'un nombre considérable de petites entreprises privées de transport routier ainsi que la disparition de certains transports assurés pour leur propre compte par d'énormes conglomerats industriels. Si les appareils statistiques des pays concernés permettaient par le passé de connaître avec beaucoup de précision les transports routiers qui étaient alors pour l'essentiel effectués par quelques grosses entreprises publiques, ils s'avèrent par contre souvent inadaptes pour saisir aujourd'hui les activités d'un secteur caractérisé par un émiettement croissant de la profession et une multiplication du nombre d'intervenants sur le marché. L'exemple de la République tchèque est révélateur à ce propos. Après avoir procédé à des enquêtes couvrant l'ensemble des entreprises de transport routier et non plus seulement, comme par le passé, celles employant plus de 25 personnes, ce pays a dû réviser à plusieurs reprises les séries statistiques qu'il publie. Ces changements de méthodologie qui entraînent des ruptures de série, expliquent par exemple en partie l'augmentation des activités routières constatée pour la seule année 1994 dans le domaine des marchandises. De son côté, la Lettonie a également transmis pour 1997 des données qui, pour la première fois, intègrent le transport pour compte propre et sont donc difficilement comparables avec celles des années précédentes.

Des informations disponibles, il ressort néanmoins que le recul des prestations réalisées par les transports routiers de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale ainsi que dans les États baltes, ne s'est manifesté qu'à partir de 1990 alors que tous les autres modes ont été touchés dès 1989, et qu'il a été beaucoup moins prononcé que pour ces autres modes. Plus adapté aux nouvelles structures économiques qui se mettaient en place et dynamisé par l'arrivée d'opérateurs privés, le transport routier a relativement mieux résisté que ses concurrents à la chute spectaculaire des mouvements de marchandises qui a accompagné le processus de transition dans les PECO. De plus, contrairement au chemin de fer et à la navigation intérieure, la situation du transport routier a cessé de se dégrader dès 1993 où les prestations de ce mode ont retrouvé le chemin de la croissance après trois années de déclin. Cette tendance s'est amplifiée en 1994 et 1995, le transport par route ayant su tirer largement profit de l'augmentation des trafics induite par la généralisation de la reprise économique dans la plupart des pays d'Europe centrale et orientale. Ces années-là, le nombre de tonnes-kilomètres

acheminées par la route a en effet augmenté respectivement de 16.3 pour cent et 11.9 pour cent, le taux de progression pour 1994 étant le plus élevé jamais constaté depuis 1970. Le rythme de la croissance économique s'étant quelque peu ralenti dans les PECO en 1996, cette inflexion a tout naturellement eu des conséquences sur les activités des entreprises de transport routier de marchandises dont les prestations en tonnes-kilomètres ne se sont accrues que de 0.8 pour cent, un pourcentage sensiblement inférieur à celui calculé pour chacune des trois années précédentes. Le retour à de meilleures conditions économiques en 1997 s'est traduit, à son tour, par une nette reprise du transport routier de marchandises (+12.1 %) dans les PECO. Cette croissance marquée s'explique avant tout par une forte hausse des acheminements de fret par la route dans les pays baltes (+46.2 % en Estonie, +22.8 % en Lituanie) ainsi qu'en République tchèque (+35.2 %) et en Pologne (+12.7 %). De même, la normalisation progressive de la situation en Bosnie-Herzégovine a permis un redémarrage de ce type de transport (+130.2 %). A l'opposé, la crise économique qui a affecté plusieurs pays du Sud-Est de l'Europe n'a pas manqué de se répercuter sur leurs transports routiers de marchandises : -40.4 pour cent en Albanie, -9.0 pour cent en Bulgarie. Ce mode d'acheminement a également chuté en Hongrie (-1.5 %), en Croatie (-6.9 %) et en Slovaquie (-26.9 %).

Dans les pays de la CEI, les informations statistiques qui ne sont disponibles que depuis 1990 pour la Fédération de Russie et l'Ukraine, font ressortir un déclin rapide du transport routier de marchandises entre 1990 et 1996 : -56 pour cent dans l'intervalle. Cette baisse continue semble enfin avoir trouvé son terme en 1997. Le secteur routier, bénéficiant d'une amélioration de la situation économique de la plupart des pays de la CEI, a en effet connu une légère augmentation de ses prestations marchandises (+0.7 %) grâce aux bons résultats de la Russie (+1.3 %) et surtout du Bélarus (+4.8 %). Ces prestations ont en revanche encore considérablement diminué en Azerbaïdjan (-40.4 %) et en Ukraine (-52.7 %). L'interprétation de ces chiffres nécessite certaines précautions. Les données transmises par la plupart des pays de la CEI ne concernent en effet que le transport routier pour compte d'autrui et se limitent souvent aux seules entreprises publiques. Elles ne permettent donc pas de décrire la situation réelle d'un secteur en pleine mutation avec l'apparition d'entreprises privées et le développement du transport pour compte propre.

Les indicateurs statistiques susceptibles de décrire les activités spécifiquement internationales des transports routiers des pays en transition sont quasiment inexistantes. L'un des seuls éléments d'information à cet égard est le nombre de carnets TIR émis. Le coup de frein intervenu en 1996 dans le développement des échanges extérieurs des pays en transition s'était aussi répercuté sur le nombre de carnets distribués à ces pays. Ce nombre n'avait en effet accusé qu'une hausse de 6 pour cent cette année-là, la plus faible observée depuis 1990. En 1997 le nombre de carnets TIR émis au profit des pays en transition a, selon l'IRU, progressé un peu plus rapidement qu'en 1996, reflétant de la sorte le dynamisme retrouvé du commerce international en Europe. L'augmentation globale de 8.6 pour cent du nombre de carnets TIR alloués à l'ensemble des pays en transition en 1997 est toutefois assez différenciée selon les États, les PECO n'enregistrant qu'une croissance de 3.9 pour cent de ce nombre tandis que la demande des pays de la CEI (+27.1 %) a été particulièrement forte. Dans une perspective à plus long terme, il convient de noter que la quantité de carnets TIR délivrés chaque année aux transporteurs routiers des pays en transition a été multipliée par 8.7 par rapport à 1989, témoignant d'une participation de plus en plus active de ces pays aux échanges internationaux.

Dans les PECO, les prestations de la *navigation intérieure*, mesurées en tonnes-kilomètres, ont augmenté de 5.9 pour cent en 1997, soit une performance comparable à celle de l'année précédente. Après le redressement spectaculaire de ce type de transport en 1995 (+36 %) consécutif à la reprise du trafic sur le Danube du fait de la cessation du blocus sur la partie yougoslave du fleuve et de la normalisation de la situation politique dans cette région, les résultats de 1996 et de 1997 confirment le renouveau du transport par voies navigables intérieures qui, en Europe centrale et orientale, s'était véritablement effondré entre 1989 et 1994 perdant près de 60 pour cent de sa substance dans l'intervalle.

En 1997 les transports par voies d'eau intérieures ont enregistré une forte croissance en Hongrie (+22.9 %) et en Roumanie (+14.6 %). Ils se sont également inscrits à la hausse en Pologne (+9.3 %) et en Bulgarie (+8.0 %). En revanche ils ont reculé de manière significative en Croatie (-50.0 %), en République tchèque (-32.4 %) ainsi que, dans une moindre mesure, en République slovaque (-4.9 %). La reprise des activités de la batellerie depuis 1995 ne saurait cependant faire oublier que le transport assuré par la navigation intérieure dans les PECO en 1997, ne représentait encore que 63 pour cent du volume record acheminé par ce mode en 1988.

Parmi les pays de la CEI, seul le Bélarus a transmis des données récentes relatives aux transports par voies d'eau intérieures. Ces données font ressortir une progression de 17 pour cent des prestations de la batellerie dans ce pays en 1997 mais il n'en reste pas moins que le nombre de tonnes-kilomètres ainsi acheminées cette année-là accusait un recul de plus de 94 pour cent par rapport à 1990. Par ailleurs, les informations communiquées par la Fédération de Russie à la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies font état d'une réduction de plus de 58 pour cent des activités de ce mode de transport entre 1990 et 1995 au sein de cette Fédération.

L'année 1997 a été caractérisée dans les PECO par une certaine rechute des transports par *oléoducs* (-0.6 %) après une très nette reprise des activités de ce mode de transport de 1994 à 1996 (+61.1 % en trois ans) qui n'avait toutefois pas permis de compenser totalement l'important recul survenu entre 1989 et 1993 par suite notamment de l'effondrement du trafic de transit en provenance de l'ex-URSS. L'évolution négative constatée en 1997 trouve avant tout son origine dans la forte diminution des acheminements de produits pétroliers des pays du Sud-Est de l'Europe (-27.3 % en Bulgarie, -13.7 % en Roumanie) ainsi que de la République tchèque (-7.3 %) et de la Pologne (-2.3 %). Par contre, les prestations en tonnes-kilomètres du transport par oléoducs ont sensiblement augmenté en Lituanie (+15.1 %) et en Lettonie (+5.0 %) en raison de la bonne tenue des exportations de pétrole russe. Elles ont également progressé en Croatie (+7.1 %) et en Hongrie (+1.8 %). Du côté de la CEI, seule l'Azerbaïdjan a transmis des données statistiques sur les acheminements de produits pétroliers par conduites. Ceux-ci ont augmenté de 7.8 pour cent en 1997 reflétant le dynamisme du secteur pétrolier de ce pays, mais ils sont encore en retrait de plus de 68 pour cent par rapport à leur niveau record de 1986. Selon les statistiques de la CEE/ONU, le trafic des oléoducs en Russie aurait perdu plus de 46 pour cent de sa substance en tonnes-kilomètres entre 1990 et 1995.

Les données relatives au *transport maritime de conteneurs* dans les PECO font ressortir pour 1997 une diminution de 0.5 pour cent du nombre de boîtes chargées et déchargées dans les ports de ces pays, et un recul de plus de 4.7 pour cent du tonnage ainsi transporté. Cette contre-performance constitue une rupture par rapport à l'évolution des quatre années précédentes où ce type de transport s'était développé de manière spectaculaire, le nombre de conteneurs maritimes ayant plus que doublé et le tonnage correspondant ayant été multiplié par 2.8 entre 1992 et 1996. Si l'on se réfère aux tonnages conteneurisés chargés et déchargés, la baisse observée globalement en 1997 reflète avant tout les difficultés éprouvées par les ports de la Roumanie (-46.4 %) et de l'Albanie (-36.4 %) confrontés à la crise économique prévalant dans le Sud-Est de l'Europe, ainsi que de la Lituanie (-24.9 %) et de la Lettonie (-7.0 %). Les informations chiffrées concernant le nombre de conteneurs manutentionnés confirment d'ailleurs les mauvais résultats enregistrés par ces ports. Contrastant avec cette situation, les ports polonais ont connu une progression de leurs activités dans ce domaine tant en nombre de boîtes (+8.7 %) qu'en tonnage (+12.4 %). Il en a été de même pour l'Estonie où des progrès sensibles ont été notés contrairement aux deux autres États baltes : +19.8 pour cent en nombre de conteneurs, +11.5 pour cent en tonnage. Les ports de la Bulgarie qui ne dispose d'informations statistiques que sur le nombre de conteneurs chargés et déchargés (+12.1 %), semblent avoir mieux résisté en la matière que leurs concurrents des pays voisins.

Malgré d'importantes différences selon les États, le transport maritime de conteneurs a donc incontestablement marqué une pause en 1997 dans les PECO. Il n'en demeure pas moins que depuis 1992 il a connu une expansion remarquable en Europe de l'Est et dans la région de la Baltique. Ce phénomène est en tout premier lieu la conséquence de l'augmentation et de la réorientation des échanges extérieurs des pays en transition mais il est également manifeste que certains d'entre eux ont trouvé dans le mode maritime une alternative à des acheminements terrestres rendus difficiles par l'insécurité persistante dans certaines régions, l'insuffisance des infrastructures de transport et l'imposition par plusieurs États de taxes de transit très élevées sur les camions. Nul doute que la reprise de certains modes traditionnels d'acheminement des exportations et importations russes après les perturbations engendrées par la chute du rideau de fer, a aussi contribué à la croissance des trafics maritimes de conteneurs dans les PECO.

Dans la CEI, les informations communiquées par la Fédération de Russie et l'Ukraine ne permettent de remonter que jusqu'en 1993, rendant impossible toute analyse sur une longue période. Après une baisse significative en 1994, les transports maritimes de conteneurs se sont vivement redressés dans ces deux pays : +30 pour cent en tonnage de 1995 à 1997. La croissance des tonnages conteneurisés chargés et déchargés dans les ports maritimes en 1997 (+7.8 %) est cependant la plus faible signalée depuis trois ans, ce ralentissement s'expliquant par la stagnation des activités des ports ukrainiens alors que les tonnages en conteneurs ayant transité par les ports russes ont augmenté de 10.4 pour cent cette année-là.

La transformation des structures économiques et politiques des pays en transition membres de la CEMT ainsi que l'application progressive des règles de l'économie de marché au secteur des transports en lieu et place d'une planification très directive, n'ont pas été sans effets sur la répartition des transports entre les différents modes, du moins dans les PECO. Le tableau suivant, établi à partir des données communiquées par 14 pays⁶ situés en Europe centrale et orientale ainsi que dans la région de la Baltique met bien en évidence le changement intervenu. Le transport routier en est le grand bénéficiaire. Ce tableau montre également combien la structure de la répartition modale de ces pays avec encore une prépondérance des chemins de fer, diffère de celle des États membres de la CEMT appartenant à l'Europe de l'Ouest.

**Evolution de la part de marché (en pourcentage)
des différents modes dans les peco
Transports de marchandises en t-km**

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997
Chemins de fer	80.6	76.1	72.0	73.1	67.4	54.5	53.9	51.0
Routes	16.5	21.4	25.4	24.3	29.9	42.8	43.3	46.1
Voies navigables	2.9	2.5	2.6	2.6	2.7	2.7	2.8	2.9
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Les données statistiques relatives aux pays de la CEI ne concernent que les transports ferroviaires et les transports routiers. De plus elles portent seulement sur la période 1990-1997. Dans cet intervalle, la répartition modale a peu varié et demeure caractérisée par un quasi-monopole des chemins de fer pour le transport de marchandises. La part du rail en tonnes-kilomètres est en effet passée de 90.0 pour cent en 1990 à 88.3 pour cent en 1997. De tels chiffres prouvent que l'introduction des réformes économiques et des mécanismes du marché a sans doute pris beaucoup de retard dans le domaine des transports de marchandises au sein de la CEI ; la répartition entre les modes demeure encore très fortement marquée par l'organisation antérieure au processus de transition où

l'acheminement des marchandises était prioritairement dévolu aux chemins de fer. Ils traduisent en outre l'incapacité des statistiques actuelles à refléter les modifications intervenues dans le secteur routier et à saisir véritablement les activités d'une profession en pleine mutation avec, à la fois, l'apparition de nombreuses entreprises privées et l'émergence d'un transport pour compte propre.

Transports de voyageurs

Faute d'informations statistiques suffisantes sur les transports effectués en voitures particulières, il est impossible de donner un aperçu complet de la situation des transports de voyageurs dans les pays en transition. Les données disponibles dans la plupart des pays ne concernent en effet que les seuls transports publics et offrent une vision d'autant plus déformée de la situation réelle des transports de voyageurs que le développement de la motorisation individuelle et de la circulation automobile constitue l'un des attributs les plus visibles du processus de transformation de ces pays. A titre d'information complémentaire et pour ne pas se limiter aux seuls déplacements terrestres, il convient de signaler que, selon les statistiques de l'IATA, les compagnies aériennes des PECO et celles des pays de la CEI ont vu le nombre de leurs passagers-kilomètres augmenter respectivement de 4.1 pour cent et de 4.5 pour cent en 1997.

Dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes, les transports de voyageurs par *chemins de fer* ont encore diminué de 5.1 pour cent en 1997 et accusent de la sorte un recul de plus de 52 pour cent par rapport à leur niveau record de 1989. Le déclin continu des activités ferroviaires sur le marché des transports de voyageurs depuis cette dernière année s'est donc poursuivi et même amplifié en 1997 alors que la baisse constatée avait semblé se ralentir quelque peu en 1995 et 1996. Cette tendance négative s'explique tout d'abord par les contraintes qui pèsent sur les revenus des ménages et freinent leur mobilité globale, mais aussi par la hausse souvent importante des tarifs ferroviaires liée à des phénomènes de rattrapage et à une volonté politique de réduire les subventions accordées aux réseaux de chemin de fer. Elle a également pour cause la concurrence accrue de la voiture particulière par suite d'une forte progression du taux de motorisation qui dépasse déjà les 200 voitures pour 1 000 habitants dans plusieurs pays et atteint des valeurs bien plus élevées dans les grandes villes. Un examen détaillé de la situation des différentes administrations ferroviaires montre que le recul significatif des prestations voyageurs du rail observé en 1997 pour l'ensemble des PECO, a en fait frappé un très grand nombre de réseaux, les plus sérieusement affectés étant ceux de l'Albanie (-43.5 %) de la Slovaquie (-18.9 %), de l'Estonie (-15.5 %), de la Roumanie (-14.0 %) et de la Lituanie (-13.8 %). Les seules compagnies ferroviaires à avoir signalé une augmentation du nombre de leurs voyageurs-kilomètres ont été celles de la Bulgarie (+16.2 %), de la Hongrie (+1.0 %), de la Slovénie (+0.5 %) ainsi que celle de la Bosnie-Herzégovine (+40.0 %) qui retrouve progressivement une activité plus normale mais avec des niveaux de trafic encore très éloignés de ceux réalisés à la fin des années 80. Selon les informations communiquées par l'UIC, la contre-performance des chemins de fer est-européens en 1997 s'expliquerait uniquement par la diminution de leurs prestations en transport national alors que le nombre de voyageurs acheminés en trafic international se serait accru de plus de 9 pour cent.

Dans les pays de la CEI, les chemins de fer qui avaient réussi jusqu'en 1993 à maintenir leurs activités voyageurs à un niveau remarquablement constant comparé à 1990, ont depuis été confrontés à une baisse très rapide de leurs prestations dans ce domaine. Cette tendance récente s'est trouvée confirmée en 1997 où le nombre de leurs voyageurs-kilomètres a encore diminué de près de 8.1 pour cent ; une telle baisse, bien que sensiblement inférieure à celle des trois années précédentes, porte à près de 50 pour cent le recul de cet indicateur depuis 1993 dans les pays membres de la CEMT appartenant à la Communauté des États Indépendants. Une analyse réseau par réseau montre que seuls les chemins de fer du Bélarus ont connu une évolution positive en 1997 (+10.7 %) malgré une contraction de leur trafic international, les autres compagnies ferroviaires ayant toutes vu se réduire

sensiblement leurs transports de voyageurs : -12.4 pour cent en Azerbaïdjan, -9.9 pour cent en Russie, -7.8 pour cent en Ukraine.

Les statistiques relatives aux transports routiers en *voitures particulières* sont extrêmement fragmentaires pour les PECO et totalement inexistantes pour la CEI. L'Albanie, la Hongrie et la République tchèque ont été en effet les seuls pays à transmettre officiellement des données chiffrées sur leur trafic automobile en 1997. Si le transport en voitures particulières, mesuré en voyageurs-kilomètres, a augmenté cette année-là de 1.9 pour cent en République tchèque, il a par contre encore diminué de 1.4 pour cent en Hongrie, confirmant donc l'évolution divergente observée entre ces deux pays depuis quelque temps. Le recul enregistré pour la quatrième année consécutive en Hongrie alors même que le parc automobile de ce pays continue de progresser, traduit un moindre usage des voitures particulières en raison des coûts d'utilisation des véhicules -- notamment du prix de l'essence -- qui demeurent très élevés eu égard aux revenus disponibles des ménages. Par ailleurs, des renseignements communiqués par l'Albanie, il ressort que les transports en voitures particulières de ce pays (-30 %) ont été rudement affectés en 1997 par la crise économique traversée par cet État. La même année, selon des sources non officielles, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par automobile se serait accru d'environ 3.2 pour cent en République slovaque. Globalement depuis 1993, si l'on prend également en compte certains calculs effectués pour leur pays par des chercheurs polonais, le transport de voyageurs en voitures particulières aurait augmenté d'environ 50 pour cent dans cinq pays d'Europe centrale et orientale⁷. Ce résultat, bien qu'à interpréter avec précaution du fait des nombreuses estimations qui lui servent de support, traduit assez bien ce qui saute aux yeux de tout observateur, à savoir un changement profond de la structure du marché des transports de personnes qui est en train de se produire dans les PECO avec un formidable développement des modes individuels motorisés de déplacement. Les données concernant le parc automobile confirment d'ailleurs cette tendance. En progression très forte, le taux de motorisation pour 1 000 habitants dépasse d'ores et déjà les 300 voitures en République tchèque et atteint 280 voitures en Estonie, 221 voitures en Hongrie et 208 voitures en Pologne. A titre de comparaison, le taux de motorisation le plus élevé dans la CEI est celui de la Russie avec environ 105 voitures pour 1 000 habitants ; cette proportion tombe à 37 voitures en Azerbaïdjan. Il est donc manifeste que, dans les pays appartenant à la zone CEI, les déplacements de personnes sont encore pour l'essentiel assurés par les modes de transport public et que la transformation du marché des transports de voyageurs avec la montée en puissance de l'automobile n'en est encore qu'à un stade tout à fait préliminaire.

Les activités du transport par *autobus et autocars*, mesurées en voyageurs-kilomètres, n'ont guère varié en 1997 dans les PECO avec une modeste progression de +0.2 pour cent. Ce résultat faiblement positif constitue toutefois un changement par rapport à la baisse de ce type de transport observée depuis plusieurs années. Il n'en demeure pas moins que par rapport à 1988 les prestations en voyageurs-kilomètres des autobus et autocars accusent encore un recul de près de 50 pour cent, la désaffection à l'égard de ce mode de déplacement ayant pour l'essentiel des causes identiques à celles précédemment mentionnées pour le transport ferroviaire de voyageurs. La pause constatée en 1997 dans le processus de déclin des activités des autocars et autobus qui se poursuit sans aucune interruption depuis le début de la transition, s'explique principalement par les bonnes performances de ce secteur d'activité en Lettonie (+7.1 %), en Estonie (+7.0 %), en Roumanie (+5.4 %), en Pologne (+3.5 %) ainsi qu'en Bosnie-Herzégovine (+144 %) où les habitants ont retrouvé la liberté de circulation avec la fin du conflit qui a ravagé ce pays. En revanche, la clientèle du transport public routier a encore chuté fortement en Albanie (-14.8 %) en raison des troubles que connaît ce pays, en Lituanie (-9.6 %), en République tchèque (-9.6 %), et en Bulgarie (-9.0 %). Elle a également baissé en Croatie (-6.5 %), en Slovaquie (-4.6 %) et en Hongrie (-1.1 %). Dans les pays de la CEI, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par les autobus et autocars n'a pas cessé de diminuer depuis 1991. En 1997, il a encore fléchi de plus de 7 pour cent, portant à près de 50 pour cent la perte de substance enregistrée par les transports publics de voyageurs par route depuis 1990. Si ce secteur d'activité en 1997 a connu un certain renouveau en Azerbaïdjan (+10.6 %) et au Bélarus (+3.9 %), il a en revanche

éprouvé de sérieuses difficultés en Russie (-1.2 %) et surtout en Ukraine où ses prestations se sont véritablement effondrées.

Accidents de la route

L'examen attentif de l'état de la sécurité routière en 1997 fait ressortir un bilan inquiétant pour l'ensemble des pays situés en Europe centrale et orientale et dans la région de la Baltique. Contrastant avec l'année précédente où une évolution favorable simultanée de tous les indicateurs avait été signalée, une détérioration sérieuse de la situation s'est produite en 1997 avec une forte progression à la fois du nombre d'accidents, de blessés et de tués. Après une nette amélioration de 1991 à 1993 faisant suite à trois années (1988 à 1990) marquées par une croissance spectaculaire des accidents et des victimes liés à la circulation, la sécurité routière s'est de nouveau progressivement dégradée à partir de 1994. Ce phénomène qui avait connu une certaine pause en 1996, s'est donc brutalement amplifié en 1997. A la différence des PECO, les données transmises par les pays de la CEI montrent une amélioration constante de la sécurité routière depuis 1991 (année de référence des séries chronologiques disponibles) qu'il s'agisse du nombre d'accidents, de blessés ou de tués. Un tel résultat est cependant à l'évidence le reflet du développement encore très modeste de la circulation automobile dans ces pays.

Au cours de l'année 1997 le nombre des *accidents routiers* dans les PECO s'est accru en moyenne de plus de 9.1 pour cent et a atteint un niveau record. Parmi tous les pays d'Europe centrale et orientale et en dehors de la République tchèque (-3.3 %), les seuls à avoir signalé une évolution favorable en ce domaine, ont été la Bulgarie (-5.2 %), l'Albanie (-4.4 %) et la Roumanie (-1.5 %) mais ce phénomène a vraisemblablement pour cause principale une moindre mobilité des ménages du fait des difficultés économiques éprouvées par ces trois pays. La situation s'est au contraire fortement détériorée dans les États baltes (+16.2 % en Lituanie, +13.1 % en Estonie, +5.8 % en Lettonie), en Pologne (+15.0 %), en Slovénie (+9.8 %), en Slovaquie (+7.5 %) ainsi qu'en Bosnie-Herzégovine (+58.4 %) où les relations routières interrompues par la guerre ont été progressivement rétablies. Dans les pays de la CEI le nombre d'accidents de la route a globalement diminué de 2.7 pour cent en 1997 ; les progrès les plus notables ont eu lieu en Azerbaïdjan (-9.0 %) et au Bélarus (-4.4 %) tandis qu'ils sont demeurés plus limités en Russie (-2.5 %).

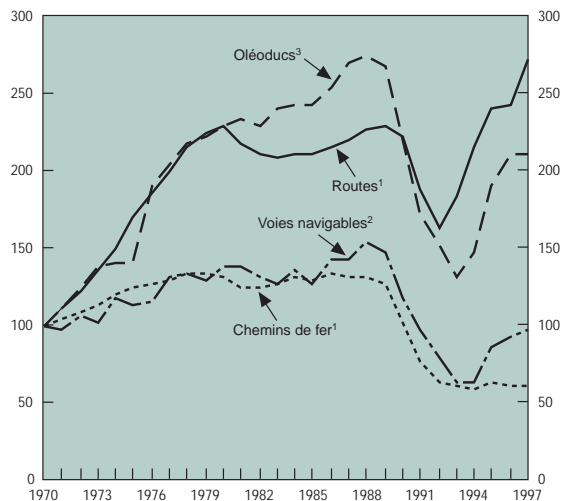
Le nombre total de *victimes* d'accidents de la circulation dans les PECO a augmenté en 1997 de 7.4 pour cent. Jamais depuis 1990 une telle progression de cet indicateur n'avait été enregistrée. En 1997, plus de 233 000 personnes ont été blessées ou tuées sur les routes des pays d'Europe centrale et orientale et celles des États baltes ; ce chiffre qui constitue un record, est supérieur de plus de 37 pour cent à celui atteint en 1988 avant le début du processus de transition. S'il existe de notables différences selon les États, il n'en demeure pas moins que le nombre de victimes n'a baissé en 1997 que dans trois pays : la République tchèque (-6.9 %), la Bulgarie (-5.0 %) et la Roumanie (-0.3 %). Il s'est par contre beaucoup accru dans les pays baltes (+20.3 % en Estonie, +17.5 % en Lituanie, +6.7 % en Lettonie) qui payent là un lourd tribut à leur boom économique, en Pologne (+16.3 %), en Albanie (+13.6 %), en Slovénie (+10.2 %) ainsi que pour les raisons évoquées précédemment, en Bosnie-Herzégovine (+83 %). Dans les États membres de la CEMT appartenant à la CEI, le nombre des victimes d'accidents de la circulation, suivant en cela une tendance constante depuis 1991, a encore reculé de 1.3 pour cent en 1997 grâce notamment à une réduction significative en Azerbaïdjan (-9.3 %). Le Bélarus (-3.8 %) et, dans une moindre mesure, la Russie (-1.1 %) ont également obtenu des résultats satisfaisants à cet égard.

En 1997 les accidents de la circulation dans les pays d'Europe centrale et orientale et dans les États baltes ont provoqué la mort de près de 18 000 personnes ce qui représente par rapport à l'année précédente 6.3 pour cent de *tués* en plus. C'est la première fois depuis 1990 qu'est signalée une augmentation annuelle aussi élevée du nombre des tués sur les routes des PECO. Ce nombre demeure

cependant encore inférieur de près de 19 pour cent au niveau record atteint la même année 1990 au tout début du processus de transition à un moment où l'usage désormais non contrôlé de la voiture, symbole d'une nouvelle liberté, s'était traduit par une croissance spectaculaire (+58 % en deux ans) de la mortalité routière. La brutale dégradation de la situation en 1997 trouve principalement son origine dans les données communiquées par l'Estonie (+31.5 %), la République slovaque (+27.9 %), la Bosnie-Herzégovine (+15.6 %), la Pologne (+15.0 %) et la Lituanie (+8.8 %). Ces mauvais résultats ne sauraient toutefois cacher les progrès enregistrés à cet égard par la Bulgarie (-9.8 %), la Hongrie (-8.8 %), la Slovénie (-8.2 %) et la Lettonie (-4.5 %). Du côté de la CEI, le nombre de tués par suite d'accidents de la route a de nouveau diminué de plus de 6.1 pour cent en 1997 portant à plus de 27 pour cent la baisse de cet indicateur depuis 1991. C'est en Azerbaïdjan (-20.7 %) que la mortalité routière a le plus reculé en 1997 ; une amélioration sensible a également été notée en Russie (-6.1 %) tandis que le nombre de décès provoqués par des accidents de la circulation n'a guère varié sur les routes du Bélarus (-0.1 %).

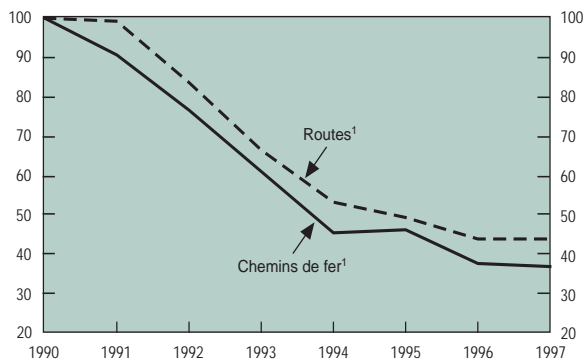
Après quelques années où la situation avait paru se stabiliser voire s'améliorer, la dégradation spectaculaire de la sécurité routière en 1997 dans les pays d'Europe centrale et orientale ainsi que dans les États baltes, marque incontestablement un retour en arrière et semble malheureusement conforter une tendance lourde du processus de transition, à savoir une augmentation de l'insécurité routière. Depuis 1988, le nombre de tués dans des accidents de la circulation a en effet augmenté de près d'un tiers dans les PECO. Cette tendance préoccupante même si elle est le reflet d'un accès plus large des consommateurs à l'automobile, ne saurait qu'inciter les Pouvoirs Publics à renforcer leurs actions en faveur de la sécurité routière. Cette urgence apparaît tout particulièrement importante dans certains pays où les politiques de prévention des accidents de la route sont encore insuffisamment développées et où il faut s'attendre dans les années à venir à une forte progression de la motorisation.

**ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES
EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES**
(tonnes-kilomètres)
1970 = 100



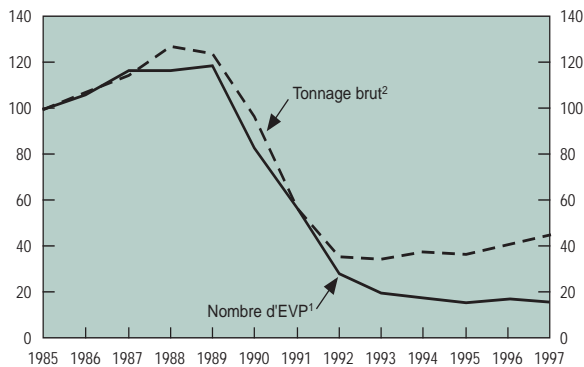
1. 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.
2. 10 pays : BG, CZ, EST, H, HR, LT, LV, PL, RO, SK.
3. 8 pays : BG, CZ, H, HR, LT, LV, PL, RO.

**ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES
DANS LES PAYS DE LA CEI**
(tonnes-kilomètres)
1990 = 100



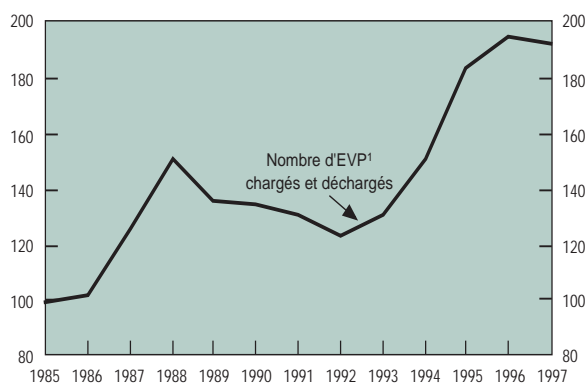
1. 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

**TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS
EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES**
1985 = 100



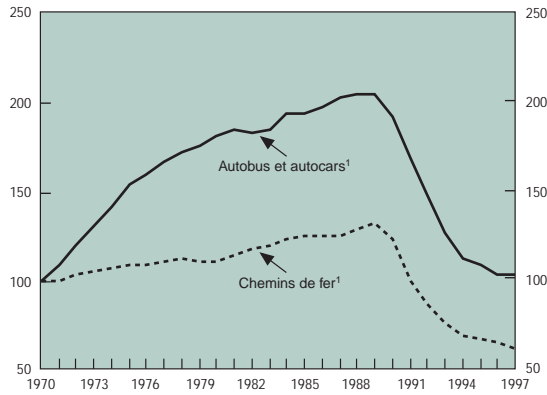
1. 8 pays : BG, CZ, H, HR, LT, RO, SK, SLO.
2. 10 pays : BG, CZ, H, HR, LT, LV, PL, RO, SK, SLO.

**TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS
EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES**
1985 = 100



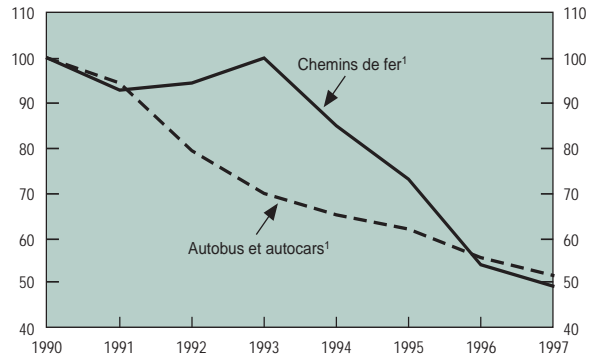
1. 6 pays : BG, HR, LT, PL, RO, SLO.

**ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES**
(voyageurs-kilomètres)
1970 = 100



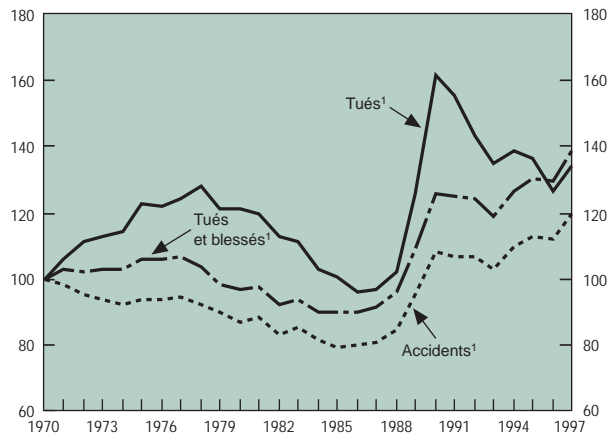
1. 14 pays : AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

**ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
DANS LES PAYS DE LA CEI**
(voyageurs-kilomètres)
1990 = 100



1. 4 pays : AZ, BY, RUS, UA.

**ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
EN EUROPE DE L'EST ET DANS LES PAYS BALTES**
(nombre)
1970 = 100



1. 11 pays : BG, CZ, EST, H, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

NOTES

1. Extraits de la publication parue en mars 1999, ISBN 92-821-2243-3.
2. Albanie (AL), Allemagne (D), Autriche (A), Azerbaïdjan (AZ), Bélarus (BY), Belgique (B), Bosnie-Herzégovine (BIH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (EST), Ex-République Yougoslave de Macédoine (MK), Fédération de Russie (RUS), Finlande (FIN), France (F), Grèce (GR), Hongrie (H), Irlande (IRL), Italie (I), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (L), Moldova (MD), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (P), République slovaque (SK), République tchèque (CZ), Roumanie (RO), Royaume-Uni (UK), Slovénie (SLO), Suède (S), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA). La Géorgie qui est également membre de la CEMT depuis 1997, n'a pas été en mesure de fournir des données. L'Islande qui est devenue membre de la CEMT en 1998, n'entre pas dans le champ couvert par cette étude.
3. B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.
4. B, DK, E, F, FIN, I, N, P, S, UK.
5. B, D, E, F, FIN, GR, I, IRL, NL, P, S, TR, UK.
6. AL, BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.
7. AL, CZ, H, PL, SK.

Troisième Partie

**RÉSOLUTION APPROUVÉE
PAR LE CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS EN 1998**

RÉSOLUTION N° 98/1 SUR LA STRATÉGIE DES POUVOIRS PUBLICS A L'ÉGARD DE L'INTERNALISATION DES COÛTS EXTERNES DES TRANSPORTS

[CEMT/CM(98)5/FINAL]

Les Ministres des Transports de la CEMT, réunis à Copenhague, les 26 et 27 mai 1998,

REITERANT :

- que des systèmes de transport adéquats et efficaces revêtent une importance fondamentale pour les économies de tous les pays Membres de la CEMT et jouent un rôle important dans la vie de leurs citoyens ;
- qu'il existe, aux plans de la sécurité, de la santé et de l'environnement, des problèmes dont le secteur des transports est en partie responsable ;
- que la satisfaction de la demande de mobilité et le financement du développement des infrastructures rencontrent des difficultés croissantes.

RAPPELANT :

- qu'à la réunion qu'il a tenue à Annecy en 1994, le Conseil des Ministres a créé une Task Force ad hoc sur les coûts sociaux des transports pour préciser les questions à traiter dans le débat sur les coûts externes, donner des avis sur les méthodes d'évaluation et définir des lignes d'action appropriées ;
- que l'audition des organisations non gouvernementales internationales tenue par la CEMT en 1996 a révélé un appui général à l'approche adoptée par la Task Force en matière de gestion des coûts sociaux des transports ;
- que le Conseil des Ministres, réuni à Berlin en 1997, a souscrit à l'optique proposée dans le rapport de la Task Force pour l'internalisation des coûts externes des transports et a demandé que soit rédigée une résolution sur la politique à suivre à l'égard de ces coûts ;
- que les Ministres ont réitéré leur adhésion à l'examen des opportunités d'application du principe d'une internalisation des coûts externes des transports dans leur Déclaration d'Helsinki et à la Conférence de ONU/CEE sur les Transports et l'Environnement à Vienne en 1997 ;
- que la Commission Européenne élaborera des propositions de développement d'instruments visant à réduire les coûts sociaux des transports sur la base du document de 1996 intitulé "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports" ;

CONSIDERANT :

- que la réduction efficace des coûts externes des transports permettrait de réaliser des gains importants de bien-être et que l'internalisation vise cet objectif en intégrant les coûts externes en tant que facteurs à prendre en compte sur les marchés ;

- qu'en favorisant une gestion plus efficace des ressources et des dépenses publiques, l'internalisation offre aux pouvoirs publics des possibilités de réduire les déficits budgétaires, d'augmenter la dépense publique et/ou de réduire les taxes sur la main d'oeuvre et sur le capital ;
- que l'internalisation est l'un des éléments clés des politiques visant à favoriser le développement durable ;

CONSCIENTS DU FAIT :

- que l'internalisation peut être réalisée sans augmentation nette de la fiscalité globale ;
- que par l'amélioration de l'efficacité économique, l'internalisation peut améliorer la position concurrentielle des entreprises ;
- que les questions d'équité (y compris dans leurs dimensions internationales) doivent être prises en compte dans le développement des politiques d'internalisation. Des réponses aux questions d'équité pourront et doivent être fournies au moyen de diverses mesures d'encadrement. Par une telle approche, l'internalisation peut être compatible avec les politiques de cohésion régionale ;
- que les systèmes fiscaux de nombreux pays internalisent déjà certains coûts externes soit en application d'une politique déclarée, soit accessoirement, dans le cadre de taxes spécifiques aux transports;
- qu'il existe des incertitudes dans l'estimation des externalités et dans l'allocation des coûts, mais que ces coûts ne sont certainement pas négligeables et que les estimations minimales, retenues comme base dans le rapport accompagnant cette Résolution, ne sont pas susceptibles d'engendrer une surestimation des coûts externes ;
- que pour certains services de transport assortis de coûts externes élevés, l'internalisation entraînera probablement une hausse de prix, mais qu'elle devrait être surtout basée sur une structuration plus efficace des prix plutôt que sur une augmentation globale ;
- que pour les modes qui engendrent actuellement des coûts externes élevés, une internalisation amènera, aussi bien qu'une amélioration de l'efficacité, une réduction de la croissance du volume de transport et une réduction des bénéfices socio-économique éventuels correspondants. Néanmoins, un ensemble bien ciblé de politiques ne devrait avoir qu'un faible impact sur le PIB et le niveau de bien-être économique subira un gain net positif quand les avantages pour la sécurité et l'environnement seront pris en compte.

NOTANT :

- que les possibilités de prendre en charge les coûts sociaux des transports au moyen d'instruments économiques ont été sous-utilisées ;
- qu'une augmentation des taxes qui n'entraîne pas une incitation visant à réduire les coûts externes, ne contribue pas à l'internalisation ;
- que les réglementations techniques devraient opérer d'une manière dynamique (évoluant vers des normes plus strictes dans le temps) afin de produire des incitations aux progrès technologiques, et que les éléments fiscaux de la politique d'internalisation doivent prendre de tels progrès pleinement en compte ;
- que des indications de nature économique sur les préférences individuelles constituent une base idéale d'évaluation des coûts externes. Faute de telles indications, des objectifs agréés politiquement (qualité de l'air, niveaux d'émissions) sont la base la plus appropriée pour une stratégie d'internalisation opérationnelle.

AFFIRMENT LES PRINCIPES SUIVANTS :

- que dans l’optique d’une amélioration de l’efficacité économique, d’une réduction des coûts sociaux des transports, et de l’amélioration du bien-être socio-économique, l’internalisation constitue un important objectif de la politique des transports ;
- que l’internalisation complète devrait être considérée comme un objectif à long terme, au vu de l’écart important qui existe entre la structure actuelle des coûts et des prix pratiqués sur les marchés des transports, et la situation idéale dans beaucoup de pays (et notamment certaines économies en transition) ;
- que la mise en oeuvre des politiques d’internalisation reposera sur des instruments économiques et/ou sur la réglementation, afin de créer des incitations propices à réduire les externalités sans engendrer toutefois une augmentation nette des taxes qui pèsent sur l’économie dans son ensemble ;
- que les gouvernements doivent coopérer afin de développer des instruments d’internalisation efficaces qui ne soient pas discriminatoires entre les citoyens ou les entreprises des différents pays ;
- que les politiques d’internalisation ne devraient pas faire de discrimination entre les modes ou entre les transports et d’autres secteurs économiques ;
- que lorsqu’une compensation publique financière est nécessaire pour la fourniture de services publics, elle soit versée, mais uniquement sous forme de paiements transparents dans le cadre d’un contrat ;
- que l’internalisation soit appliquée d’une manière graduelle et progressive afin d’éviter des chocs économiques ;
- que les ajustements nécessaires soient coordonnés entre les modes afin d’éviter des changements dans la répartition modale qui ne s’avèreraient pas économiquement pertinents à long terme.

RECOMMANDENT :

- que les Gouvernements s’efforcent, dans l’élaboration des politiques de transport, d’intégrer des dispositions favorisant l’internalisation, tant dans le cadre de la législation de l’UE que dans celui, plus large, de la législation nationale de tous les pays Membres de la CEMT ;
- que les Gouvernements élaborent des instruments économiques pour internaliser les externalités des transports et que les Ministres des Transports étudient les instruments possibles en étroite coopération avec les Ministres des Finances ;
- que les Gouvernements alignent la structure de la fiscalité plus étroitement sur les coûts, par exemple en évoluant vers des systèmes fiscaux plus différenciés dans le domaine des transports et en utilisant davantage les redevances variables¹ ;
- que les Gouvernements resserrent progressivement les normes relatives aux carburants, aux émissions et à la sécurité, de façon à stimuler les améliorations techniques qui permettront de réduire les coûts sociaux des transports ;
- que les Gouvernements renforcent leurs efforts pour faire observer les réglementations déjà existantes notamment dans le domaine social ;
- que dans les cas où l’application efficace de la réglementation en vigueur relative aux coûts externes des transports est problématique, notamment dans les domaines de la sécurité routière et de la protection de l’environnement, cette réglementation soit passée en revue afin de la rendre plus facile à respecter et donc à appliquer effectivement ;
- qu’une attention spéciale soit accordée à court terme à la réduction des externalités aiguës, telles que celles dans les milieux urbains ;

- que les Gouvernements assurent une cohérence stratégique dans les évaluations des coûts et bénéfices, privés aussi bien qu’externes, employés dans l’analyse des projets et les études d’évaluation d’impact sur l’environnement, ainsi que dans l’élaboration des politiques d’investissement et d’internalisation ;
- que les Gouvernements assurent une compatibilité dans les systèmes de péages routiers électroniques en cours de développement dans plusieurs pays Membres afin de réduire les coûts d’utilisation de tels systèmes, d’éviter la nécessité d’équiper les véhicules avec plusieurs systèmes et d’éviter la création de délais supplémentaires aux frontières ;
- que les Gouvernements mettent en oeuvre des mesures appropriées d’éducation du public pour préparer le terrain à l’introduction de politiques d’internalisation ;
- que les premiers pas vers une internalisation graduelle et progressive des coûts externes des transports soient pris dans les pays membres de la CEMT dès que possible.

CHARGENT LE COMITE DES SUPPLEANTS :

- de suivre le développement des politiques d’internalisation dans les pays membres de la CEMT ;
- de leur faire rapport sur les progrès de l’application de la présente Résolution d’ici à trois ans.

Note

1. L’Italie a exprimé une réserve du fait que la politique fiscale ne relève pas des Ministres des Transports.

**RECOMMANDATIONS APPROUVÉES
PAR LE CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS EN 1998**

RECOMMANDATION SUR LES VISAS POUR CONDUCTEURS PROFESSIONNELS

[CEMT/CM(98)9/FINAL]

Les difficultés rencontrées par les conducteurs professionnels qui participent au transport international pour obtenir des visas sont régulièrement mentionnées par les délégués de différents pays Membres de la CEMT. Or, les visas sont affaire de réciprocité entre les Etats : le traitement qui est réservé aux citoyens de l'autre partie est le même que celui qui est reçu par les citoyens de l'Etat concerné. Alors que les visas sont surtout du ressort d'autres Ministères, le problème qu'ils posent concerne les Ministères des Transports car les retards et difficultés encourus constituent une entrave au commerce international. Aussi, toute mesure de simplification dans la délivrance de visa sera mutuellement bénéfique pour les transporteurs, tant à l'Est qu'à l'Ouest de l'Europe, concernés par le problème.

Ces difficultés tiennent essentiellement au caractère ultra compliqué des formalités et des procédures d'application, à la longueur des délais d'attente, à la non-délivrance de visas annuels à entrées multiples, à l'obligation pour les conducteurs de se présenter régulièrement en personne aux consulats, à l'augmentation des coûts et au refus de laisser intervenir quelque intermédiaire que ce soit.

Dans cet esprit, les Ministres, réunis en Conseil à Copenhague les 26 et 27 mai 1998, ont adopté la Recommandation suivante.

RECOMMANDATION

Le Conseil des Ministres des transports de la CEMT, réuni à Copenhague les 26 et 27 mai 1998,

VU la Résolution adoptée à Vienne concernant l'accès aux marchés des transports européens [CEMT/CM(95)1],

VU, en particulier, la recommandation qui a été faite "que l'obtention de visas pour les conducteurs professionnels de camions et d'autocars -- compte tenu des réglementations consulaires nationales en vigueur -- soit simplifiée autant que possible",

RECONNAISSANT qu'en la matière, les difficultés subsistant entre certains pays Membres de la CEMT sont la cause d'immobilisations parfois longues des moyens de transport qui, comme toutes les immobilisations et notamment celles aux passages des frontières, sont improductives et entraînent des pertes financières pour les entreprises de transport,

CONSCIENT toutefois du fait que, dans la plupart des cas, c'est un domaine qui relève de la compétence d'autres Ministères et organes dans leur pays respectifs et à l'échelle internationale,

RECOMMANDE¹, aux autorités compétentes, dans le cadre de la réglementation et des procédures en vigueur :

- d'examiner régulièrement les possibilités de faciliter l'obtention de visas pour les conducteurs professionnels de camions et d'autocars et,
- d'étudier la possibilité, dans un premier temps, de
 - simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de justificatifs exigés,
 - réduire les délais d'obtention des visas pour les conducteurs professionnels,
 - émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année,

CHARGE le Comité des Suppléants de faire rapport sur les progrès faits en la matière.

RECOMMANDATION SUR LES USAGERS DE LA ROUTE VULNERABLES : LES PIETONS

[CEMT/CM(98)19/FINAL]

Bien que le nombre de piétons, victimes d'accidents de la route ait diminué au cours de ces vingt dernières années dans des proportions souvent plus importantes qu'en ce qui concerne les autres catégories d'usagers, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui encore, dans de nombreux pays Membres de la CEMT, la part des piétons victimes d'accidents de la route reste importante. Il n'y a pas eu notamment d'amélioration sensible de la situation des personnes les plus exposées, les enfants, en particulier les plus jeunes, et les personnes âgées.

L'étude de la situation, telle qu'elle ressort du premier chapitre, a montré, entre autres, que la grande majorité (neuf dixièmes des victimes) des accidents dans lesquels sont impliqués des piétons surviennent en agglomération. Par contre, le risque pour un piéton d'être tué, s'il est victime d'un accident est 3 à 4 fois plus élevé hors agglomération. Les accidents de nuit et par mauvaises conditions atmosphériques sont particulièrement inquiétants parce qu'ils ont tendance à s'accroître et sont, de surcroît, encore peu étudiés.

La vitesse actuelle dans les zones urbaines, où coexistent la circulation des voitures et des piétons, est d'une importance vitale lorsqu'il s'agit de la sécurité routière de ces derniers. Tout d'abord, la vitesse a un fort impact sur la capacité des conducteurs à percevoir les piétons et à s'arrêter en cas de situation critique. Ensuite, la vitesse est un facteur déterminant de la gravité de l'accident lorsqu'un piéton est heurté par une voiture.

Le comportement humain joue un rôle déterminant dans les accidents dans lesquels les piétons sont impliqués : que ce soit le conducteur d'un véhicule motorisé qui doit prendre en compte les erreurs potentielles du piéton ou le piéton lui-même qui doit apprendre à composer avec les autres usagers de la route, mieux protégés et plus véloces.

Par ailleurs, au cours des dernières années, est apparu un changement dans la mentalité des usagers potentiels de la route : la civilisation des loisirs, favorisée par une diminution du temps de travail, a entraîné, chez les individus, une préoccupation plus grande de leur santé, et de ce fait un développement de la marche ; elle a également accentué le désir de mouvements de chacun et conduit les instances responsables à envisager une politique de déplacement qui prenne mieux en compte ce désir dans l'aménagement du territoire et l'implantation des infrastructures.

Face à cette situation, il est urgent que, tant sur le plan national que sur le plan international, les responsables, à tous niveaux, maintiennent dans leurs activités le souci d'assurer une meilleure sécurité du piéton dans la circulation, car il représente l'utilisateur de la route le plus particulièrement vulnérable. Cette mobilisation est d'autant plus nécessaire que la plupart des pays d'Europe sont confrontés aux problèmes posés par le vieillissement de leur population et que les risques constatés à présent ne peuvent que s'accroître à l'avenir, s'ils n'ont pas été anticipés dès maintenant.

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Copenhague, les 26 et 27 mai 1998,

VU le rapport sur la sécurité des piétons, reproduit dans le document CEMT/CM(98)17,

TENANT COMPTE des travaux poursuivis au sein des autres Organisations internationales sur ce sujet, notamment l'OCDE qui a, en 1996, publié les résultats d'une étude sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, au sein de son Programme de Coopération dans le domaine des Recherches en matière de Routes et de Transports Routiers,

CONSCIENT :

- que la sécurité des piétons est un problème sérieux qui nécessite une approche globale et cohérente et un changement profond des comportements en vue d'assurer une véritable convivialité entre les différents usagers de la route,
- que cette sécurité requiert l'assurance d'un droit à la mobilité qui prend en compte les handicaps dans la circulation et qui rencontre un aspect peu traité dans les transports, la santé,
- de l'importance d'assurer cette sécurité dans toute décision concernant la politique des déplacements mise en oeuvre au niveau national et local,

RAPPELLE les Résolutions antérieures adoptées par la CEMT en la matière, principalement :

- la Résolution n° 34, de décembre 1975, relative à la sécurité des piétons,
- la Résolution n° 40, de mai 1979, concernant les mesures à prendre pour améliorer la circulation routière de nuit,
- la Résolution n° 50, de mai 1987, sur la sécurité routière des enfants, et
- la Résolution n° 91/3, de mai 1991, sur l'amélioration de la sécurité routière pour les personnes âgées,
- la Recommandation CEMT/CM(96)11/Final, de mai 1996, sur la modération des vitesses, en ce qui concerne les limites de vitesse dans les zones urbaines,

NOTE certaines dispositions prévues dans ces Résolutions qui restent pertinentes, en particulier :

- “qu'il convient de donner à la sécurité routière des piétons une place importante dans les politiques nationales de sécurité routière, de s'assurer, à cet effet, que les mesures relatives à la sécurité des piétons occupent la place qui leur revient tant au niveau réglementaire et législatif qu'au niveau des programmes d'actions nationaux et que les actions prévues à cet égard bénéficient des ressources suffisantes,
- que le développement d'équipements spécifiques dans les voiries urbaines, permettant d'améliorer de manière sensible la sécurité des piétons, doit toujours être encouragé,....
- que, “lors de la construction de nouvelles routes ou de l'amélioration du réseau existant, il convient d'accorder la plus grande attention aux caractéristiques nocturnes des routes telles que le choix de revêtements, l'éclairage public, particulièrement en zone urbaine au droit des passages pour piétons, sur les voies urbaines à grande circulation, dans certains carrefours ruraux et en tout autre point dangereux,
- qu'il faut encourager les piétons à se rendre visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l'emploi de dispositifs réflectorisés,

- qu’il est nécessaire de prescrire aux piétons, en conformité avec les dispositions de la Convention de Vienne sur la Circulation Routière, de marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne et lorsque cette réglementation est déjà édictée, de veiller à ce qu’elle soit respectée,
- qu’il convient d’inclure dans les formations existantes des usagers de la route piétons, surtout à l’école, des notions relatives aux accidents de nuit,”...
- “que dans chaque pays, une attention toute particulière soit donnée, en dehors des zones d’habitation, au tracé et à la localisation des passages protégés utilisés par les enfants, surtout aux abords des écoles et aux endroits où les enfants se mêlent au trafic,”
- “qu’il faut :
 - attirer l’attention de l’ensemble des usagers de la route sur les difficultés que rencontrent les personnes âgées dans la circulation et leur rappeler leurs obligations envers ces personnes,
 - encourager les campagnes d’information destinées à attirer l’attention des personnes âgées sur les problèmes et les risques de la circulation par des messages simples, factuels et sans ambiguïté,
 - veiller à ce que les aménagements des infrastructures routières répondent le mieux possible aux besoins spécifiques des personnes âgées,”...
- “sur le réseau routier, [qu’il convient d’] adapter les niveaux de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d’autres plus vulnérables, afin d’assurer une mixité plus sûre du trafic,”...

CONSTATE que dégager des principes de sécurité pour les piétons n’est pas seulement un problème de politique des transports mais aussi un problème de société, dans la mesure où chaque usager de la route est, à un moment ou un autre, un piéton et que pallier son insécurité nécessite une approche globale tant au niveau de l’infrastructure que des véhicules et des usagers,

RECOMMANDE :

- *d’une manière générale :*
 - de rassembler plus efficacement et plus régulièrement, les données statistiques nécessaires à l’appréciation de la sécurité des piétons dans la circulation routière, pour affiner la connaissance de ce problème,
- *en ce qui concerne l’organisation de la circulation :*
 - de prendre en compte, à égalité de préoccupation avec les autres moyens de transport, les piétons dans l’élaboration des plans de déplacement et de circulation, à l’instar de ce qui avait été recommandé en 1997 dans la Résolution sur les cyclistes [CEMT/CM(97)11],
- *en ce qui concerne l’infrastructure :*
 - de s’attacher avant tout à créer un environnement sûr pour les piétons dans toute création ou amélioration d’infrastructures, et que ce souci soit préalable à toute planification d’utilisation du territoire, en particulier abaisser les niveaux des limites de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d’autres, plus vulnérables,

afin d'assurer une mixité plus sûre du trafic ; les Recommandations adoptées en 1996 à Budapest sur la modération des vitesses sont particulièrement pertinentes à cet égard,

- de veiller à une coordination efficace des différents services responsables de la conception et de la gestion de la circulation pour qu'ils prennent en compte la sécurité des piétons dans tout exercice de planification et que, dès cette conception, ils veillent à la cohérence entre l'infrastructure, la signalisation et les règles de circulation routières,
 - d'impliquer les riverains des quartiers concernés afin qu'ils contribuent par leurs suggestions, dès la conception de la planification urbaine, à l'amélioration de la sécurité des piétons,
 - de veiller, lorsqu'il existe des passages surélevés ou des passages souterrains, à ce que ceux-ci soient correctement entretenus et accessibles pour tous les usagers, y compris ceux à mobilité réduite et de prendre en considération les rapports coûts/efficacité avant d'envisager toute nouvelle infrastructure,
 - de porter une attention spécifique à la sécurité des piétons dans les lieux les plus exposés, en particulier aux abords et sur le chemin des écoles, ainsi que dans les lieux où des concentrations de piétons sont prévisibles,
- ***en ce qui concerne les véhicules :***
- d'apporter toutes les améliorations nécessaires, dès la conception des véhicules, légers ou lourds, afin que l'impact de ceux-ci, lors d'un accident, soit minimisé vis-à-vis des piétons ; en particulier, interdire la présence d'accessoires dangereux sur des véhicules dont l'usage n'en nécessite pas l'installation,
 - d'assurer, de manière systématique, une visibilité optimale dans tous les véhicules, à la fois pour le conducteur et pour le piéton,
 - d'inciter les organisations compétentes pour l'établissement et le respect des normes industrielles, à faire appliquer celles-ci pour une meilleure sécurité des piétons,
- ***en ce qui concerne les usagers :***
- de sensibiliser d'une manière continue le public à la sécurité et au respect de la convivialité entre les différents usagers de la route, en particulier vis-à-vis des piétons qui sont les plus vulnérables,
 - d'accorder à cet égard une attention particulière aux aspects formation et éducation dès la plus petite enfance,
 - d'élever le niveau de prise en compte, par ceux qui sont responsables des voyages d'affaires et des déplacements journaliers de travail, de l'importance d'assurer la sécurité des transports dont ils ont la charge, lorsqu'ils ont un impact élevé sur la sécurité des usagers vulnérables, en particulier des piétons,
 - d'encourager autant que possible la marche, compte tenu de son caractère économique, favorable à l'environnement et bénéfique pour la santé,

CHARGE le Comité des Suppléants :

- de transmettre aux services compétents de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) le rapport, étant donné qu'il contient des propositions d'amendement à la Convention sur la Circulation Routière de 1968, concernant le comportement aux passages pour piétons, et des réflexions sur la conception des véhicules,
- de suivre l'évolution de la situation à l'égard de la sécurité des piétons et de faire rapport au Conseil en temps utile.

Note

1. Les délégations de l'Autriche et du Portugal ont émis une réserve sur l'ensemble du sujet.

**RAPPORTS APPROUVÉS PAR
LE CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS EN 1998**

SYNTHÈSE DES PRINCIPALES QUESTIONS DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

[CEMT/CM(98)1/FINAL]

(Ce rapport a été publié par la CEMT en 1998 sous le titre
« *La restructuration des chemins de fer en Europe* »)

Questions majeures

Quelques questions majeures restent posées pour définir la politique ferroviaire de l'avenir, en particulier par rapport à l'introduction de nouvelles forces du marché dans le secteur.

- Sachant qu'elle devrait être aussi étendue que possible, quelles sont les limites politiques d'une complète autonomie de gestion des entreprises ferroviaires ?
- Considérant que la recherche d'une plus grande clarté et d'une plus grande transparence est indispensable pour pouvoir mieux identifier les différentes activités ferroviaires, quels sont les modèles de séparation "infrastructure - exploitation" qui paraissent les plus appropriés ?
- Comment concilier au mieux l'esprit de la "libre entreprise" qui devrait être plus présent au sein des entreprises ferroviaires avec le maintien d'imposition de missions de service public, dont l'intérêt à accorder certainement par les Etats au développement et au maintien de l'infrastructure ferroviaire ?

Plus particulièrement, comment en arriver à ce que les deux partenaires en présence (d'une part, l'Etat et, d'autre part, l'entreprise ferroviaire) puissent négocier sur des bases plus équilibrées des contrats de service public afin d'aboutir à la détermination d'une compensation financière qui soit juste et équitable, tout en ayant le souci d'accroître l'efficacité des entreprises ferroviaires et d'améliorer la qualité des prestations ?

- Comment et, le cas échéant dans quelle mesure, peut-on considérer que des aspects externes (environnement, sécurité, ...) ou sociaux puissent influencer, notamment sur le plan financier, les relations entre les Etats et les entreprises ferroviaires ? Ces questions sont abordées dans le livre vert de la Commission européenne "Pour une tarification équitable dans les transports", et dans le rapport de la Task force de la C.E.M.T. sur les coûts sociaux.
- A quel rythme et pour quels trafics convient-il de libéraliser l'accès à l'infrastructure ferroviaire, ceci sans perdre de vue les potentialités plus immédiates que recèlent les corridors de fret, lesquels permettront, en outre, d'agir sur des bases de coopération volontaires et de réciprocité ?

Introduction

Le présent rapport a pour objet d'établir une synthèse relative aux principales questions de politique générale qui se posent en matière de chemins de fer. Il vise à alimenter le débat ministériel.

Un document plus analytique [CEMT/CM(98)2] décrit l'état d'avancement de l'application des directives européennes ferroviaires (91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE) et des résolutions de la C.E.M.T. (93/6 et 95/3) concernant le développement des services internationaux et la restructuration des entreprises ferroviaires. Par le biais d'une audition de l'Union internationale des Chemins de fer (U.I.C.) et de la Communauté des Chemins de fer européens (C.C.F.E.), le Conseil a, en outre, pu prendre connaissance des préoccupations et de l'avis des entreprises ferroviaires.

Le document présenté fait suite à la décision du Conseil des Ministres de la Conférence de mai 1993 qui avait expressément demandé de suivre les expériences de privatisation (quelle que soit la forme que ce concept peut revêtir) et de restructuration et de lui faire rapport en temps opportun. Il n'est pas accompagné d'un projet de résolution : au stade actuel et compte tenu des mutations profondes qui s'observent non seulement sur le marché des transports mais aussi plus spécialement au sein du secteur ferroviaire, la priorité doit être accordée à l'organisation d'un débat politique. Ce débat permettra très certainement de préparer des propositions de décisions plus opérationnelles destinées à orienter la politique et à préciser les domaines dans lesquels les résolutions adoptées précédemment doivent être ajustées ou complétées. A cette fin, quelques questions centrales sont présentées dans ce rapport et résumées ci-dessus.

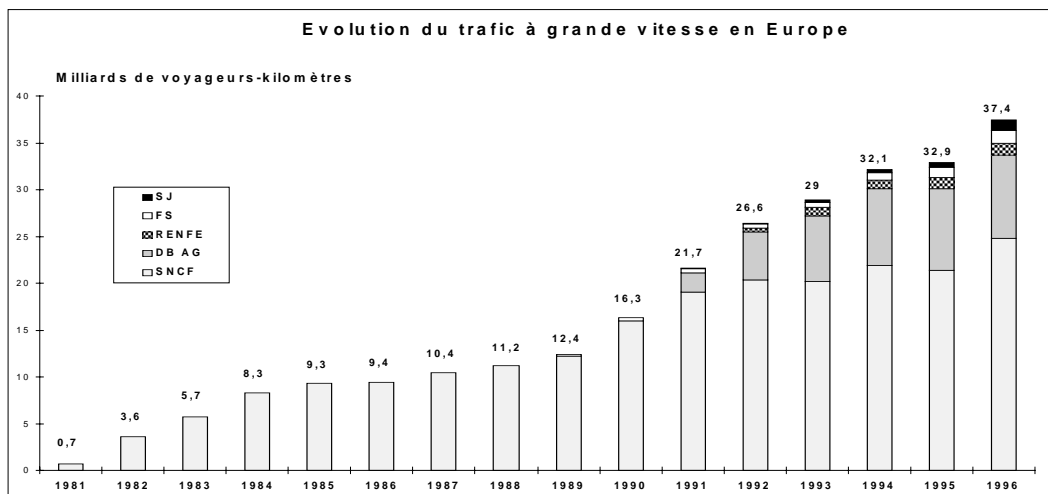
1. *Situation concurrentielle des chemins de fer*

A partir de 1960, la part du marché du rail s'est substantiellement détériorée aussi bien en ce qui concerne le transport de voyageurs que le transport de marchandises. Cette tendance de fond est la conséquence d'un grand nombre de facteurs ; la plupart d'entre eux se situent à l'extérieur du secteur ferroviaire proprement dit car relevant de l'évolution socio-économique et des axes de politique qui ont favorisé essentiellement la croissance des transports routiers.

Certaines causes trouvent leur origine au sein du secteur ferroviaire : un décalage de plus en plus prononcé s'est constaté entre la manière d'organiser les offres et des demandes en pleine mutation ; dans certains cas, ces offres ont fini par être inadaptées à différents segments du marché, dont les composantes ont fortement évolué au cours du temps notamment vers une demande de transport à très court terme (*just-in-time*) et par petits lots.

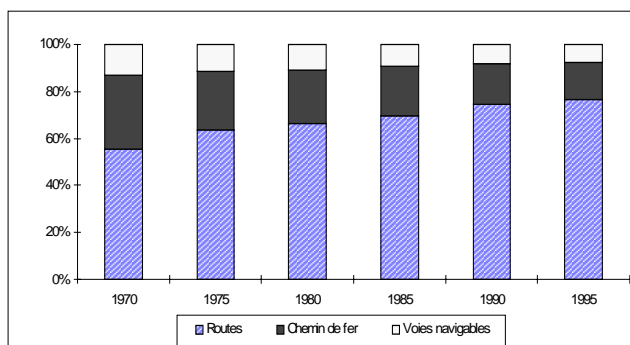
En transport de voyageurs, les voitures particulières acheminent plus de 85 % des voyageurs-kilomètres terrestres dans les pays de l'Europe de l'ouest, ce qui, sur le plan global, laisse une place relativement congrue aux chemins de fer et aux autres moyens de transport (autobus, autocars). Cette réalité masque, cependant, la croissance ferroviaire dans le secteur de la grande vitesse (voir graphique).

La situation de la mobilité est encore assez difficile à appréhender dans les pays en transition en raison d'un certain manque de statistiques, mais aussi du fait de la récente récession économique qui a entraîné un renchérissement des coûts d'utilisation de la voiture (en particulier, le prix des carburants) et des pressions exercées sur les revenus par la prise de diverses mesures d'austérité. L'automobile s'y trouve, en quelque sorte, à la croisée des chemins, même si la croissance de son utilisation ne semble plus faire de doute. En conséquence de quoi, il convient de relever que, en 1995, les chemins de fer n'ont plus transporté que les deux tiers des voyageurs-kilomètres qu'ils déplaçaient en 1970.



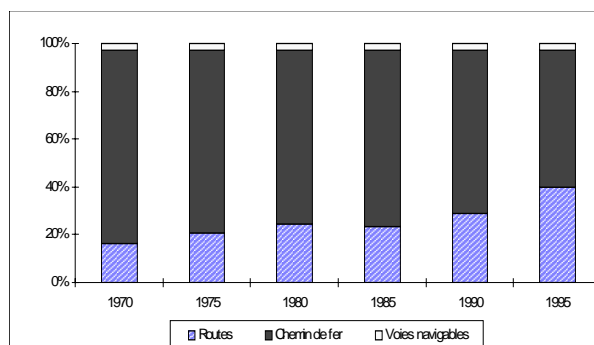
Les deux graphiques présentés ci-dessous permettent de se rendre compte de l'évolution globale dans le domaine du transport de marchandises. L'analyse de ces deux graphiques doit tenir compte du fait que 60 % environ des trafics se réalisent sur des distances inférieures à 50 km, ce qui correspond au créneau d'action privilégié de la route.

**Part de marché des différents modes
Dans les pays d'Europe de l'ouest
(% tonnes-kilomètres)**



15 pays : B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.

**Part de marché des différents modes
dans les pays en transition
(% tonnes-kilomètres)**



11 pays : BG, CZ, EST, H, HT, LT, LV, PL, RO, SK, SLO.

Le constat est, sans doute, brutal pour le rail. Il confirme la nécessité de poursuivre la modernisation des chemins de fer entamée au début des années 90 pour pouvoir aborder l'avenir avec une confiance renforcée ; ceci est d'autant plus vrai que :

- le rail ne peut tabler sur une limitation très significative des autres modes ou moyens de transport (entraves ou interdiction de circuler, contingentement, ...) ;
- à court terme, il ne peut raisonnablement tabler sur une égalisation complète des conditions de concurrence ; l'indispensable politique intégrée des transports ne produira, en effet, que progressivement certains effets à long terme.

Cependant, ces évolutions et constats ne doivent pas faire oublier quelques réalités :

- Au-delà de ses atouts environnementaux et énergétiques et des garanties de sécurité qu'il offre, le rail reste un système indispensable pour assurer de nombreux déplacements : d'une part, pour tous ceux qui n'ont pas de voiture et, d'autre part, pour bon nombre de personnes qui effectuent des voyages quotidiens de navette entre le lieu d'habitation et le lieu de travail ou d'école.
- Par le biais de la grande vitesse, le chemin de fer a prouvé qu'il était en mesure de reconquérir d'importantes parts de marché, notamment dans le créneau des voyages interurbains de moyenne distance; il constitue en cela une alternative de premier choix à la route et à l'aviation, car il contribue à diminuer la saturation routière et la congestion de l'espace aérien, ce qui profitera à d'autres circulations (trafic routier sur de courtes distances, vols intercontinentaux).
- Nonobstant les fortes diminutions de trafic résultant de l'évolution économique et industrielle (industries lourdes en déclin : charbon, sidérurgie) et le processus de délocalisation de certaines productions, le secteur ferroviaire se maintient en bonne position pour ce qui est des trafics se réalisant sur des distances supérieures à 150-200 kilomètres. La suppression des barrières frontalières à l'échelon paneuropéen et le futur élargissement à l'est de l'Union européenne offrent incontestablement de nouvelles opportunités à saisir.
- Malgré l'existence de déséquilibres concurrentiels entre les modes de transport, le rail participe de plus en plus à la croissance du transport combiné et au transport de conteneurs.

Ainsi la nécessité de moderniser fondamentalement les chemins de fer et de continuer à investir en leur faveur tient moins dans la volonté de promouvoir ce seul mode de transport, que du fait qu'il serait absolument impensable de concevoir la mobilité du futur sans développer un système multimodal privilégiant les complémentarités et les synergies entre ses différentes composantes. Il revient aux chemins de fer de compléter et d'accompagner cette volonté politique par des mesures internes de rationalisation et d'organisation visant une plus grande efficacité générale et la présentation de services de meilleure qualité à leurs clients.

Atteindre l'objectif de mobilité durable recherché par tous les pays suppose une restructuration en profondeur du secteur des chemins de fer (ou, à tout le moins, la poursuite de restructurations en cours) afin de le rendre capable de tirer parti de la suppression des frontières constatées à l'échelon paneuropéen mais aussi de se développer dans un marché de plus en plus concurrentiel et ouvert. C'est là un double défi à surmonter. Les actions menées dans ce but reposent sur plusieurs démarches complémentaires, telles qu'elles avaient déjà été d'ailleurs identifiées par les rapports et les débats ministériels du Conseil de Noordwijk en 1993 :

- amélioration de la structure des entreprises ferroviaires existantes, principalement par la réduction de leur endettement historique et par l'octroi d'une indépendance et d'une autonomie plus prononcée à l'égard des Etats, voire par des privatisations ;
- ouverture progressive des réseaux d'infrastructure et introduction de nouvelles entreprises ferroviaires reconnues au sens de la directive européenne 95/18/CE, en vue de susciter la saine concurrence.

Les visées en matière de restructuration et de libéralisation des réseaux sont complémentaires et très largement interdépendantes. Elles supposent également des initiatives et des actions plus harmonisées, notamment en ce qui concerne la redevance d'utilisation de l'infrastructure et la répartition des capacités d'infrastructure, ainsi que la prise de mesures destinées à favoriser l'interopérabilité ferroviaire comprise dans son sens le plus large.

2. Amélioration de la structure financière

L'amélioration de la structure financière des entreprises ferroviaires existantes a constitué un objectif prioritaire au cours des dernières années, justifié également par la nécessité de contribuer à égaliser les conditions de concurrence, d'une part, sur le plan intramodal et, d'autre part, sur le plan intermodal.

Malgré d'évidentes contraintes budgétaires et financières, une très grande majorité d'Etats a accompli des efforts substantiels pour réduire l'endettement historique des entreprises publiques existantes jusqu'à un niveau qui ne devrait plus entraver une gestion dynamique. Des instruments spécifiques, adaptés à la particularité des situations, ont été mis en oeuvre : reprise directe de l'endettement, transfert de la dette à une autre instance, intervention dans un plan de restructuration interne portant sur le moyen ou le plus long terme.

D'un point de vue global, il semble bien que l'action des Etats membres de l'Union européenne, agissant conformément au prescrit de la directive 91/440/CEE, ait été plus homogène que celle des pays en transition. Toutefois, avec une volonté similaire, mais à l'intermédiaire de moyens beaucoup plus différenciés dépendant, entre autres, des énormes besoins de modernisation des réseaux concernés, lesdits pays en transition se sont maintenant engagés dans des actions en profondeur visant l'assainissement de leur entreprise ferroviaire ; certaines de ces actions sont déjà très avancées.

Les progrès en matière de réduction d'endettement sont donc en moyenne satisfaisants. Néanmoins, une attention particulière doit rester attachée au service de la dette des entreprises ferroviaires, en particulier les entreprises ferroviaires qui n'ont pas encore atteint l'équilibre financier ou celles qui ne disposent pas d'un capital suffisant. Les actions en cours visant à réduire l'endettement ne doivent pas être relâchées et il faut mettre l'accent sur le développement d'un cadre qui évite une accumulation de dettes nouvelles non-couvertes.

De manière plus générale, enfin, la définition d'un cadre financier permettrait de mieux préciser le rôle de l'Etat, voire d'autres partenaires, et de mieux valider ses interventions financières, ceci en tenant compte de la situation particulière de chaque pays.

3. Indépendance et autonomie de gestion

Si d'un point de vue juridique ou formel, l'indépendance et l'autonomie de gestion des entreprises ferroviaires sont devenues une réalité quasi généralisée, trois aspects sont à mettre en évidence :

- la forme juridique : de l'entreprise publique d'Etat à la société par actions jusqu'à la société à participation privée majoritaire ;
- les mécanismes régissant les obligations de services publics : du maintien de l'imposition de facto de certaines obligations jusqu'à la conclusion négociée de contrats de services publics, étant entendu que dans le cadre de la négociation de tels contrats, l'autorité publique dispose parfois d'un poids prépondérant ;
- la réglementation tarifaire : d'un contrôle encore très strict de l'Etat jusqu'à une autonomie quasi totale, y compris dans le secteur des transports intérieurs de voyageurs.

Les Gouvernements sont toujours intervenus de multiples manières dans le secteur ferroviaire. Ils devront continuer à y jouer un rôle important, mais beaucoup mieux ciblé. Leur action devra concerner non seulement l'infrastructure, mais aussi les missions de service public, dont, au premier chef, la circulation des trains de voyageurs en service intérieur. Le maintien d'un tel rôle distingue certainement l'évolution attendue dans le domaine des chemins de fer de l'évolution constatée dans

d'autres secteurs des transports (transports routiers de marchandises, transports aériens, transports maritimes et transports par voies navigables). Compte tenu des particularités ferroviaires, la nécessaire restructuration du secteur suppose également la définition d'un cadre précis qui délimite les domaines d'intervention des Gouvernements ainsi que les modalités de cette intervention et qui fixe un canevas adéquat de relations contractuelles. Pour toutes les autres activités, le principe de la pleine autonomie et de la pleine responsabilité des entreprises ferroviaires devrait être garanti.

4. Séparation infrastructure - exploitation

Sur le plan comptable, la séparation infrastructure-exploitation est, d'ores et déjà assurée dans un grand nombre de pays ; il s'agit là d'une condition nécessaire, mais non suffisante pour assurer l'accès à l'infrastructure à de nouvelles entreprises ferroviaires reconnues au sens de la Directive 95/18/CE et l'introduction d'une première étape de concurrence dans le secteur sur des bases non discriminatoires. Au regard de la réglementation actuelle, la séparation comptable, en faveur de laquelle quelques uns ont opté, constitue une solution minimale. Plusieurs pays ont aussi opté pour une séparation plus poussée en restructurant l'organisation interne de leur entreprise ferroviaire. La scission juridique ou institutionnelle des entreprises de chemins de fer existantes n'est pas encore un modèle couramment constaté ; toutefois, au petit nombre de cas déjà connus, il faut ajouter les intentions de quelques pays qui ont annoncé un projet de création d'entités juridiquement distinctes.

Le processus en cours de libéralisation du secteur ferroviaire impliquera une séparation infrastructure-exploitation encore plus marquée qu'aujourd'hui. Il s'agit, en effet, d'une condition nécessaire pour permettre une plus grande ouverture de l'accès et du transit des infrastructures ferroviaires, sur laquelle sont fondés des espoirs légitimes pour assurer le développement et une exploitation plus efficace du réseau ferroviaire européen.

Dans la mesure où il est complété par une identification des différentes activités ferroviaires, ce processus de séparation revêt également une importance pour assurer un traitement plus transparent et plus adapté des missions de service public imparties par les autorités publiques aux entreprises ferroviaires.

5. Accès à l'infrastructure ferroviaire

La base juridique de l'accès et du transit à l'infrastructure ferroviaire est désormais établie dans la plupart des pays de l'Europe de l'ouest, conformément à la directive 91/440/CEE. Sur le plan pratique, les progrès restent moins évidents puisque les modalités de l'accès et du transit à l'infrastructure ferroviaire ainsi que la très importante question de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire¹ n'ont reçu que des réponses ayant avant tout un caractère national. Il est vrai que la directive 95/19/CE relative à la répartition des capacités et à la redevance d'utilisation des infrastructures ferroviaires, n'implique pas, par elle-même, un système harmonisé à l'échelon européen ; les dispositions actuelles devraient être complétées pour rechercher et mettre en place une meilleure convergence ; la Commission européenne ainsi que l'UIC et la CCFE s'y attachent pour l'heure.

A l'échelon du champ géographique couvert par la CEMT, la situation est très similaire : malgré d'indéniables bonnes volontés et plusieurs réalités d'ouverture se fondant bien souvent sur un système de réciprocité, il subsiste encore de nombreux quasi monopoles du transporteur national. Ainsi, les bases d'un droit d'accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire ne seront sans doute que progressivement réunies.

En tout état de cause, compte tenu également du caractère relativement restreint de l'ouverture de l'infrastructure ferroviaire prévue par la directive 91/440/CEE et la résolution 93/6 de la CEMT, il paraît encore trop tôt pour tirer à l'échelon du continent européen des enseignements suffisamment probants ou finaux de cette première étape de libéralisation, en particulier en ce qui concerne le développement du trafic ferroviaire, ce qui reste l'objectif majeur de la restructuration du secteur des chemins de fer. Toutefois, le constat doit être nuancé à la lumière de l'avis des pays qui ont choisi une solution caractérisée par une nette séparation entre l'infrastructure et l'exploitation et un accès très ouvert à leur infrastructure ; d'aucuns estiment que l'orientation fondamentale en faveur de laquelle ils ont opté a déjà permis d'entraîner des premiers effets positifs, ceci quoique les nouveaux "entrants" (nouvelles entreprises ferroviaires reconnues au sens de la directive 95/18/CE) n'existent bien souvent encore qu'à l'état potentiel.

Avec l'appui des Etats, plusieurs réseaux ferroviaires ont développé et créé récemment des corridors de fret. Il s'agit là d'initiatives qui doivent être encouragées :

- Le corridor de fret est en mesure de soutenir très positivement le développement des réseaux transeuropéens par la création de nouvelles capacités de transport ainsi que par la réduction des temps de parcours ; de plus, il présente des avantages qualitatifs pour le client (guichet unique, formalités administratives réduites, objectif de suivi en temps réel des marchandises).
- Il constitue un excellent laboratoire en dimension réelle pour tester de nouvelles formules s'inscrivant soit dans le cadre du prescrit réglementaire actuel (champ d'application de la directive 91/440/CEE et de la résolution 93/6), soit, sur base volontaire, dans le contexte d'un secteur ferroviaire plus libéralisé.
- Les deux cas de figure seraient certainement très riches d'enseignement pour la conduite de la politique future et permettront de préciser ce que permet encore le concept de saine coopération ou collaboration ferroviaire lorsqu'on le confronte aux règles de concurrence.
- De par leur contenu qui peut être très spécifique et adapté à des situations particulières, les corridors de fret constituent probablement une solution immédiate et très efficace non seulement pour donner un nouvel élan au transport ferroviaire mais aussi pour relier les pays de l'Europe de l'ouest et les pays en transition dans le but de favoriser l'intégration européenne.

6. Harmonisation et interopérabilité ferroviaires

Indépendamment des questions relatives à la répartition des capacités et à la redevance d'utilisation des infrastructures ferroviaires qui sont très liées au processus de libéralisation en cours, l'harmonisation et l'interopérabilité ferroviaires constituent certainement une priorité pour le présent et l'avenir. Les conclusions du rapport présenté au Conseil des Ministres de 1996 gardent toute leur pertinence, à savoir notamment que :

- il convient d'atteindre progressivement un niveau adéquat d'interopérabilité, c'est-à-dire un niveau assurant un équilibre optimal entre les coûts et les avantages pour l'ensemble du secteur, y compris la clientèle.
- si l'on tient compte de l'objectif premier qui est d'accroître la compétitivité des trafics et circulations ferroviaires, il faut également agir sur la qualité du service et réduire les coûts. Une meilleure interopérabilité doit y contribuer en permettant :

- a) des réductions du temps de parcours des trains ;
- b) des améliorations de la fiabilité et de la régularité des circulations ;
- c) des rationalisations organisationnelles, notamment sur le plan des procédures administratives ;
- d) un meilleur suivi des trafics par le recours à des technologies de l'information de pointe ;
- e) des initiatives commerciales répondant aux besoins de la clientèle.

7. Synthèse

La poursuite de la modernisation et de la restructuration du secteur des chemins de fer est une priorité absolue pour tous les pays. Les chemins de fer doivent effectivement évoluer pour s'adapter au marché qui se fonde sur des valeurs de plus en plus concurrentielles et qui devient sans cesse plus international. De nombreuses intentions ou préoccupations concernent très précisément une libéralisation et une dérégulation de plus en plus accentuée.

L'expérience passée et la structure du secteur ferroviaire tendent à prouver que le rail présente, dans son ensemble, des caractéristiques spécifiques, notamment par rapport aux autres modes de transport, que l'on ne peut totalement éluder au moment où s'exprime une profonde volonté de modernisation. En effet, plusieurs évidences doivent être prises en considération :

- Quel que soit le schéma de restructuration, les autorités publiques continuent à détenir et, sans doute, à vouloir détenir certains moyens d'intervention pour guider ou influencer la politique des entreprises ferroviaires.
- En tout état de cause, ces autorités publiques doivent s'assurer du maintien et du développement de l'infrastructure ferroviaire dans l'intérêt public.

De très nombreux Etats veulent jouer un rôle non-négligeable dans certains créneaux de l'exploitation ferroviaire, comme celui des trains de voyageurs en service intérieur. La notion de service public reste bien présente. Les transports ferroviaires de personnes constituent un élément clé de la politique d'amélioration de la qualité de la vie et de l'environnement, un moyen de lutte contre l'exclusion sociale en favorisant les déplacements de ceux dont la mobilité est réduite notamment pour des raisons physiques ou financières.

- La contractualisation des missions de service public permet de mieux définir les prestations qu'il est demandé à l'entreprise pour des raisons d'intérêt général et de les fournir dans des conditions spécifiques différentes de celles qui résulteraient du seul jeu du marché. La condition sine qua non de réussite implique la fixation d'un cadre précis de relations entre les Gouvernements et les entreprises ferroviaires communes, en particulier sur le plan financier.
- Très généralement, le personnel des entreprises ferroviaires dispose d'un statut particulier qui, en général, est peu compatible avec des évolutions accélérées.
- Enfin, le secteur ferroviaire se distingue par deux caractéristiques : d'une part, il reste très intégré et concentré malgré les restructurations en cours (nombreuses interdépendances entre l'infrastructure et la circulation des trains) et, d'autre part, les moyens qu'il met en oeuvre (personnel, infrastructure, équipements) présentent de nombreuses rigidités. Il se prête aussi moins facilement à des changements qui auraient pour effet d'anticiper par trop fortement sur les possibilités réelles de restructuration.

Note

1. Sujet de la Table Ronde 110 de la CEMT en mars 1998.

NOUVELLES TECHNOLOGIES DANS LES TRANSPORTS ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN OEUVRE DES TECHNOLOGIES

[CEMT/CM(98)3]

1. HISTORIQUE ET MANDAT

Dans sa Résolution des 26 et 27 mai 1994, le Conseil des Ministres de la CEMT avait demandé la mise en place d'un groupe "Gestion du Trafic et Informations Routières" (Groupe GTIR) avec pour mandat :

- d'étudier les procédures d'échange d'informations routières en vue de faciliter l'écoulement du trafic sur l'ensemble du territoire couvert par la CEMT ;
- de proposer des actions coordonnées de gestion du trafic au niveau européen, notamment lors des périodes de forte migration touristique ;
- de mettre en place un système d'échange d'expériences sur le développement des nouvelles technologies en matière de gestion du trafic et d'informations routières ;
- de suivre la mise en oeuvre des recommandations approuvées par le Conseil en matière de nouvelles technologies de l'information sur :
 - la définition et l'agrément des services d'information/guidage;
 - les structures administratives liées aux services d'information;
 - l'interopérabilité;
 - les principes directeurs pour les premières applications de la télématique dans le domaine de l'information routière et du guidage;
 - la présentation des messages de trafic;
 - la protection de la vie privée;
 - l'ergonomie et la sécurité des systèmes embarqués;
 - les projets de démonstration;
 - la mise en oeuvre du RDS-TMC (Radio Data System - Traffic Message Channel).

Le présent rapport traite des progrès accomplis en la matière.

2. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

2.1 Conclusions générales

- La gestion du trafic prendra encore plus d'importance du point de vue de la politique des transports, en partie parce que le trafic croît plus rapidement que la capacité des infrastructures routières, mais aussi pour des raisons d'efficacité, de sécurité et de protection de l'environnement. Ceci est valable aussi à l'échelon international, dans la mesure où la circulation au passage des frontières augmente plus rapidement que le trafic national.
- La gestion du trafic appelle une étroite collaboration entre les acteurs des secteurs public et privé, ainsi qu'un assortiment de mesures dont la composition peut différer d'un pays à l'autre.
- Le public a besoin d'être mieux informé sur les conditions du trafic pour faire des choix judicieux concernant le fait d'entreprendre ou non un déplacement, le moment où le faire, ainsi que le mode ou l'itinéraire à emprunter.
- Les autorités publiques ont besoin d'informations routières pour optimiser l'efficacité du réseau, planifier des améliorations des systèmes utilisés, conseiller les usagers et traiter les situations d'urgence.
- Néanmoins, de nombreux faits nouveaux sont intervenus depuis que les Ministres ont adopté en 1994 les recommandations d'Annecy. Celles-ci servent encore de cadre pour introduire des systèmes d'information des conducteurs et de guidage dans l'ensemble de l'Europe. Certains pays ont beaucoup progressé pour préparer les voies conduisant à la mise en place de ces services. Dans d'autres pays ayant des priorités plus urgentes, moins de progrès ont été accomplis.
- Les priorités pour les pouvoirs publics sont d'améliorer la sécurité, d'exploiter efficacement les capacités et de réduire les atteintes à l'environnement. Celles des entreprises privées sont de vendre des systèmes ou des services avec profit. Les deux objectifs ne sont pas nécessairement compatibles et les autorités publiques ont un rôle important à jouer, consistant à créer un cadre propice à guider les évolutions et à soutenir les projets qui répondent à ces objectifs.
- On craint que les aspects liés à la sécurité des équipements embarqués n'aient pas été traités de manière exhaustive.
- L'Union Européenne a établi un cadre pour l'introduction et le déploiement de la télématique dans les transports, ce qui permet de progresser dans une optique paneuropéenne en la matière.

2.2 Conclusions particulières

Sur l'échange d'informations routières entre administrations ou entre pays (chapitre 4) :

- un protocole d'accord (MoU) a été établi et jette les bases pour la coopération en matière d'échange d'informations routières entre les administrations, ainsi qu'entre les secteurs public et privé ;

- des projets spécifiques de l'UE et d'autres initiatives en cours permettent l'échange d'informations entre les centres de contrôle routier des pays limitrophes.

Sur la gestion de la circulation dans les périodes de forte migration touristique (chapitre 5) :

- plusieurs pays lancent des campagnes d'information afin d'étaler dans le temps les pointes de ces flux saisonniers ;
- des contacts bilatéraux ou trilatéraux ont contribué à la coordination des informations.

Sur l'échange d'expériences concernant la mise au point de nouvelles technologies (chapitre 6) :

- plusieurs instances servent de cadre à l'échange d'expériences sur les innovations, en particulier l'UE à la faveur de ses programmes de recherche et de développement, mais aussi la CEMT, l'OCDE, le PIARC, ERTICO et les Congrès annuels mondiaux ITS (Intelligent Transport System).

Sur la Résolution adoptée en 1994 à Annecy sur les applications des nouvelles technologies de l'information dans le secteur des transports (chapitre 7) :

- (1) Spécification des services
 - certains pays ont adopté une démarche moins interventionniste à l'égard de la définition, de la concession et de l'agrément des services ;
 - certains pays ont défini un cadre pour le déploiement des services d'information des conducteurs ;
 - on dispose d'une expérience grandissante des différentes formules de partenariat public-privé, dont on peut tirer beaucoup d'enseignements.
- (2) Structures administratives et échange d'informations
 - certains pays ont mis en place les structures de concertation préconisées dans la résolution ;
 - les avis divergent quant à la nécessité d'un cadre juridique au niveau international et le débat se poursuit pour définir les domaines dans lesquels des accords internationaux seraient utiles.
- (3) Interopérabilité
 - le grand nombre de projets européens de collaboration témoignent d'une ferme volonté d'éviter des approches incompatibles ;
 - les organismes de normalisation procèdent actuellement à l'élaboration de normes internationales ;
 - les deux protocoles d'accord (MoUs) sur l'échange de données et sur le système de radiodiffusion de données/voie de messages sur la circulation routière (RDS-TMC) ouvrent la voie pour des avancées concrètes ;
 - les travaux entrepris à ce jour ne permettent pas de cerner précisément dans quels cas l'interopérabilité est efficace par rapport aux coûts.
- (4) Principes directeurs régissant les premières applications
 - au sein de l'UE, ce sont le Réseau routier transeuropéen (TERN) et le réseau autoroutier principal qui sont prioritaires pour les applications à l'échelle internationale ;
 - en raison des incertitudes liées aux coûts et aux incidences, les premières applications visent essentiellement les systèmes qui réclament de faibles volumes d'investissement.

- (5) Présentation des messages de trafic
 - des travaux sont en cours, sous couvert de projets de l'UE et au sein des administrations routières, en vue de créer un cadre régissant l'utilisation des Panneaux à Messages Variables (PMV) ;
 - des informations plus précises sur les coûts et les avantages sont nécessaires pour mener les activités normatives dans ce domaine, lesquelles, de ce fait, progressent lentement ;
 - on constate que les messages transmis par différents médias et supports ne sont pas toujours cohérents.

- (6) Protection de la vie privée
 - rien ne permet d'affirmer que les nouvelles technologies utilisées dans les transports représentent une menace pour la vie privée plus importante que dans d'autres secteurs ;
 - bien que ce ne soit pas un aspect exclusivement lié à la protection de la vie privée, faire accepter l'usage d'équipements de surveillance pour assurer le respect des règlements soulève certaines difficultés.

- (7) Ergonomie et sécurité des équipements embarqués
 - L'installation d'équipements embarqués additionnels risque de nuire à la sécurité et on a observé récemment que certains de ces équipements distraient les conducteurs et constituent un facteur qui est parfois à l'origine d'accidents mortels ;
 - par ailleurs, des informations précises transmises en temps utile aux conducteurs peuvent améliorer la sécurité ;
 - la Déclaration des principes de la CEMT établie en 1994 (Annexe 6) demeure valable, pour l'essentiel, mais elle n'est pas toujours appliquée ;
 - certains pays ont élaboré des directives sur les interfaces homme-machine qui sont compatibles avec les principes de la CEMT ;
 - des travaux sont en cours, à l'échelle européenne, afin d'établir un code de bonnes pratiques et des normes pour l'Europe.

- (8) Projets de démonstration
 - Les projets de démonstration sont axés, presque essentiellement, sur les pays de l'UE ;
 - Il est parfois difficile d'obtenir des informations sur les progrès et les résultats des projets de démonstration.

- (9) Mise en oeuvre du système RDS-TMC
 - on procède actuellement à la mise en place de ces services dans plusieurs pays ;
 - un protocole d'accord (MoU) a été établi et la plupart des pays de l'UE l'ont signé, dans le but d'instaurer un service continu et paneuropéen ;
 - le marché n'est pas encore assez développé pour permettre à l'industrie de produire des récepteurs pouvant afficher des messages dans les différentes langues européennes.

2.3 Recommandations générales

- Les recommandations de 1994 restent globalement valables. Leur mise en oeuvre a notablement avancé. Il faut continuer à suivre et à évaluer périodiquement les progrès accomplis.

- Les pays Membres doivent appliquer les instruments de gestion de la circulation les plus efficaces par rapport aux coûts compte tenu des volumes et de la nature du trafic sur leur territoire. Ils auraient avantage à disposer d'une synthèse des expériences dans ce domaine et d'une description hiérarchisée de ces instruments.
- Les nouvelles technologies devraient contribuer à la réalisation des objectifs de la politique des transports pour réduire le nombre, la gravité et les conséquences des accidents, améliorer l'utilisation des capacités, diminuer les encombrements et les retards et atténuer la dégradation de l'environnement. Les pays devraient veiller à ce que l'application des nouvelles technologies permette d'atteindre ces objectifs.
- Il est nécessaire d'étudier et de comparer les expériences concernant les services pour lesquels l'intervention des pouvoirs publics ne s'impose pas et ceux qui l'exigent. A cet égard, il y aurait intérêt à examiner d'autres formules de partenariats public-privé.
- L'harmonisation, qui comporte des aspects juridiques, techniques et institutionnels, est nécessaire si l'on se place du point de vue de l'utilisateur. Il conviendrait d'en évaluer le rapport coût-efficacité, en gardant présent à l'esprit le fait qu'elle peut se concrétiser par divers moyens et en appliquant des politiques nationales différentes.
- La stratégie de l'Union Européenne (exposée à l'Annexe 7) crée un cadre dans lequel s'inscriront les évolutions futures, et la CEMT pourrait s'y rallier également.

2.4 Recommandations spécifiques

- Il semblerait utile de créer des instances pour réunir les différents acteurs dans les pays qui ne l'ont pas encore fait.
- Les pays de la CEMT qui n'ont pas encore signé ni appliqué les protocoles d'accord (MoUs) sur l'échange international de données et le système RDS-TMC sont appelés à le faire.
- Dans l'optique de la définition des priorités pour la prochaine phase de la stratégie paneuropéenne, les pays devraient examiner quelle serait la meilleure méthode de connexion des bases de données sur le respect de la législation de la circulation.
- Il conviendrait d'attacher une attention particulière à la gestion des appels d'urgence émanant de prestataires de services GSM privés. Il faut donner des garanties concernant la transmission sans retard des appels aux opérateurs de services d'urgence en cas d'urgence réelle.
- Il est demandé à la CEMT d'étudier, dans le cadre de son Groupe sur la sécurité routière, les données concrètes sur les problèmes soulevés par l'utilisation de plus en plus répandue d'équipements embarqués du point de vue de la politique de sécurité routière, et d'en rendre compte. Elle est invitée également à se pencher sur l'utilisation de caméras vidéo pour veiller au respect des règlements. Il conviendrait de tenir pleinement compte des travaux en cours au sein de l'UE et de la CEE/ONU.
- Il faut insister auprès des participants aux travaux sur les PMV afin qu'ils accélèrent les activités en vue d'en tirer des conclusions sur les modifications qu'il conviendra d'apporter à la Convention de Vienne dans les meilleurs délais.
- Étant donné que la conduite des véhicules devient plus complexe, il est nécessaire de renforcer la formation en la matière.

Le rôle de la CEMT dans ce domaine pourrait consister :

- Au niveau des pouvoirs publics, à contribuer à ce que l'évolution des nouvelles technologies favorise la réalisation des objectifs de la politique des transports.

- Sur le plan pratique, à stimuler l'échange d'informations et les débats de fond entre les pays à propos de l'introduction des nouvelles technologies et de ses conséquences. Une activité spécifique pourrait être de contribuer à la diffusion, dans tous les pays Membres de la CEMT, des résultats des projets menés au sein de l'UE.
- En particulier, à aider les pays Membres, et surtout ceux dont l'adhésion est récente, à décider les priorités qui dicteront l'adoption de mesures de gestion de la circulation.
- A mener les activités de suivi spécifiques que le rapport a signalées comme étant du ressort de la CEMT.
- A rendre compte, d'une manière plus générale, de la mise en oeuvre en temps opportun des recommandations.

Il est demandé aux Ministres de :

- Faire savoir s'ils peuvent approuver ces conclusions et recommandations.
- Charger le Comité des Suppléants de donner suite à ces recommandations.

3. INTRODUCTION

Les routes représentent une ressource socio-économique vitale en Europe. Sur le réseau routier européen, le trafic est allé en augmentant à un rythme de 2 pour cent en moyenne par an pendant plus de 30 ans ; de ce fait, la circulation routière a fait plus que doubler depuis 1970. A l'heure actuelle, plus de 65 pour cent du transport de marchandises et 90 pour cent des déplacements de voyageurs s'effectuent par route.

Le trafic routier international est le segment du marché du transport routier qui connaît l'expansion la plus rapide. Sa croissance a représenté près du double de celle du secteur dans son ensemble.

Bien que des encombrements ne se produisent pas sur tous les tronçons du réseau, nombre de pays de la CEMT sont confrontés aux problèmes que posent le trafic croissant et l'aggravation de la congestion. La capacité du réseau routier ne s'est pas accrue au même rythme que la circulation. C'est surtout la capacité du réseau autoroutier qui a sensiblement augmenté au cours des 25 dernières années, alors que celle du réseau de routes à grande circulation (mesurée en kilomètres) n'a augmenté que de 7 pour cent environ. Les autoroutes représentent seulement 1 pour cent environ de la longueur totale des routes exprimée en kilomètres.

Cette croissance ininterrompue de l'utilisation du réseau routier entraîne des coûts, notamment ceux des accidents et de la pollution. Il n'est pas facile d'en établir une estimation ; cependant, d'après les travaux de la *Task Force* de la CEMT sur les coûts sociaux des transports, ils seraient de l'ordre de 4 pour cent du PIB.

Compte tenu de l'hostilité que provoque l'expansion de la capacité routière et des graves contraintes financières, il importe plus que jamais de gérer efficacement le trafic sur le réseau routier. L'efficacité à cet égard permettrait de différer le moment où de nouvelles infrastructures seront nécessaires, ou d'éviter purement et simplement d'avoir à en construire. En outre, il est possible de fournir des informations coordonnées pour peser sur le choix du mode de transport par les usagers et favoriser ainsi une meilleure utilisation des transports publics. Étant donné que le trafic international

augmente, la gestion de la circulation et l'information routière qui l'étaye sont des domaines où une coopération étroite entre les pays Membres est non seulement précieuse, mais aussi essentielle.

Au fur et à mesure que la gamme de systèmes utilisés s'élargit et que les préoccupations concernant les transports s'aggravent, des questions de caractère plus général, telles que l'utilisation de la télématique pour l'intégration des systèmes afin de promouvoir le transport multimodal, occupent une place de plus en plus prépondérante.

La situation est complexe et se caractérise par des interactions à divers niveaux :

- international
- national
- régional
- local

Dans chaque situation, il est important de respecter le principe de subsidiarité, autrement dit, de traiter les questions au plus bas niveau d'administration compétent. Aucun modèle n'est irremplaçable pour l'adoption de la télématique dans la gestion du trafic et, en fait, les approches et pratiques présentent des différences relativement notables d'un pays et à l'autre.

La gestion du trafic fait intervenir tout un éventail d'acteurs et de techniques. Dans la plupart des pays européens, on peut citer à cet égard :

- **Le secteur public ainsi qu'une ou plusieurs administrations**
Ils mettent à disposition, équipent et entretiennent le réseau routier. Si, concrètement, les travaux peuvent être réalisés sous la tutelle du secteur public ou par une entité privée, ils sont généralement financés par les autorités nationales et/ou locales.
- **Police de la route**
Elle veille à la gestion des incidents. Les opérateurs routiers assurent l'exploitation courante du réseau.
- **Automobile clubs et prestataires de services du secteur privé**
Les automobile-clubs assurent les divers services d'assistance, par exemple l'information sur les itinéraires et le dépannage des usagers de la route. On trouve maintenant de nombreux exemples de prestataires de services du secteur privé (notamment, Tegarou, Passo, Trafficmaster, Visionaute).

Les techniques et "outils" employés à cet effet sont notamment les suivants :

- cadre juridique qui, sous une forme ou une autre, permet de contrôler le trafic et, le cas échéant, de faire respecter des mesures de gestion de la circulation ;
- les modèles de trafic ;
- signalisation et marquages routiers fixes classiques ;
- signalisation de circulation ;
- radiodiffusion d'informations routières ;
- Panneaux à Messages Variables (PMV) ;
- systèmes de surveillance tels que télévision à circuit fermé ou compteurs de la circulation ;
- services d'assistance en cas d'urgence ou de panne.

Une somme considérable de recherches a porté sur l'élaboration et l'application de ces "outils". Par exemple, des techniques de modélisation du trafic ont été conçues pour aider les gestionnaires de la circulation routière à optimiser l'écoulement du trafic en périodes d'encombrements. En outre, d'autres "instruments" font actuellement l'objet de recherches.

Tous ces acteurs et moyens sont toutefois au service des *usagers* de la route -- conducteurs, voyageurs, opérateurs de transport de marchandises, motocyclistes, cyclistes et piétons. Il se peut que certains de ces usagers aient des besoins particuliers en raison de leur âge, d'un handicap ou de leur vulnérabilité. La gestion de la circulation vise la sécurité routière de tous ceux qui ont besoin d'emprunter le réseau.

D'une manière générale, les technologies de la télématique appliquées aux transports peuvent être utiles pour :

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Le contrôle des véhicules | ex. contrôle d'allure intelligent
(AICC -- <i>Autonomous Intelligent Cruise Control</i>) |
| 2. La gestion de la circulation | ex. panneaux à message variable (PMV) |
| 3. La gestion du chargement | ex. suivi du transport de marchandises |
| 4. La gestion de la demande | ex. perception électronique de redevances (EFC) |

Le présent rapport porte essentiellement sur le point 2.

Les systèmes télématiques, avant de pouvoir être implantés, doivent faire l'objet de recherches, d'études, de validation et d'évaluation, et il faut assurer leur financement. C'est pourquoi il importe de savoir, non seulement à quoi peuvent servir ou non les systèmes télématiques dans les transports, mais aussi quelles seront leurs incidences, leurs coûts (investissement et entretien) et leurs sources de financement.

4. ÉCHANGE D'INFORMATIONS ROUTIÈRES POUR FACILITER L'ÉCOULEMENT DU TRAFIC

Dans leur mandat, les Ministres ont demandé à la CEMT d'examiner comment les différents pays partageaient les informations routières et de voir s'il fallait éventuellement améliorer les dispositions en vigueur. La section ci-après porte sur ce thème.

4.1 Situation actuelle

La gestion du trafic sur les routes européennes est assurée par un nombre croissant de centres de contrôle routier nationaux, régionaux et locaux, dont les gestionnaires et opérateurs s'expriment en plus de 20 langues différentes. L'échange d'informations entre administrations compétentes des différents pays s'effectue, pour l'heure, de façon informelle et en fonction des besoins du moment. Les centres de contrôle routier des pays limitrophes ont noué des contacts et ils échangent, lorsqu'il y a lieu, des informations sur la circulation.

Les méthodes de collecte et de diffusion des informations routières et les instances concernées sont très différentes d'un pays à l'autre. Ces dernières sont notamment les services de police, les services d'urgence, les stations de radiodiffusion, les autorités locales, les ministères des transports, et, de plus en plus souvent, des entreprises privées.

4.2 Évolutions récentes

Le projet EDEN de l'Organisation européenne de coordination pour la mise en oeuvre de la télématique appliquée au transport (ERTICO) [cofinancé par l'UE sur la ligne budgétaire Réseaux Transports Européens-Transports (RTE-T)] a mis en évidence que la mise en oeuvre d'un réseau européen d'échange de données entre les centres de contrôle routier a beaucoup progressé. Tout d'abord, il est confirmé qu'il y a convergence de vues au *niveau technique* sur le fait que les spécifications du DATEX-Net seraient prêtes pour leur application dans l'ensemble de l'Europe. Ensuite, un consensus s'est également dégagé au *niveau politique* concernant l'utilisation du DATEX-Net pour les échanges internationaux de données. Enfin, au *niveau opérationnel*, le projet EDEN contribue à la conclusion d'accords entre les centres de contrôle routier.

Les spécifications du DATEX-Net sont en cours de normalisation dans le cadre du CEN/TC 278 et on estime qu'elles sont assez avancées pour les appliquer dans toute l'Europe. Pour aider à améliorer l'échange d'informations routières entre différents pays, l'UE a établi un protocole d'accord sur le recours à des mécanismes interopérables en vue de l'échange international d'informations sur la circulation et le guidage entre les centres de contrôle routier (voir Annexe 4). A ce jour, 13 pays et quelques organisations privées telles que l'European Road Information Centre (ERIC) ont signé ce protocole d'accord (MoU) et mettront en pratique les dispositions qui y sont prévues.

4.3 Questions et prochaines étapes

Les problèmes d'encombrements ne sont pas encore graves dans tous les pays de la CEMT, mais ils se poseront sans doute et l'information routière deviendra de plus en plus importante. L'échange de données interopérable et fonctionnant indépendamment de la langue est indispensable pour étayer les services ITS, qui aideront à éliminer les effets des encombrements aux frontières et favoriseront l'intégration européenne.

L'échange interopérable de données est une condition structurelle préalable à la mise en oeuvre de presque tous les services ITS qu'il s'agisse de la gestion du trafic ou d'un service d'information destiné à un marché de consommation de masse. Il serait donc utile que tous les pays de la CEMT puissent souscrire à ce protocole d'accord.

5. COORDINATION DES MESURES DE GESTION DE LA CIRCULATION EN PÉRIODES DE FORTE MIGRATION TOURISTIQUE

Les Ministres ont demandé que la CEMT examine s'il faut prendre éventuellement des mesures particulières pour mieux gérer le trafic international en périodes de pointes de circulation pendant les vacances.

5.1 Situation actuelle

Dans les périodes de pointe des vacances d'hiver, de Pâques et d'été, on observe des flux de circulation considérables sur les routes en Europe et le nombre de points difficiles augmente. En France, par exemple, le trafic étranger en transit est multiplié par cinq par rapport aux volumes normaux. En moyenne, environ un véhicule sur sept circulant sur le réseau est un véhicule étranger. Pendant les périodes de pointe des vacances, cette proportion est triplée. Les problèmes occasionnés sont en général plus graves en été.

5.2 Évolutions récentes

A l'échelon national, par exemple en France, en Allemagne et aux Pays-Bas, de vastes campagnes d'information sont lancées afin d'étaler sur une plus longue période la forte migration touristique et de dévier le trafic vers des routes moins encombrées (en France, par exemple, les péages sont réduits sur les itinéraires de remplacement privilégiés afin d'encourager les usagers à les emprunter). La radio diffuse des informations en temps réel sur les principaux itinéraires.

L'échange d'informations et la coopération entre administrations sont particulièrement intenses pendant ces périodes. Des projets européens régionaux tels que CENTRICO, SERTI, ARTS, CORVETTE et VIKING y contribuent également. Plusieurs sites sur l'Internet conseillent les usagers sur les itinéraires à suivre et les problèmes qui pourraient se poser. Les associations de transporteurs routiers en informent aussi leurs membres. L'interdiction faite aux camions de circuler pendant le week-end ou en période de vacances dégage le réseau pour les automobiles.

5.3 Questions et prochaines étapes

Pour les voyageurs internationaux, la principale difficulté consiste à obtenir des informations routières qui soient compréhensibles. Pour y contribuer, le système RDS-TMC est à l'étude. Les Panneaux à Messages Variables peuvent également être utiles à cet égard et des travaux les concernant sont en cours afin de mettre au point une signalisation claire.

Les problèmes internationaux touchent un nombre restreint de pays et on peut souvent trouver des solutions dans un cadre bipartite ou tripartite. Dans cette optique, les projets régionaux mentionnés ci-dessus peuvent améliorer les flux d'informations destinées aux voyageurs pendant ces périodes.

Les mesures de gestion de la circulation se heurtent toutefois à certaines limites. En général, des facteurs tels que les échéances des locations pendant les vacances (de samedi à samedi ou à partir du 1er du mois) entraînent inéluctablement une circulation très chargée ces jours-là.

Il faut par conséquent examiner d'autres mesures aussi (e.g. horaires des écoles ou dates des vacances scolaires, ou disposition des locations saisonnières), si l'on veut réellement atténuer les pressions exercées sur le système de transport pendant ces périodes.

6. SYSTÈMES D'ÉCHANGE D'EXPÉRIENCES DE L'APPLICATION DE NOUVELLES TECHNOLOGIES DE GESTION DE LA CIRCULATION ET D'INFORMATION ROUTIÈRE

Les Ministres ont demandé à la CEMT d'examiner si les systèmes d'échange de connaissances et d'expériences en matière de gestion de la circulation sont appropriés.

6.1 Situation actuelle

Un large éventail d'activités sont menées à l'échelon international.

- CEMT : Chaque réunion du Groupe de travail a donné l'occasion de présenter en profondeur des projets particuliers menés dans différents pays. Le Groupe a également organisé des visites dans plusieurs centres de contrôle routier afin de constater sur le terrain comment ils opèrent.
- L'UE est très dynamique dans ce domaine. De nombreux projets sont en cours (voir Annexe 3). Avec l'aide d'un Groupe à haut niveau, la Commission Européenne vient de sortir la communication "Une stratégie communautaire et un cadre de déploiement de la télématique routière en Europe et des propositions d'action initiales" qui a été approuvée par le Conseil des Ministres de l'UE. Un site sur le Web -- <http://www.dg13c6.org> -- fournit plus d'informations à cet égard.
- ERTICO rassemble des acteurs des secteurs public et privé pour contribuer à la mise en oeuvre de ces systèmes. Elle mène toute une série d'activités dans le cadre de ses comités et de ses projets. Un site sur le Web -- <http://www.ertico.com>. -- fournit des informations plus complètes en la matière.
- Les Congrès mondiaux ITS (Système de Transport Intelligent), qui se tiennent tour à tour en Europe, dans les Amériques et dans la région Asie-Pacifique, permettent de donner aux débats une plus grande audience. En outre, des Congrès européens ITS seront organisés à mi-parcours (à partir de 1999) entre les congrès mondiaux qui auront lieu en Europe.
- Le PIARC et l'OCDE mènent également des activités internationales dans ce domaine.

6.2 Questions et prochaines étapes

Toutes ces instances offrent des possibilités d'échange d'informations et de contacts. Faire en sorte que tous les pays de la CEMT puissent y avoir accès constituera une tâche primordiale. Il est essentiel, à cet égard, d'éviter les doubles emplois et de favoriser les synergies entre les différents acteurs.

6.3 Résumé et actions ultérieures

En résumé, les activités menées à l'échelle internationale dans ce domaine sont très nombreuses. On peut obtenir des informations les concernant auprès de sources très diverses, même si leur diffusion dans l'ensemble de l'Europe pourrait probablement s'améliorer. La CEMT serait à même d'y contribuer.

7. NOUVELLES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION DANS LES TRANSPORTS : PROGRÈS DE L'APPLICATION DE LA RÉOLUTION D'ANNECY

A la session de 1994 du Conseil qui s'est tenue à Annecy, les Ministres ont adopté une Résolution sur les applications des nouvelles technologies de l'information dans le secteur des transports. Elle comporte neuf recommandations de principe, reproduites ci-après et accompagnées de certaines informations sur les progrès accomplis et les questions qui se posent ; en outre, s'il y a lieu, des actions ultérieures sont proposées.

RECOMMANDATION 1 : DÉFINITION ET AGRÈMENT DES SERVICES D'INFORMATION

Il est donc recommandé que les États membres de la CEMT :

- I. recherchent une définition commune de l'“information routière” ;*
- II. coopèrent pour établir des principes directeurs communs définissant la qualité de service offerte en matière d'information et pour identifier les autorités responsables de la mise en oeuvre des actions d'information avec création dans chaque pays d'une structure chargée de gérer les bases de données correspondantes afin notamment de faciliter les échanges internationaux et de permettre l'émergence d'une information routière européenne ;*
- III. disposent dans leur réglementation que les services d'information sont normalement soumis à une procédure d'agrément répondant aux caractéristiques énoncées dans la présente recommandation ;*
- IV. assurent une large publication des conditions d'obtention d'un tel agrément afin de n'exclure aucun opérateur, en particulier transnational.*

Il incombe aux Ministres des Transports de prendre l'initiative des dispositions nécessaires à l'application de ces recommandations en liaison avec toutes les autorités nationales et décentralisées (régions, land, provinces, cantons, communes, etc.) compétentes.

Progrès accomplis

- (I) Un certain nombre d'initiatives préparatoires, par exemple le projet conjoint CEMT-ERTICO (JEEP), celui qui concerne le déploiement de la télématique sur le réseau routier transeuropéen (TELTEN), DEFI pour le RDS-TMC, l'initiative CORD (DRIVE II) et celles concernant l'architecture des systèmes, ont toutes contribué à une meilleure compréhension par tous des “systèmes d'information des conducteurs”.
- (II) Un nouvel accord s'est dégagé sur la nécessité de fournir aux opérateurs routiers des informations sur les crises et la sécurité, s'agissant là d'une fonction fondamentale de la sécurité routière, en regard des besoins d'ordre plus général des usagers de la route concernant des renseignements pour leur confort dans les cas où des services commerciaux trouveraient des débouchés. Dans le cadre du projet EDEN, construit sur les efforts de la Task Force chargée du DATEX et sur des projets européens régionaux (CENTRICO, CORVETTE, SERTI et VIKING), on a établi un protocole d'accord (MoU) sur le recours à des mécanismes interopérables en vue de l'échange international d'informations sur la circulation et le guidage entre les centres de contrôle routier ; la prochaine étape consistera à lancer la phase opérationnelle. En particulier, eu égard aux services RDS-TMC, les 11 pays participant au projet FORCE-ECORTIS ont recensé les acteurs responsables dans la chaîne d'information.

(III+IV) En ce qui concerne les procédures d'agrément, les pays procèdent conformément à leurs politiques nationales plus générales dans le domaine des transports. Par exemple, pour les services au Royaume-Uni et en Allemagne, des entreprises privées ont été autorisées à installer des équipements de suivi le long des routes afin de recueillir leurs propres données sur la circulation. Dans d'autres pays, comme les Pays-Bas, les données sont rassemblées par les administrations publiques et ensuite communiquées aux prestataires de services intéressés. En France, Médiamobile, prestataire du service commercial d'informations routières appelé Visionaute, a conclu des contrats avec le secteur public pour la collecte et l'utilisation des données.

Dans ce contexte, une activité appelée WELLTIMED a été lancée par la Commission Européenne afin d'étudier les aspects juridiques, organisationnels et institutionnels de la mise en oeuvre de services de pointe d'information routière et de guidage et afin de créer un cadre pour les services à assurer à l'échelon national. Elle a notamment pour objet de faire connaître aux États membres des exemples de méthodes ayant fait leurs preuves. A partir de ces études, la Commission a l'intention de publier, à la fin de 1998, une communication concernant un cadre pour la mise en place de services commerciaux de télématique routière.

Questions et problèmes

Il est manifeste que les services sont actuellement fournis par le secteur public ou le secteur privé, ou bien par ces deux secteurs associés, sans que les services ou les besoins n'aient été définis de manière exhaustive. On se trouve encore à un stade expérimental relativement précoce qui ne permet pas de tirer des conclusions claires sur les conditions propices à l'efficacité de ces partenariats ou sur la nécessité d'une intervention réglementaire.

Certains pays (l'Allemagne et le Royaume-Uni, par exemple) ont créé des cadres pour l'implantation de services d'information routière qui permettent au secteur privé de s'introduire sur le marché, de définir les services à valeur ajoutée et de les mettre en place dans des conditions de concurrence. Par exemple, la loi allemande en la matière (IUDK) stipule explicitement que les opérateurs privés ne sont pas obligés d'obtenir une licence pour lancer et exploiter des services utilisant la télématique. Des modèles de contrats ont été utilisés à cet effet (initiative qui avait été proposée lors de travaux antérieurs de la CEMT et d'ERTICO).

Dans l'optique de ces pays, les autorités devraient encourager la mise en oeuvre de nouveaux services et ne devraient pas intervenir tant que la réalisation des objectifs de la politique de circulation routière ne serait pas compromise. On estime qu'il n'est ni indiqué ni nécessaire de réglementer tous les services : sans négliger la question des coûts, il faut s'abstenir de paralyser l'innovation. Le but recherché n'est pas l'uniformité, mais la cohérence pour les conducteurs.

Résumé et actions ultérieures

La plupart des pays de l'UE ont adopté une approche moins interventionniste à l'égard de la définition, de la concession et de l'agrément des services. On accorde actuellement moins d'importance qu'auparavant à une spécification précise de ces services. La question de la réglementation ne se pose qu'en cas de nécessité de préserver la sécurité ou d'atteindre d'autres objectifs des pouvoirs publics. Dans certains pays, les obligations ont changé : ce sont les autorités qui doivent démontrer qu'un service *ne remplit pas* certains critères des pouvoirs publics, et non les opérateurs potentiels qui doivent prouver qu'ils les respectent. Ce déplacement de la charge de la preuve facilite l'entrée des entreprises sur le marché et encourage l'innovation. Au niveau international, il faut veiller à l'ouverture des services, sans exclusion des opérateurs d'autres pays.

En résumé, sur ce point, la recommandation d'Annecy a été en partie dépassée par les événements et par le changement de politique qui tend notamment vers la libéralisation et la déréglementation. On acquiert de plus en plus d'expérience de différentes formes de partenariats public-privé et il est intéressant de suivre leur évolution et d'en tirer les leçons. Il importe, certes, d'échanger des informations sur les systèmes d'information routière et d'en encourager la cohérence, mais il ne semble pas nécessaire toutefois d'intervenir au point où l'envisageait cette recommandation. Les résultats comptent plus que la méthode utilisée pour y parvenir.

RECOMMANDATION 2 : STRUCTURES ADMINISTRATIVES LIÉES AUX SERVICES D'INFORMATION

Il est donc recommandé que les États membres de la CEMT :

- I. soutiennent toutes les actions tendant à améliorer et à clarifier sur le plan légal les rapports entre les diverses autorités publiques dans le domaine de l'information routière ;*
- II. encouragent au niveau international le développement des échanges d'information sur les diverses instances publiques intervenant en matière d'information routière ainsi que sur leurs compétences respectives afin d'améliorer la coopération entre les autorités publiques compétentes dans les différents pays.*

Progrès accomplis

- (I) Le rapport de 1994 de la CEMT mettait en lumière que des dysfonctionnements administratifs importants étaient l'un des principaux obstacles d'ordre institutionnel à l'adoption de la télématique dans le transport routier. Il s'agissait surtout d'un problème national, tenant à des difficultés de coordination administrative interne entre différentes autorités nationales, régionales et locales. Pour aider à le résoudre, l'étude CEMT/ERTICO (JEEP) sur les aspects juridiques et administratifs définissait certains modèles de contrats que pouvaient conclure différentes instances entre elles et qui demeurent valables. Il avait été proposé de créer des organismes nationaux de coordination, ce qui a été fait dans certains cas : en Allemagne, par exemple, un Forum Économique sur les services télématiques dans les transports (*Wirtschaftsforum Verkehrstelematik*) a été mis sur pied afin de favoriser les échanges d'informations de cette nature entre les acteurs des secteurs public et privé. En Allemagne et dans d'autres pays, la coopération entre les autorités publiques se poursuit comme auparavant, sur des bases non contractuelles, en se bornant à appliquer les règles déjà en vigueur aux nouveaux services (par exemple, le système RDS-TMC). Les pays participant aux projets FORCE-ECORTIS ont clarifié les relations entre les diverses autorités publiques intervenant dans la chaîne d'information du RDS-TMC.
- (II) L'adoption de produits et services télématiques suscite un vif débat à l'échelon international. L'Europe devient, de plus en plus, un marché intégré, d'où la nécessité de la coordination à l'échelle européenne ; La CEMT, l'UE et ERTICO ont servi de lieu de rencontre pour l'échange d'informations en la matière. Les grands congrès ITS permettent de mettre en commun, à l'échelon mondial, des informations sur les innovations dans ce domaine. Le protocole d'accord sur l'échange de données (DATEX MoU) récemment signé définit un cadre pour les échanges internationaux d'informations routières. Les possibilités à cet égard sont nombreuses et ne cessent de se multiplier.

Questions et problèmes

Le problème de la coordination à l'échelon national subsiste dans certains pays, mais on constate dans d'autres qu'il s'atténue à mesure que sont mis en place des mécanismes permettant les échanges d'information, les débats et la conclusion d'accords. Il serait utile de créer des instances réunissant les différents acteurs concernés dans les pays qui ne l'ont pas encore fait.

Les travaux antérieurs donnaient à penser que les pays avaient besoin de définir un cadre juridique pour l'information routière. Désormais, plusieurs pays semblent y accorder moins d'importance et recourent à un dispositif moins officiel propice au développement de la télématique. De nombreux pays n'estiment pas nécessaire d'établir un cadre juridique international détaillé dans lequel s'inscrirait le partage des informations routières. Des arrangements spécifiques, des accords informels ou des contrats plus officiels font partie des moyens retenus pour progresser sur cette voie. En fait, les MoU de l'UE ont été signés pour éviter de légiférer en la matière. Néanmoins, tous les problèmes liés à la responsabilité de la collecte, de la transmission, de l'exactitude et de la fiabilité des données ne sont pas encore résolus.

Résumé et actions ultérieures

A l'échelon national, les recommandations préconisant la mise en place de procédures de consultation ont été suivies d'effet dans certains pays. Dans ceux où des structures de cette nature n'ont pas été créées, il conviendrait d'envisager de le faire car elles se sont révélées bénéfiques.

A l'échelon international, les moyens d'échange d'informations dont on dispose sont appropriés. Du point de vue de la CEMT, il existe une lacune du fait que les PECO, en général, n'ont pas encore commencé à exploiter les possibilités qu'ils offrent. En l'occurrence, la CEMT devrait s'efforcer de communiquer régulièrement des informations sur les évolutions récentes aux nouveaux pays Membres, qu'il s'agisse des aspects pratiques ou de l'action des pouvoirs publics, afin qu'ils puissent rapidement tirer parti de l'expérience acquise ailleurs. L'UE pourrait y contribuer en déployant des efforts accrus afin d'assurer une plus large diffusion d'information et des résultats des projets, et en continuant à faire participer la CEMT aux travaux en cours.

RECOMMANDATION 3 : INTEROPÉRABILITÉ

Il est donc recommandé que les États membres de la CEMT :

- I. évitent de recourir à des solutions isolées et incompatibles pour l'introduction des nouveaux systèmes d'information et encouragent le développement des systèmes interopérables au niveau européen ;*
- II. apportent leur concours pour accélérer la définition des normes techniques ou recommandations nécessaires ainsi que l'établissement d'une base paneuropéenne de données géographiques (carte routière européenne numérique) qui constitue un élément essentiel pour la mise en place de systèmes de guidage routier ;*
- III. utilisent ces normes ou recommandations pour la mise en place des services d'information routière et de guidage ;*
- IV. assurent la liberté de choix des acheteurs de systèmes dans le cadre normatif ainsi défini.*

Progrès accomplis

Ces recommandations visaient à mettre en place des systèmes opérationnels dans toute l'Europe, mais non à restreindre la liberté de choix ou la concurrence industrielle. Dans cette instance et dans d'autres, on recherchait des normes de nature à faciliter l'implantation de ces systèmes, qu'il appartient au marché d'appliquer et qui doivent se fonder, au départ, sur les besoins des usagers et non sur la technologie.

- (I) Le nombre et l'étendue des projets de coopération visant à mettre en oeuvre des systèmes compatibles pour répondre aux besoins des usagers mettent en lumière une ferme volonté d'éviter que les différents pays européens adoptent des approches incompatibles. La Commission européenne a oeuvré en faveur de l'utilisation de spécifications communes pour garantir l'interopérabilité de l'échange de données et du système RDS-TMC. Au début de 1998, elle a également lancé un nouveau projet, appelé KAREN, pour la mise en place de services télématiques dans les transports au moyen de systèmes à architecture ouverte à l'échelle européenne. On entend ainsi aboutir à la définition de modules et interfaces essentiels qui exigent une normalisation.
- (II)+(III) Des normes internationales sont en cours d'élaboration sous couvert de l'ISO TC 204 et TC22. Par ailleurs, des normes européennes sont à l'étude dans le cadre du CEN/TC 278, du CENELEC et de l'ETSI. Pour donner un nouvel élan à ces travaux, l'UE a confié aux organismes de normalisation européens le mandat de procéder à des activités normatives dans ce domaine.

Les protocoles d'accord (MoUs) concernant le DATEX et le RDS-TMC portent sur les services, les normes, les protocoles et les techniques interopérables.

La normalisation internationale progresse aussi, par exemple, dans les cas du GSM, et des pourparlers sont en cours pour intégrer le GATS (*Global Automotive Telematics Standard*). Les normes de cartographie routière numérique ont aussi beaucoup évolué et le secteur privé y consacre des investissements considérables.

Des spécifications communes applicables à la localisation référentielle et aux systèmes à architecture ouverte pour la télématique routière sont actuellement mises au point sous couvert de projets particuliers de l'UE (EVIDENCE et KAREN).

Questions et problèmes

Bien que le terme d'interopérabilité soit largement utilisé, sa signification n'est pas toujours évidente. L'interopérabilité suppose une compatibilité minimum des systèmes de communications, une interprétation exacte des messages et une couverture continue à proximité des frontières. Elle peut aussi impliquer une coopération aux niveaux des administrations et de l'organisation ainsi que, dans un sens plus large, la continuité d'un service. Dans le présent document, il est plus souvent question de la continuité au plan administratif que de la compatibilité technique. L'interopérabilité n'implique pas forcément la normalisation.

Dans divers pays ou villes, on trouve des exemples de projets qui ne sont pas normalisés, mais n'ont pas besoin de l'être. Les aspects à soumettre à normalisation ne font pas l'unanimité, mais peut-être est-ce inévitable. Même si la normalisation présente des avantages, elle entraîne aussi des coûts qu'on ne peut pas négliger.

Il ne faudrait pas sous-estimer la faculté du marché à instaurer l'interopérabilité. Sous l'impulsion des usagers, les fabricants d'équipements et les prestataires de services développeront des services interopérables lorsqu'ils seront rentables.

Compte tenu de la mondialisation des marchés, la question de la normalisation dépasse le cadre de l'Europe : notamment, le Japon et les États-Unis s'emploient aussi très activement à définir l'architecture des systèmes qu'ils appliqueront et les systèmes eux-mêmes. Les organismes de normalisation aux niveaux mondial (ISO) et européen (CEN) commencent à coopérer dans ce domaine et les partenaires d'ERTICO oeuvrent avec dynamisme en faveur de la coopération mondiale (notamment pour ce qui a trait à la cartographie numérique, à l'architecture de bus ouverte et au GSM/UMTS/WAP) ; cependant, il ne s'est pas encore dégagé d'accord concernant les normes qui doivent être fixées au niveau mondial et celles qui doivent l'être au niveau européen.

Les progrès de la normalisation internationale sont ardues et lents. La Déclaration de principes de la CEMT (1994) concernant l'ergonomie et la sécurité des systèmes d'information embarqués (Annexe 6) ainsi que d'autres normes de sécurité ont été adoptées, mais n'ont pas encore donné de résultats.

La mise à jour des cartes routières numériques est l'un des nouveaux problèmes qui appellent une coopération entre le secteur privé (responsable de l'établissement de ces cartes) et le secteur public (responsable des modifications apportées au réseau routier).

Résumé et actions ultérieures

Des progrès appréciables sont accomplis à l'heure actuelle concernant la normalisation et d'autres aspects de l'interopérabilité. Des problèmes subsistent toutefois lorsqu'il s'agit de définir les priorités, de déterminer dans quels cas la normalisation est efficace par rapport aux coûts et de trouver les ressources à y consacrer, de décider si ce sont des normes européennes ou mondiales qu'il faut appliquer et de concrétiser la normalisation requise dans un délai raisonnable.

Les Ministres pourraient insister pour que les travaux portant sur les aspects liés à la sécurité en particulier soient accélérés. Ils pourraient aussi encourager la réalisation d'études de coût-efficacité et de coûts-avantages permettant de déterminer dans quels cas l'interopérabilité et la normalisation seraient bénéfiques. Les pays de la CEMT n'ayant pas encore adhéré aux protocoles d'accord (MoU) sur l'échange de données et le RDS-TMC pourraient y souscrire. Les Ministres pourraient demander à la CEMT de suivre de près l'évolution dans ce domaine et d'offrir aux pays non membres de l'UE un lieu de rencontre pour débattre de ces questions afin que l'interopérabilité s'applique dans une zone géographique aussi vaste que possible. Les Ministres pourraient également demander à être informés de tout problème concret susceptible de se poser aux pouvoirs publics en la matière.

RECOMMANDATION 4 : ÉTABLISSEMENT DE PRINCIPES DIRECTEURS POUR LES PREMIÈRES APPLICATIONS DE LA TÉLÉMATIQUE DANS LE DOMAINE DE L'INFORMATION ROUTIÈRE ET DU GUIDAGE

Il est donc recommandé que les États membres de la CEMT :

- 1. définissent un réseau qui, dans une première étape, donnerait lieu aux applications de la télématique dans le domaine de l'information routière et du guidage, ce réseau étant formé des autoroutes et des routes qui connaissent la plus forte circulation ou qui supportent le*

- trafic international le plus important, les travaux en cours sur le réseau transeuropéen et les corridors paneuropéens pouvant servir de base à un tel choix ;*
- II. encouragent l'élaboration de principes directeurs pour la définition des différents services que doivent assurer sur le réseau ainsi définis les systèmes d'information et de guidage ;*
 - III. favorisent le développement des travaux visant à essayer de spécifier la qualité des informations diffusées par ces systèmes.*

Progrès accomplis

- (I) A l'échelon international, le réseau visé est le réseau routier transeuropéen (TERN). Sous couvert du projet TELTEN, un cadre a été établi pour l'application de la télématique à la gestion de la circulation et à l'information routière sur le TERN. Le projet EDEN (achevé le 31 janvier 1998) a rassemblé les principaux acteurs responsables de l'échange de données et d'informations routières entre les centres de contrôle routier et d'information sur la circulation. Enfin, dans le cadre d'une série de projets européens régionaux, on procède à la mise en place de la gestion du trafic et de l'information des conducteurs sur les réseaux routiers régionaux connexes.

A l'échelon national, des projets sont en cours également pour définir les priorités. Par exemple, en Allemagne, un plan stratégique est actuellement appliqué pour faire face aux problèmes de circulation sur les autoroutes où le trafic est le plus intense. D'ici à l'an 2000, un montant d'environ 1 milliard de DM aura été consacré au financement de systèmes de régulation du trafic sur les autoroutes.

Dans nombre de pays, des progrès ont été accomplis au niveau de l'organisation afin d'intégrer la création de messages de trafic dans des bases de données communes, ce qui permet de les harmoniser de manière satisfaisante.

- (II+III) Dans le cadre de l'UE, à présent, l'application du RDS-TMC est prioritaire (voir Recommandation 9 ci-après). On a élaboré une définition des services, ainsi que des critères et des prescriptions européens en matière de qualité, pour l'application de ce système sur le Réseau routier transeuropéen. A partir du programme sur le réseau transeuropéen de transport, un projet reçoit un appui dans le cadre duquel on précise davantage la notion de niveau de qualité du service sur le Réseau routier transeuropéen. Jusqu'à ce jour, trois niveaux de services distincts ont été recensés.

Questions et problèmes

L'application au niveau international se fera en priorité sur le TERN et sur le réseau autoroutier principal. A l'échelon national, la plupart des difficultés se posent encore à l'intérieur et autour des agglomérations.

La priorité semble attachée aux applications ne nécessitant pas d'investissements lourds. Étant donné les incertitudes concernant le coût et les incidences de ces applications, les pouvoirs publics et d'autres acteurs suivent une stratégie prudente, ce qui se comprend fort bien.

Résumé et actions ultérieures

En Europe, les applications prioritaires concernent le réseau autoroutier principal et des systèmes d'information routière réclamant des volumes d'investissement relativement faibles. Il faut acquérir davantage d'expérience pratique et poursuivre les échanges d'informations les concernant.

RECOMMANDATION 5 : PRÉSENTATION DES MESSAGES DE TRAFIC

Il est donc recommandé que les États membres de la CEMT :

- I. harmonisent les messages de trafic et en généralisent l'usage sur le réseau autoroutier et routier ;*
- II. mandatent le Groupe de la signalisation et de la circulation routières de la CEMT afin qu'il propose pour la normalisation des messages de trafic et des outils de gestion de trafic, des solutions conformes à la présente recommandation et tenant compte des travaux en cours dans des instances telles que le Comité Européen de normalisation, ou dans le cadre de programmes développés au sein de l'Union Européenne ;*
- III. demandent à la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies de prendre en compte les solutions ainsi retenues à l'occasion des amendements apportés aux dispositions des Conventions de Vienne.*

Progrès accomplis

Les DERDS (Suppléants des Directeurs des Routes Européennes) s'efforcent de créer un cadre régissant l'utilisation des Panneaux à Messages Variables (PMV) en Europe. Dans le cadre du projet TROPIC de l'UE, on procède actuellement à l'élaboration de spécifications communes pour l'utilisation des PMV. La CEE/ONU (WP1) a repris les activités sur les aspects techniques et juridiques de la signalisation routière que conduisait précédemment la CEMT. Le WP1 attend les résultats des travaux des DERDS et du projet TROPIC afin d'éviter le chevauchement des activités.

Questions et problèmes

Les travaux juridiques et techniques visant à définir et à normaliser les panneaux à messages variables progressent lentement. Les messages transmis par différents médias et supports ne sont pas toujours cohérents. Par exemple, les messages radiodiffusés et les PNV ne donnent pas toujours les mêmes renseignements.

Quelle que soit la technologie utilisée pour transmettre des informations aux conducteurs, les messages doivent être aussi compréhensibles que possible pour un maximum d'automobilistes. En l'occurrence, la principale difficulté se pose pour les conducteurs étrangers, s'agissant des noms de localités. Dans nombre de pays, des progrès ont été accomplis au niveau de l'organisation afin d'intégrer la création de messages de trafic dans des bases de données communes, ce qui permet de les harmoniser de manière satisfaisante.

Différents types de messages sont transmis aux automobilistes. Or, il faudrait peut-être traiter différemment ceux qui ont des conséquences pour la sécurité. Dans ces cas, la normalisation semble nécessaire, il est plus urgent de trouver des solutions et celles-ci devraient être conformes à la Convention de Vienne.

En général, dans ce domaine, les avantages de la normalisation doivent être mis en regard de son coût. Pour certaines applications, ils ne sont pas si évidents. Cependant, s'agissant de la sécurité, il y a de solides arguments pour préconiser instamment l'harmonisation.

Résumé et actions ultérieures

Les Ministres pourraient insister afin que les travaux de normalisation des PMV, en particulier lorsque les messages concernent la sécurité, soient accélérés. Ils pourraient demander à la CEE/ONU d'accorder désormais une plus haute priorité à ce thème (et fixer un délai pour l'élaboration des règles proposées). Ils pourraient également favoriser les synergies entre différents projets.

RECOMMANDATION 6 : PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE

Il est recommandé que les États membres de la CEMT :

- I. fassent en sorte que les dispositions juridiques existantes en matière de protection de la vie privée et de la confidentialité des données soient respectées tant au niveau de la conception que de la mise en oeuvre des systèmes d'information des conducteurs et de guidage routier ;*
- II. encouragent le développement d'études sur les conséquences juridiques et pratiques qui peuvent découler sur le plan de la protection de la vie privée et de celle des données, des applications de la télématique dans le domaine de l'information des conducteurs et du guidage routier ; ces études devraient prendre pour point de départ les dispositions légales existantes et examiner des sujets tels que l'identification automatique des véhicules, les contrôles automatiques de police, les enregistreurs de bord... Il conviendrait que les principes à respecter, tels qu'énumérés dans la présente recommandation, fassent également l'objet de ces études qui devraient notamment se prononcer quant à leur pertinence et aux compléments éventuels à y apporter ; ces études, enfin, devraient permettre de déterminer si les caractéristiques particulières de ces applications télématiques justifient des dispositions légales nouvelles ou complémentaires, voire même une législation minimum européenne afin d'assurer une interopérabilité, et formuler des recommandations appropriées.*

Progrès accomplis

Dans certains pays (au Royaume-Uni, par exemple), les dispositions législatives en vigueur concernant la protection de la vie privée et des données semblent suffisantes dans le domaine des transports, du moins jusqu'à présent. Plusieurs autres pays ont établi ou élaborent actuellement des lois ou codes de bonnes pratiques pour protéger la vie privée en général. Les textes de loi allemands posent pour principe qu'"un conducteur devrait pouvoir emprunter un réseau sans que quiconque soit à même de suivre son déplacement tant qu'il respecte les règlements de la circulation". Dans la pratique, on constate que la population est prête à accepter des formes de protection de la vie privée moins strictes (par exemple, paiement de redevances d'utilisation des infrastructures routières qui permettent d'identifier l'individu). Un projet de l'UE, appelé VERA, porte sur l'étude des questions juridiques et institutionnelles dans le domaine du contrôle du respect des règlements.

Questions et problèmes

L'une des difficultés apparues concerne l'identification de véhicules ou d'individus à l'aide de caméras vidéo ou du traitement d'images numériques. D'une part, des problèmes juridiques et touchant à la protection de la vie privée se posent lorsqu'il s'agit d'identifier les contrevenants présumés. A cet égard, la France va modifier sa législation pour que la responsabilité des infractions au code de la route incombe au propriétaire du véhicule -- on évite ainsi d'avoir à identifier des individus. D'autre part, le stockage d'informations sur des personnes n'ayant pas enfreint les règlements peut constituer une atteinte à la vie privée. Les frais administratifs des poursuites internationales à l'encontre des contrevenants risquent aussi de poser un problème important.

Résumé et actions ultérieures

L'adoption de nouvelles technologies soulève des questions relatives à la protection de la vie privée dans tout un éventail de domaines, y compris les transports. Rien ne permet d'affirmer que les technologies utilisées dans les transports représentent une menace pour la vie privée plus importante que dans d'autres secteurs.

Il semble quelque peu difficile de faire accepter l'utilisation d'équipements de surveillance pour assurer le respect ou le contrôle de l'application des règlements. On pourrait partager l'expérience acquise à cet égard (en y incluant le groupe de travail de la CEMT sur la sécurité routière, qui pourrait examiner les expériences sur cette question) afin de déterminer comment concilier la protection de la vie privée et la nécessité de faire respecter le code de la route.

Si des applications internationales (péage, par exemple) sont mises en oeuvre, un aspect à considérer tiendra à la coopération juridique et aux moyens d'assurer le respect des règlements à l'échelle internationale. Il y aurait peut-être lieu de réexaminer les dispositions de portée internationale pour poursuivre les contrevenants au code de la route et, le cas échéant, des propositions pourraient être avancées afin de les renforcer.

RECOMMANDATION 7 : ERGONOMIE ET SÉCURITÉ DES ÉQUIPEMENTS EMBARQUÉS

Il est donc recommandé que les États membres de la CEMT :

- I. manifestent leur accord avec les objectifs de la Déclaration des Principes relative à la sécurité et à l'ergonomie des systèmes d'information embarqués ;*
- II. invitent les parties concernées mentionnées ci-dessus à appliquer, à titre transitoire, pour la conception et la mise en place des équipements embarqués, les principes énumérés dans la Déclaration ;*
- III. évitent de prendre sur le plan juridique des mesures qui iraient à l'encontre des principes énumérés dans la Déclaration ;*
- IV. apportent leur soutien aux travaux de recherche et de normalisation relatifs à l'ergonomie des équipements embarqués entrepris dans le cadre du Comité européen de normalisation (CEN), en liaison avec le CENELEC et l'ETSI, et veillent à ce que cette instance soit dotée des ressources nécessaires lui permettant de mettre au point en priorité des normes pour les méthodes d'évaluation des systèmes d'information embarqués et d'élaborer des normes de performance pour les aspects relatifs à l'interface homme-machine au niveau des applications de la télématique au secteur des transports.*

Progrès accomplis

- (I+II) Certains pays, comme l'Allemagne et le Royaume-Uni, après avoir consulté les parties intéressées (pouvoirs publics, industriels et autres), ont établi des directives sur les interfaces homme-machine qui sont compatibles avec la Déclaration des principes de la CEMT. L'UE vient de mettre en place un groupe d'experts auquel elle a confié la tâche de préparer un code de pratique européen pour la conception et l'installation sûres de dispositifs d'information embarqués. La Déclaration de principes de la CEMT est l'un des points de départ de ces travaux. Une recommandation de la Commission Européenne devrait être rendue publique au deuxième trimestre de 1998. A la CEE/ONU, le WP29 chargé de la construction des véhicules prépare également certains principes directeurs.
- (III) Rien ne permet d'affirmer que des mesures juridiques allant à l'encontre de la Déclaration de principes de la CEMT ont été adoptées.
- (IV) La CEMT a préconisé que le CEN reprenne la Déclaration de principes de la CEMT, recommandation qui n'a pas encore été suivie d'effet, mais des travaux sur l'interface homme-machine sont en cours au sein de l'UE et de la CEE/ONU. L'ISO TC 22 travaille activement dans ce domaine.

Questions et problèmes

Il existe un risque que l'installation d'équipements embarqués additionnels entraîne des effets néfastes sur la sécurité, car les conducteurs peuvent être amenés à faire trop de choses à la fois, ou distraits. Par ailleurs, la sécurité peut s'améliorer si les conducteurs reçoivent en temps voulu des informations judicieuses ; or, les technologies modernes peuvent y contribuer. On constate qu'en raison de l'usage des téléphones mobiles plusieurs pays ont adopté, après coup, des dispositions législatives les concernant, car celles de la réglementation générale de la circulation s'étaient avérées insuffisamment précises à cet égard.

L'industrie se soucie également de la sécurité, mais elle lancera sur le marché les innovations qu'elle pourra commercialiser. En outre, elle semble en désaccord avec certains points de la Déclaration de principes la CEMT. Il semble nécessaire d'élucider quels sont les domaines qui donnent lieu à cette divergence de vues.

Résumé et actions ultérieures

Les Ministres pourraient souligner à nouveau l'importance primordiale de la sécurité pour toutes les applications.

Ils pourraient rappeler aux concepteurs et constructeurs qu'ils sont les premiers responsables de la sécurité de leurs produits et qu'ils doivent tenir compte à tout moment de leurs conséquences en la matière. On pourrait demander au Groupe de la CEMT sur la sécurité routière de se pencher sur cette question en tenant pleinement compte des travaux en cours dans d'autres instances.

RECOMMANDATION 8 : PROJETS DE DÉMONSTRATION

Il est donc recommandé que les États membres de la CEMT :

- apportent leurs concours technique et financier au lancement d'un certain nombre de projets de démonstration relatifs aux applications de la télématique dans le domaine de l'information et du guidage, projets qu'il leur appartient de choisir sur la base des résultats obtenus dans les projets POLIS et CORRIDOR ainsi que des propositions émanant des instances nationales et internationales compétentes ;
- fassent en sorte que ces démonstrations, compte tenu de leur coût élevé :
 - *soient en nombre très limité (guidage urbain, guidage interurbain, information routière interurbaine, gestion de trafic) ;*
 - *mettent tout particulièrement l'accent sur l'interopérabilité des systèmes ;*
 - *soient financées conjointement par l'Union Européenne, les États membres, les collectivités territoriales, les opérateurs et les industriels, avec une procédure précise de partage de risque entre le privé et le public ;*
 - *comportent une évaluation indépendante et rigoureuse fondée sur des critères organisationnels, sociaux, économiques et financiers établis à l'avance et connus de tous les acteurs ;*
 - *favorisent la poursuite de la recherche et du développement de nouveaux produits et services.*

Progrès accomplis

Plusieurs projets sont en cours, à l'échelon national ou sous l'égide de l'UE. Nombre d'entre eux sont mentionnés dans le présent rapport.

Le programme DRIVE II a abouti à la production d'une brochure intitulée "*Benefits and Market Acceptance of Telematics Applications in Road Transport*" (n'existe qu'en version anglaise).

La DGXIII a lancé un certain nombre de projets horizontaux pour contribuer à la diffusion des résultats des projets de démonstration menés sous couvert du quatrième Programme-cadre et incite les participants aux projets à les diffuser eux-mêmes. Ces résultats seront disponibles au cours des deux années à venir.

Questions et problèmes

Les résultats des projets de démonstration sont parfois difficiles à obtenir.

Résumé et actions ultérieures

Des résumés des résultats et conclusions de ces projets, lorsqu'ils seront disponibles, pourraient faire l'objet d'une large diffusion. En particulier, ils pourraient être envoyés au Secrétariat de la CEMT et diffusés dans tous les pays de la CEMT.

RECOMMANDATION 9 : MISE EN OEUVRE DU SYSTÈME RDS-TMC

Il est donc recommandé que les États membres de la CEMT :

- définissent et arrêtent sur le plan institutionnel toutes les dispositions contractuelles nécessaires entre les divers partenaires concernés (autorités responsables pour les routes et la circulation, police, organismes de radiodiffusion, automobile clubs, etc.) ;*
- utilisent le système RDS-TMC pour transmettre des messages de circulation aux usagers de la route ;*
- encouragent et apportent leur soutien à la création et la mise à jour de références de localisation pour leurs réseaux de transport ;*
- favorisent l'échange international de messages de circulation pour rendre plus facile le trafic international ;*
- oeuvrent en vue de l'adoption de normes compatibles avec les sous-systèmes de base dans la mesure où ceux-ci sont nécessaires pour assurer un service RDS-TMC durablement interopérable ;*
- adoptent des normes communes telles celles développées dans le cadre du programme européen DRIVE/ATT pour l'échange international de messages de circulation entre les centres nationaux d'information et de contrôle routiers ;*
- poussent à l'intégration dans le système de messages de circulation concernant d'autres secteurs tels que le transport public, le stationnement, le guidage routier.*

Progrès accomplis

Les services RDS-TMC sont actuellement appliqués dans 12 pays de l'UE. Deux grands projets (FORCE et ECORTIS) sont en cours, dans le but de venir à l'appui des services d'information routière RDS-TMC dans les 11 États membres de l'UE participants pour :

- assurer un contenu et une qualité minimums des services dans toute l'Europe ;
- assurer la continuité de ces services dans tout le réseau routier des Réseaux transeuropéens de transport ;
- permettre l'interopérabilité des récepteurs avec des services différents ;
- garantir la compatibilité des équipements embarqués ;
- achever la mise au point du service RDS-TMC ;
- achever la normalisation de la voie de messages sur la circulation routière (TMC).

Un protocole d'accord (MoU) a été établi et signé par les pays de l'UE et de nombreux acteurs clés du secteur privé. Il peut contribuer à dissiper les incertitudes sur les investissements et à lancer l'implantation de ces services. On escompte que ceux-ci seront opérationnels dans presque toute l'UE à la fin de 1998 et on procède actuellement à la création d'un organisme qui remplira le rôle, requis par le MoU, de plate-forme européenne de coordination pendant la phase opérationnelle des services. La mise en oeuvre de ces services s'est vu accorder la priorité au sein de l'UE : le projet Médiamobile dans la région parisienne en est un exemple pratique. En Suède, le service RDS-TMC, en place depuis septembre 1997, couvre tout le pays afin d'influencer de manière dynamique les conditions de circulation. De même, l'Allemagne a lancé ce service sur tout son territoire à la fin de 1997.

Questions et problèmes

Les progrès ont été plus lents que ne le prévoyait la CEMT quand elle a entamé ses travaux sur ce thème en 1984, mais plusieurs difficultés techniques, institutionnelles et réglementaires se sont posées.

Néanmoins, les éléments de base sont en place et la mise en oeuvre de services RDS-TMC commence. Certaines applications utilisent un nouveau protocole (ALERT+) au lieu du protocole de base (ALERT C).

On craint que l'industrie se montre réticente à produire des récepteurs dans certaines langues, en raison des incertitudes quant au succès commercial et pratique du système.

Une préoccupation plus générale touche à la rémunération de ces services. Devraient-ils être financés par le biais de la fiscalité ou directement payés par les usagers ? Lorsque l'accès à l'information est payant, l'accès à celles qui concernent la sécurité devrait-il être gratuit et est-il pratiquement envisageable d'offrir cet accès "libre" ?

Jusqu'à présent, c'est l'information routière visant les véhicules privés qui a été privilégiée, et peu de travaux ont porté sur l'information dans les transports publics.

Résumé et actions ultérieures

On a beaucoup progressé dans la normalisation des messages, l'agrément des méthodes de communication et la définition de codes de localisation. Il serait utile d'élargir le champ de ces travaux pour couvrir des pays ne faisant pas partie de l'UE, lesquels pourraient être encouragés à entamer des travaux en la matière et à envisager de signer le protocole d'accord (MoU) correspondant.

Il est nécessaire de pousser plus avant le débat sur la répartition appropriée entre services gratuits et payants. Il serait souhaitable d'étendre l'application du système à d'autres modes et à d'autres types d'informations, mais cela pose des problèmes d'ordre technique et de moyens. Il faut examiner les solutions possibles à cet égard, en admettant qu'elles peuvent aller au-delà des possibilités offertes par le système RDS-TMC.

8. IMPLICATIONS ET QUESTIONS DE FOND

Les travaux du Groupe et d'autres initiatives récentes montrent que l'on se trouve dans une période d'intense activité eu égard à la gestion du trafic et à l'information routière et, plus généralement, à l'adoption de nouvelles technologies dans les transports. De l'avis général, il pourrait en découler des améliorations substantielles des informations auxquelles les administrations et les usagers auront accès, ainsi que des progrès de la sécurité et de l'efficacité du transport routier.

A l'évidence, il faut poursuivre l'action, tant à l'échelon national qu'international, si l'on veut réussir la mise en oeuvre de ces technologies et exploiter leurs atouts potentiels pour la collectivité, les administrations des transports et les usagers. La présente section aborde certaines des questions d'ordre pratique et de fond qui se posent.

La discussion abordera non seulement la gestion du trafic et l'information routière mais plus généralement l'introduction des nouvelles technologies dans le secteur des transports.

8.1 Objectifs de la politique des transports et priorités de la gestion de la circulation

La politique des transports vise de multiples objectifs et les technologies de la télématique servent souvent à de nombreuses applications. A l'évidence, l'utilisation de la télématique dans les transports devrait contribuer à atteindre les principaux objectifs de la politique des transports, à savoir réduire les encombrements, encourager le recours à d'autres modes de transport ainsi qu'améliorer la sécurité et l'état de l'environnement. Alors que des progrès ont été accomplis, la contribution mesurable de la télématique dans ces domaines est encore limitée.

Il est manifeste aussi que les applications pouvant se révéler rentables pour le secteur privé ne sont pas forcément celles qui sauveraient le plus de vies ou réduiraient les émissions. Dans le même temps, il est clair que le secteur privé doit être impliqué dans l'introduction des nouvelles technologies. Une question essentielle est donc celle de savoir comment les objectifs globaux de la politique des transports peuvent être atteints à la faveur d'une participation importante du secteur privé.

Les pays de la CEMT se trouvent à des stades de développement très différents et les mesures prioritaires en matière de gestion de la circulation varient beaucoup d'un pays à l'autre. Certains pays mettent actuellement à l'essai les applications les plus complexes, tandis que d'autres doivent encore prendre les mesures de base pour gérer la circulation. A cet égard, il serait intéressant d'élaborer un guide des étapes prioritaires dans la gestion du trafic, en particulier pour les pays qui commencent seulement à s'y attaquer.

8.2 Application

Ainsi qu'il est signalé ci-dessus, les applications pratiques pour les usagers de la route en sont à des stades très différents selon les pays, en fonction de leurs priorités et de leur cadre politique. Les services jugés prioritaires, tels que les systèmes RDS-TMC embarqués, sont encore appliqués sur une échelle limitée. De même, les progrès de l'installation de panneaux à messages variables sur les routes ont été plus lents que prévu. Les services d'information déjà en place ne couvrent généralement qu'un seul mode de transport. En conséquence, à première vue, ces systèmes sont mis en oeuvre plus lentement qu'on ne l'espérait ou ne l'escomptait.

Le retard constaté tient peut-être en partie au fait que les premiers scénarios de mise en oeuvre établis au début des années 90 étaient essentiellement tirés par la technologie. Ils étaient fondés sur le développement des produits. Les travaux de recherche avaient surtout porté sur la faisabilité technique et peu d'études avaient traité des besoins des différents groupes d'usagers.

Une seconde difficulté provenait sans doute d'une séparation insuffisante entre les enjeux industriels et ceux de la politique des transports. Implicitement, on considérait que le développement de la télématique routière favoriserait à la fois la politique industrielle et celle des transports. Or, si la politique des transports dépend bien des administrations publiques, la politique industrielle dépend de plus en plus du secteur privé et les administrations interviennent de moins en moins dans ce domaine. Alors que les besoins essentiels de transport ou ceux des usagers n'étaient pas clairement définis et que les premières opérations n'avaient pas fait l'objet d'études de marché, les administrations routières ont commencé à s'interroger sur l'intérêt réel qu'elles avaient à entreprendre des projets à grande échelle. Elles ont donc remis en cause certains choix qui leur faisaient supporter une part très importante des coûts d'investissement en matière de collecte et de traitement de l'information. Les difficultés budgétaires rencontrées à partir de 1994 par de nombreuses administrations routières ont renforcé cette attitude. En outre, compte tenu de la rapidité des progrès technologiques, il est très

difficile de cerner avec certitude les solutions optimales, en particulier à cause du manque d'informations sur les coûts de mise en oeuvre.

Bien entendu, l'application à l'échelle européenne soulève aussi de graves difficultés pratiques et institutionnelles qui ne sont pas faciles à surmonter.

Des travaux considérables ont d'ores et déjà été menés à bien sur nombre de ces aspects, et la principale question est celle de savoir comment garantir et accélérer l'application de projets avantageux. Certains pays font valoir avec insistance que le marché réagit rapidement lorsqu'un cadre libéral est mis en place et que de très nombreux services exploités par le secteur privé apparaissent en conséquence.

A l'Annexe 2 sont présentés, à titre d'exemples, plusieurs scénarios possibles d'application de la télématique dans les transports.

8.3 Les rôles respectifs des secteurs public et privé

La plupart des administrations estiment, de plus en plus, que le secteur privé devra être fortement impliqué dans la mise en oeuvre de nombre d'applications de la télématique. Dans certains pays, ce sont des entreprises privées qui assurent intégralement des activités telles que la collecte de données sur la circulation. Dans d'autres, ces tâches sont confiées en sous-traitance au secteur privé. Dans d'autres encore, les administrations publiques en assument la totale responsabilité.

Les *pouvoirs publics* ont pour rôle de créer le cadre dans lequel les services pourront se développer sans compromettre la sécurité ou d'autres objectifs des pouvoirs publics. Les tâches spécifiques incombant aux pouvoirs publics seraient notamment les suivantes :

- définition des objectifs ;
- investissement sélectif dans les équipements de base -- création d'un cadre juridique propre à favoriser l'initiative privée dans ce domaine ;
- normalisation des protocoles de communications pour que les interconnexions puissent se faire ;
- définition d'un service de base assuré gratuitement ;
- levée des entraves à l'initiative privée pour peu que les normes soient respectées ;
- promotion de sites pilotes et de démonstration d'ampleur adéquate ;
- définition des priorités des activités de recherche et de développement ;
- garanties, le cas échéant, de qualité de l'information.

Secteur privé

Pour que le secteur privé soit décidé à investir, il faut que les risques commerciaux soient acceptables, ce qui exige des formes contractuelles claires -- régies, licences ou concessions -- pour l'exploitation des services. La CEMT et ERTICO se sont déjà penchés sur cette question dans le rapport intitulé "*Les nouvelles technologies de l'information dans les transports routiers : enjeux institutionnels et légaux*".

La participation du secteur privé s'impose lorsqu'il s'agit de technologies qu'il est seul à pouvoir développer. Il importera toujours de veiller à ce que les systèmes ouverts soient la norme -- c'est-à-dire éviter tout système propriétaire qui crée une dépendance à l'égard d'un seul équipementier. La meilleure garantie contre ce risque est le recours à des normes internationales agréées. Il faudra donc

attacher une haute priorité à la normalisation dans les domaines où interviennent des communications entre une unité mobile de base et une infrastructure. La normalisation fait partie intégrante du cadre juridique nécessaire à la mise en oeuvre des services télématiques.

Il est également tout à fait possible que les progrès technologiques rendent une technique obsolète avant même sa mise sur le marché. Les pouvoirs publics sont en mesure de rassurer le secteur privé en s'engageant à utiliser un système déterminé pour que le secteur privé ne soit pas paralysé devant le risque technologique. Ce dernier cherchera à se protéger contre ce risque, mais aussi contre des risques politiques, pouvant découler de l'adoption de textes législatifs qui rendraient obsolètes des exigences pourtant jugées essentielles antérieurement. Il faudrait donc faire des choix, autrement dit, les décideurs devront se faire une idée claire de ce qu'ils souhaitent promouvoir, même s'ils ne sont pas appelés à prendre eux-mêmes les risques concomitants. Le secteur privé doit avoir une certaine garantie de continuité : c'est pourquoi les pouvoirs publics devront annoncer clairement leurs priorités -- et mettre en place le cadre juridique approprié -- autour desquels le secteur privé pourra articuler sa planification.

Le niveau auquel le secteur privé sera amené à intervenir pourra varier d'un pays à l'autre. Cependant, là où le secteur privé agira à un niveau fondamental de la chaîne, par délégation, les pouvoirs publics devront veiller à promulguer des règlements clairs, en particulier dans une situation de monopole.

Lorsque plusieurs opérateurs privés seront mis en concurrence pour la prestation de services comparables, il importera que le cadre juridique organise la concurrence en mettant les différents opérateurs sur un pied d'égalité. Si ce cadre est clairement établi, le secteur privé pourra analyser les règles régissant l'investissement et celles que devront suivre les opérateurs eux-mêmes. Dans les cas où la continuité transfrontalière des services est souhaitable, aucun obstacle superflu ne devrait entraver les activités des opérateurs de services transnationaux : un cadre juridique international qui présente un minimum d'homogénéité peut alors s'avérer nécessaire.

8.4 Information routière

L'information routière est un exemple particulier où les partenariats public-privé évoluent rapidement. Le secteur public intervient souvent dans la chaîne de l'information, qui va de la collecte de données à la diffusion finale des informations aux usagers, à différents stades et selon différentes modalités. Les produits d'information sont également mis au point par le secteur privé à l'intention du public. Ils sont fréquemment fondés sur les informations recueillies et utilisées par le secteur public. Si le secteur privé est amené à commercialiser cette information, il doit disposer de garanties quant à la fiabilité, l'accessibilité et la cohérence de la matière première (c'est-à-dire l'information). Dans certains cas, la mise à disposition de l'information devrait être considérée comme étant un service public. Différents opérateurs peuvent être en concurrence pour fournir des services à valeur ajoutée découlant des mêmes informations de base. L'information publique n'aura donc pas la même valeur dans tous les cas de figure. Par conséquent, les services publics doivent définir correctement leurs priorités et s'engager à remplir les conditions clés évoquées plus haut, c'est-à-dire la continuité, la fiabilité et la cohérence. Pour ce faire, il faudra peut-être un changement de paradigme, l'information publique n'étant plus réservée exclusivement à l'usage interne. Le fait que l'information soit gratuite ou payante implique des obligations différentes, dont il faudra tenir compte dans les décisions concernant l'implantation ou non d'un service.

Certaines des questions qui se posent sont les suivantes : faut-il diffuser toute l'information disponible (en cas d'urgence, par exemple) ? Faut-il hiérarchiser l'accès à l'information ? Faut-il diffuser l'information par l'entremise d'un seul partenaire ou de plusieurs ? Le secteur privé cherchera à

obtenir des garanties fermes et il serait peut-être utile de s'en faire une idée à l'avance. Il est intéressant de constater que, dans certains pays, aucune garantie n'a été donnée aux prestataires de services, ce qui les a incités à mettre en place leurs propres systèmes de collecte de données. En l'occurrence, il importe de savoir ce que les pouvoirs publics peuvent attendre de ces services et de déterminer dans quelle mesure ils peuvent contribuer efficacement à la réalisation des objectifs essentiels de la politique des transports.

8.5 Financement

Les possibilités sont telles qu'il y a lieu de s'interroger maintenant sur le financement des équipements et de l'infrastructure de base. Par exemple, on a estimé que la création du marché des technologies de l'information dans le secteur des transports aux États-Unis réclamera probablement des investissements de 400 milliards de dollars d'ici à l'an 2015, dont 75 milliards de dollars devront être financés par le secteur public. Cette répartition entre public et privé donne à penser que la majeure partie de l'investissement sera financée par le biais des dépenses que consacreront les ménages aux équipements et services -- un marché lucratif en puissance --, mais qu'une partie restera à la charge du secteur public et qu'en tout état de cause, il y aura en permanence des interactions et des interfaces entre les secteurs public et privé.

A l'évidence, il faudra toujours compter sur le secteur privé pour mettre au point des technologies ou des services. Au-delà des aspects liés au développement, on a des raisons de penser que le secteur privé devra aussi participer à d'autres investissements. Ce sera toujours une question fondamentale, car la participation du secteur privé est une nécessité absolue.

Ces dernières années, le secteur public s'est montré moins enclin à soutenir les propositions avancées dans ce domaine, ou n'a pas pu le faire. Cela témoigne d'un changement d'attitude à l'égard de la participation du secteur privé, du climat de rigueur budgétaire et des incertitudes quant aux technologies susceptibles de l'emporter dans ce domaine.

Au cœur du problème se trouve la question de la source de financement de ces services : doivent-ils être à la charge du contribuable ou financés par le biais de redevances directes d'utilisation ? Les deux formules sont appliquées à l'heure actuelle. L'information routière par radio et Panneaux à Messages Variables est financée par la taxation tandis que les applications RDS sont à la fois publiques et privées. En l'occurrence, là où les pouvoirs publics et la collectivité en tirent des avantages, les dépenses publiques se justifient. Les services à valeur ajoutée, qui ne présentent pas des avantages aussi évidents pour le secteur public au plan de l'information, peuvent être directement acquittés par l'utilisateur. En fin de compte, l'ampleur du service fourni gratuitement dépendra des politiques en matière de réseaux. De l'avis général, les informations liées à la sécurité devraient être gratuites pour l'utilisateur. La ligne de démarcation entre l'information concernant la sécurité et celle "à valeur ajoutée" peut différer selon les pays.

8.6 Priorités internationales

A l'échelon international, on pourrait envisager les priorités suivantes :

1. Garantir la sécurité

Il faut s'attaquer d'urgence aux problèmes de sécurité que posent les équipements embarqués. Il est indispensable que l'industrie soit impliquée et s'engage à fournir des équipements utilisables en toute sécurité. Il y a intérêt aussi à examiner des programmes en matière de sécurité qui anticipent davantage sur l'évolution de la situation, étant donné les immenses possibilités techniques en perspective.

2. Assurer l'interopérabilité lorsqu'elle est avantageuse

Lorsqu'une nouvelle technologie est introduite dans le secteur des transports, il faut aussi appliquer le principe de subsidiarité -- autrement dit, les mesures doivent être prises au niveau d'administration le plus bas possible. Cependant, pour assurer la fluidité de la circulation internationale, il faut que les différentes applications -- les péages, par exemple -- soient interopérables. Sinon, les véhicules devront être équipés d'autant de systèmes que de pays qu'ils traversent. L'interopérabilité est importante aussi pour le guidage dynamique, et les différents pays devront appliquer un protocole normalisé d'échange de données. Compte tenu du fait que tous les pays ne sont pas au même stade de développement, il est peut-être temps de normaliser dès maintenant les systèmes qui doivent être interopérables, car il sera coûteux plus tard d'instaurer l'interopérabilité si les systèmes actuellement installés ne sont pas conformes à une norme. Ceci amènerait à penser qu'il faudrait un calendrier, établi par volonté politique, précisant les priorités et une date limite pour les applications dans lesquelles l'interopérabilité s'impose, et qui permettrait de la garantir. Le principe serait d'adopter une méthode qui tienne compte du temps dont les parties intéressées auront besoin et des coûts d'adaptation qu'elles devront supporter.

Par ailleurs, les projets menés par les autorités publiques en coopération, notamment les projets régionaux européens, ont permis de recenser trois grands domaines dans lesquels elles ont été appelées à assumer la responsabilité de garantir l'interopérabilité nécessaire et la continuité du service :

- les services minimums d'information de bord ;
- les plans de gestion de la circulation ;
- l'échange d'informations routières.

En revanche, il paraît essentiel de laisser jouer les forces du marché lorsque des opérateurs privés dispensent ces services. Cependant, c'est seulement s'il existe un cadre minimum commun de réglementation des partenariats public-privé que les mécanismes du marché assureront l'interopérabilité et la continuité du service là où les usagers les souhaitent. Dans le cas des services à valeur ajoutée, l'interopérabilité est souhaitable, mais on peut laisser largement au secteur privé le soin de la concrétiser, car il sera le mieux à même d'apprécier les coûts et les avantages qui y sont associés.

Enfin, l'acceptation par les usagers d'un certain nombre de services sera subordonnée à l'existence d'une réglementation claire protégeant la vie privée. Il ne devrait pas être possible de suivre les déplacements d'un usager grâce au service télématique qu'il aura utilisé.

8.7 Remarques générales de conclusion

Le Groupe a examiné le mandat spécifique que lui ont confié les Ministres (chapitres 4-6). Il en a conclu, d'une manière générale, que les travaux en cours dans ces domaines, à l'échelon national ou international, apportent une réponse globalement satisfaisante aux problèmes exposés.

En général, les recommandations formulées par les Ministres à Annecy sur les applications des nouvelles technologies de l'information dans le secteur des transports constituent un cadre général très utile pour l'adoption de systèmes d'information routière et de guidage dans toute l'Europe. Les recommandations détaillées restent valables dans l'ensemble. Dans certains cas, des progrès très notables ont été accomplis pour préparer l'introduction de ces services. Dans d'autres, les pouvoirs publics ont redéfini leurs priorités, en mettant l'accent sur une approche un peu moins interventionniste. Dans d'autres encore, les travaux d'harmonisation nécessaires ont été plus lents que prévu.

Les priorités des pouvoirs publics sont d'améliorer la sécurité, d'exploiter efficacement la capacité et de réduire les atteintes à l'environnement. Celles des opérateurs privés sont de mettre au point des systèmes qu'ils pourront vendre avec profit aux automobilistes. A l'heure actuelle, on peut citer, parmi les applications de ces systèmes, le guidage individuel, les centres d'appel et les services d'urgence, qui ne sont pas incompatibles avec les priorités des pouvoirs publics. Les premières applications seront celles qui exigent le moins d'investissements en infrastructures et qui peuvent être améliorées par étapes. Les technologies modernes permettent de grands pas en avant, par exemple pour répondre à la demande de sécurité routière, mais avec un coût élevé ; or, les pouvoirs publics hésitent à y faire face ou ne peuvent pas le prendre en charge.

Nombre de pays Membres de la CEMT, en particulier ceux qui ne sont pas dans le même temps des États membres de l'UE, ont des priorités plus urgentes (par exemple, en Pologne, 75 pour cent du réseau routier sont en mauvais état ou dans des conditions non satisfaisantes) et ne se trouvent pas en mesure, pour l'heure, de trouver les ressources nécessaires pour s'occuper de cette question.

EXEMPLES D'APPLICATIONS

Certains exemples sont présentés ci-après pour donner un aperçu de la situation actuelle. Cependant, comme il n'est pas possible d'énumérer tous les projets en cours ou en voie d'achèvement, on en a retenu une liste sélective.

Les systèmes d'information et de guidage routier

Dans le projet Carminat de Renault, deux fonctions ont été développées : les communications entre la route et le véhicule pour donner des informations en temps réel sur le trafic et la localisation-navigation pour guider l'automobiliste. La première application a abouti au système proposé par Médiamobile tandis que le guidage a abouti à un équipement embarqué à bord de certains véhicules Renault (le terminal de Médiamobile est également proposé en version "écran couleur" sur la Mégane Scénic de Renault en option). Le guidage routier qui est une aide à la conduite utilise un calculateur et un lecteur de CD-ROM. En fonction de la position du véhicule, il indique le chemin à suivre à partir d'une cartographie du réseau routier. Il existe deux cartographes en Europe (Navtech et Teletlas) qui travaillent sur un projet de compatibilité de leur cartographie sur lecteur de CD-ROM. De tels systèmes de navigation ne posent plus de problèmes technologiques. L'ergonomie du système embarqué a été travaillée en collaboration avec l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) de telle façon que l'utilisateur du système ne perde jamais la route de vue. L'aspect commercial, avec la baisse des coûts du système, notamment de l'écran couleur, reste à améliorer de telle façon que ce système puisse être proposé dans les années à venir en option sur les modèles de gamme moyenne. Il est intéressant de noter que de tels systèmes d'aide à la navigation sont proposés en série sur les modèles haut de gamme japonais pour leur marché domestique. Dans ce pays, les systèmes de navigation proposent sur écran une vision de l'itinéraire à suivre en trois dimensions.

Visionaute qui est aussi un aboutissement de Carminat, proposé par Médiamobile est un système d'informations routières dans la région Ile-de-France, qui est disponible 24 heures sur 24. Associé à des terminaux portables ou embarqués (option sur le Mégane Scénic), il propose sur un écran avec cartographie des informations utiles au conducteur telles que le choix d'itinéraires avec des temps de parcours, la densité de circulation et les événements importants. Le service collecte et rassemble toutes les informations disponibles auprès de ses partenaires, -- notamment les pouvoirs publics qui disposent de capteurs de trafics en grand nombre sur la région Ile-de-France --, puis les met en forme avant de les acheminer en continu dans le véhicule de l'automobiliste. Le service est ainsi individualisé et adapté à la situation de chaque automobiliste. L'itinéraire peut être optimisé en temps réel en fonction de la circulation et des encombrements ou événements exceptionnels. L'accès à l'information est permanent. La technologie de diffusion de l'information est le RDS-TMC (basé sur les protocoles ALERT C et ALERT +) avec des extensions possibles sur GSM ou SWIFT voire DAB (*Digital Audio Broadcasting*). Il est en cours de discussion une extension des services proposés (extension du réseau renseigné, informations sur les transports en commun, informations sur les capacités de stationnement). L'information issue des pouvoirs publics a été créée pour les besoins de gestion de la circulation. Cette information peut être complétée par différentes sources en provenance des taxis et de la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens). Le contrôle d'accès repose sur un embrouillage aux normes ISO (*International Standards Organisation*). Il est très intéressant de noter que d'ici deux ans, le système proposé par Médiamobile pourra être combiné sur un même écran au système de navigation-guidage de façon à proposer un système de guidage dynamique en fonction des conditions réelles de circulation.

A propos d'autres systèmes utilisant RDS-TMC, on peut citer le projet CORVETTE qui associe des partenaires autrichiens, allemands, italiens et suisses pour introduire sur un corridor commun (le Brenner) un service RDS-TMC. Les centres routiers de tous les pays participants seront reliés pour échanger automatiquement des informations routières. Les premiers essais devraient commencer en 1998.

Un autre système d'information sur les conditions de circulation est le système Trafficmaster au Royaume-Uni proposé par la firme Trafficmaster. Le système repose sur un écran qui fournit des informations en temps réel sur les niveaux de congestion de toutes les autoroutes du Royaume-Uni. Trafficmaster propose également Freeway qui fournit des informations audio sur les niveaux de congestion à l'entrée des autoroutes et sur plusieurs routes principales. Une fois sur autoroute, il fournit des indications sur la congestion dans un rayon de 15 kilomètres autour de l'automobiliste. Oracle est une version de Freeway dont sont équipés dès l'usine des modèles de la firme Vauxhall. Trafficmaster dispose d'un réseau de capteurs de trafic sur tout le réseau autoroutier et sur plusieurs routes principales qui lui permet de déterminer les niveaux de congestion. Ces informations sont ensuite relayées à l'intérieur des véhicules équipés. Il y a des plans pour étendre le réseau à la plupart des routes principales britanniques. Trafficmaster est un exemple de partenariat public-privé où Trafficmaster fournit un service en utilisant le réseau britannique pour y installer ses équipements et dispose d'une licence pour exploiter ces services.

En Suède, les premiers des centres d'information routière ont été créés en 1983, et ceux-ci couvrent l'ensemble du pays depuis 1993. L'objectif est de fournir 24 heures sur 24 des informations fiables sur la sécurité routière, l'environnement et les conditions de circulation. Les centres sont responsables du recueil, de l'analyse et du traitement de l'information, qui est diffusée par l'intermédiaire des stations RDS-TMC et des stations locales. La base de données du système d'information sur la circulation (TRISS ou Traffic Information Support System) est actualisée en permanence. Elle centralise l'ensemble des informations, et chaque centre régional a la responsabilité du recueil et de l'actualisation des données. Les messages enregistrés sont conformes au protocole ALERT-C. Les informations de base enregistrées portent sur l'état des routes, les chantiers, les restrictions de circulation, les bouchons, les accidents, etc. Les informations diffusées via le système RDS-TMC sont automatiquement générées par la base TRISS. Le service RDS-TMC, qui couvre la totalité du territoire depuis le 15 septembre 1997, est considéré comme un moyen efficace pour agir de façon dynamique sur les conditions de circulation.

Au Danemark, suite à des travaux très importants sur l'autoroute d'Helsingør -- une autoroute fortement encombrée --, il a été décidé de faire appel aux techniques télématiques pour informer les usagers de la route sur les conditions de circulation et leur permettre d'effectuer des choix d'itinéraires. L'objectif est d'utiliser toutes les technologies d'information disponibles pour améliorer les conditions de circulation pendant la durée des travaux. Le système d'information couvrira toute la zone en travaux. Les principaux éléments employés sont constitués, outre la collecte permanente d'information sur les conditions de trafic, de panneaux à messages variables pour indiquer les limites de vitesse, d'équipements qui mesurent la fluidité des trafics et de panneaux d'informations graphiques. Des indicateurs de retenues de trafics sont activés automatiquement avant d'aborder la zone en travaux de façon à permettre aux usagers de la route de choisir leur itinéraire. Les panneaux graphiques indiquent en temps réel la durée moyenne des trajets en fonction des itinéraires empruntés. Les panneaux à messages variables indiquent les limitations de vitesse convenues avec les forces de police en fonction des conditions de circulation.

En Allemagne, de plus en plus de systèmes de guidage automatique statique sont actuellement commercialisés avec succès. Le fait que les services de diffusion d'informations routières à l'aide du système RDS-TMC couvrent tout le territoire permet d'introduire des données concrètes sur la circulation dans les systèmes de guidage et, partant, de les dynamiser. D'autres systèmes de guidage

utilisent des messages de prestataires de services privés transmis par GSM pour mettre à jour les calculs concernant les itinéraires. Deux prestataires de services concurrents ont créé un service de collecte de données dans le cadre d'une entreprise conjointe afin de fournir des données de base à leurs services en concurrence. Ils offrent un certain nombre de services différents, notamment :

- Guidage
- Services de protection contre le vol
- Services d'appels d'urgence
- Services de suivi du trajet des véhicules

On pourrait également citer le projet IRIS (*Intelligent Road Information System*) en Hongrie qui vise à donner des informations en temps réel aux usagers de la route en certains points spécialisés ou à partir d'équipements spécifiques et qui permettra de réduire la congestion et d'améliorer la sécurité du trafic.

Le paiement par carte à puce

La carte à puce est d'usage dans le transport public en Finlande depuis plusieurs années. Basé sur des projets pilotes dans plusieurs cités, la mise en oeuvre a commencé dès 1995. Le système finlandais pour les autobus a été le premier système interopérable dans le monde à l'échelle du pays pour le transport public. Plus de 400 compagnies privées d'autobus et plus de 5 000 autobus participent au système national. En addition à la carte à puce à contact, plusieurs régions ont également une carte à puce sans contact. Le travail de développement se poursuit selon les spécifications du Ministère des Transports et Communications. L'objectif des projets est de développer en Finlande des systèmes de paiement par cartes à puce qui soient ouverts, compatibles et interopérables et qui ne dépendent pas du constructeur de l'équipement.

On peut également citer le passe sans contact du CLUB (*Contact Less technology Users Board*, association de 15 fédérations, présidée par la RATP, regroupant plus de 150 réseaux dans huit pays européens). Le passe sans contact est expérimenté à Paris depuis 1991, il a permis d'enregistrer plus de six millions de transactions. Le partenariat de la RATP avec la société Innovation a conduit à la mise au point d'un système de billetterie sans contact qui repose sur une politique de cession de licences. Tous les industriels intéressés peuvent disposer de la licence à prix coûtant. Le transfert de licence à six industriels de quatre nationalités différentes démontre l'ouverture de la politique industrielle choisie. La puce du Passe Sans Contact comporte en plus d'une partie transport, des zones réservées à diverses applications hors transport en commun (profil commercial, abonnement) qui ouvre de larges perspectives d'utilisation dans la chaîne des transports (stationnement, autoroutes, véhicules électriques, taxis) et dans les services connexes (Publiphones, distributeurs, cafétérias, services culturels et sportifs). La sécurité de la zone transport resterait sous la responsabilité des opérateurs de transport et celle de la "zone monnaie électronique" serait placée sous responsabilité bancaire. De plus, l'intelligence du support utilisé a conduit à offrir d'autres fonctions utiles telles que des appels d'urgence. Le Passe Sans Contact est devenu un produit commun à Lisbonne (recettes d'abonnement de 13 opérateurs), à Constance (une ligne d'autobus et une ligne de train), à Venise (multiservice), et à Paris (avec une fonction appel d'urgence) en expérimentation par des agents de la RATP.

Le projet TISM à Florence est né du désir de promouvoir la croissance du système de transport intermodal de Florence. Par la télématique, il sera possible de produire une carte de déplacement unifiée utilisable dans le système de transport public, les parkings et pour les péages de certaines zones. L'acheteur de la carte disposera d'un droit d'un certain nombre d'unités qu'il pourra utiliser à sa guise, -- l'équivalent d'une monnaie électronique en quelque sorte --, soit dans les transports

publics, par insertion de sa carte, soit pour acquitter des péages de parking, soit pour acquitter des péages autoroutiers sans s'arrêter cette fois (transpondeur à bord du véhicule). Il est possible d'acheter des biens sur l'aire d'autoroute en utilisant cette carte. Le rechargement de la carte dont l'usage est protégé peut se faire en différents points. Les tests ont commencé dans le premier trimestre de 1997 avec 2 000 cartes Viapass. Cinq stations de péage seront installées, ce qui représente 10 voies équipées. 120 autobus (deux compagnies) seront équipés de systèmes de lecture. Le parking de l'aéroport de Florence et trois parkings du centre ville seront équipés d'installations pour accepter les cartes. L'intérêt du système tient également au fait que tant des opérateurs publics que privés seront intéressés au fonctionnement de la carte.

Il y a en Allemagne également des développements du péage par carte à puce (*PayCard, Geldkarte, Fahrsmart-Modell*) qui sont en cours de pénétration du marché.

Les programmes de lutte contre la congestion par des centres de management routiers

Dans plusieurs pays, des centres de management routier ont été développés et sont opérationnels. Ils influent sur les conditions de circulation (vitesses limites par exemple en fonction des intempéries). L'adéquation de leurs recommandations aux conditions de circulation est avérée. L'infrastructure de ces systèmes de management du trafic peut servir de base à des applications télématiques évoluées.

On citera ici le fait que le Gouvernement des Pays-Bas a décidé d'intensifier le programme de management du trafic routier par des investissements à hauteur de 0.7 Milliard d'Ecus d'ici l'an 2000. L'accent est mis sur une meilleure utilisation des capacités du réseau existant par l'intermédiaire d'une gestion de la circulation. Les bénéfices attendus pour la société se montent à 175 millions d'Ecus par an sous forme d'un accroissement des capacités, de la sécurité et de la fiabilité du réseau routier. Il est prévu que lors d'incidents ou de travaux, l'usager de la voie sera en mesure de choisir des itinéraires alternatifs par l'intermédiaire d'un renforcement de l'information et de PMV. Depuis mars 1998, un système national basé sur RDS-TMC est disponible et les événements sur le trafic sont communiqués automatiquement depuis le Centre National sur la Circulation au fournisseur du service TMC par le biais de spécifications DATEX. Un système de guidage dynamique sera opérationnel d'ici l'an 2000. Pour ce qui concerne les panneaux à messages variables, il est prévu d'en avoir 60 opérationnels d'ici 1998 sur l'axe Amsterdam-Rotterdam. En parallèle, l'objectif du Gouvernement est d'avoir un réseau de gestion de la circulation opérationnel dans le Randstad et sur les principales connections d'ici 1999. Ce réseau de contrôle du trafic fournira dans le même temps des données nécessaires sur le trafic au centre d'information national sur la circulation, -- centre entièrement automatisé --, en incluant des prévisions de trafic sur les liaisons. Un nouveau centre d'information sur la circulation, utilisant déjà ces données lorsqu'elles sont disponibles, est devenu opérationnel en mars 1998. Ce centre est le résultat d'une action conjointe du Ministère des transports et de la police nationale. Il communiquera avec les centres d'information sur le trafic situés à l'étranger par l'intermédiaire des spécifications DATEX.

Les modèles de gestion du trafic donnent aux autorités responsables de la circulation des indications sur les mesures à prendre pour gérer la circulation. Il s'agit d'instruments efficaces pour créer des plans de gestion et pour parvenir à une gestion dynamique de la circulation. Il est clair que la gestion du trafic veut dire que l'usager aura une moins grande liberté quant à l'usage du réseau routier, mais en contrepartie, il bénéficiera d'un réseau qui fonctionnera mieux, assurant de meilleures conditions de circulation. De plus, la sécurité et le confort seront améliorés et des temps de trajet garantis sur les liaisons seront disponibles pour les automobilistes. Un centre national de gestion de la circulation, géré par le Ministère des transports et la police nationale, sera opérationnel au début de 1999. On peut aussi noter que 5 centres régionaux de gestion du trafic deviendront opérationnels d'ici la fin de 1999. Des systèmes d'aide à la décision seront utilisés en l'an 2000, permettant aux opérateurs de détecter et gérer rapidement des incidents selon une procédure prédéterminée ; ce qui

permettra de réduire considérablement le temps de gestion des incidents et les encombrements afférents.

En Espagne, les centres de gestion du trafic routier sont les éléments-clefs du management routier. Il y a cinq centres régionaux responsables pour des zones géographiques précises. Il y a en plus un centre national à Madrid. Ces centres ont la charge du contrôle et de l'information relative à la circulation routière. Il y a notamment des ingénieurs du trafic qui analysent les données et préparent les actions de coordination de la gestion des routes. Ces centres sont connectés entre eux pour la voix et les données et connectés à des réseaux locaux. L'infrastructure s'appuie sur des équipements installés de circuits de télévision, de détecteurs d'intensité de trafic, de panneaux à messages variables et de téléphones d'appel d'urgence.

En Allemagne, le secteur public est responsable de l'installation et de l'exploitation des systèmes télématiques collectifs comme les centres de contrôle du trafic dont dépendent les panneaux à messages variables par exemple ou les services d'information via RDS-TMC. La planification, l'organisation, le financement et l'exploitation des autres services télématiques sera du domaine du secteur privé. Ceux qui fournissent des services télématiques n'ont pas besoin de licences en Allemagne. Ils ont accès aux informations routières que détiennent les autorités publiques et ils collectent eux-mêmes de l'information de manière indépendante. Un cadre juridique a été établi qui couvre les aspects relatifs à l'échange de données et l'installation d'équipements sur les routes. L'informations routières via RDS-TMC a commencé en septembre 1997 avec l'apparition des premiers autoradios. Un code de bonne conduite a été conclu entre les représentants du public et du privé en ce qui concerne la fonctionnalité et la sécurité des systèmes installés dans les véhicules. Dans les aires urbaines, des réseaux d'informations routières qui intègrent les services publics et privés sont en expansion. Les partenariats publics et privés ont été créés pour constituer des centres régionaux d'informations routières. Dans ces réseaux d'information, les transports individuels et publics sont rassemblés de façon à créer des services intermodaux.

Le télépéage

D'ici l'an 2000, il est prévu qu'au moins la moitié des usagers des autoroutes à péage portugaises utiliseront un péage électronique non-stop. Un tel système est déjà utilisé sur 30 pour cent du réseau et sur 50 pour cent et plus de la partie du réseau la plus empruntée autour de Lisbonne. Il y a à présent 400 000 badges en usage. Les avantages du système sont une moindre consommation d'espace aux péages et une moindre pollution du fait qu'il n'y a pas d'arrêt des véhicules. Le contrôle est effectué, pour les véhicules en infraction, par des caméras vidéo. La technologie a été développée par Micro Design qui a installé le péage autour d'Oslo. Le système est basé sur une écriture d'information (lorsque l'utilisateur pénètre dans le système) et sur une lecture de l'information écrite lorsque l'utilisateur quitte l'infrastructure. Ces opérations se font par une fréquence radio de 5.8 GHz. Pour mettre en service un badge, l'utilisateur passe par l'intermédiaire de l'un des terminaux automatisés du réseau portugais Multibank et utilise sa carte de crédit qui relie le badge en sa possession avec son compte en banque.

Le développement du télépéage en France a donné lieu à ce que l'on peut appeler une phase d'expérimentation, explicable par la diversité des situations et les progrès technologiques rapides. Jusqu'à présent, différentes sociétés d'autoroutes ont développé des systèmes qui ne sont pas identiques, systèmes qui sont destinés aux abonnés. Ceci a permis de valider l'utilisation du télépéage dans des conditions variées (péages ouverts, fermés, mixtes) et selon le mode d'abonnement. A partir du résultat de ces expérimentations et des travaux de l'Union Européenne, les sociétés d'autoroutes françaises ont décidé de mettre en place un système de télépéage interopérable d'une société à l'autre. Ce système couvre à la fois la description technique des matériels utilisés, -- compatibles avec la prénorme DSRC (*Dedicated Short Range Communication*) du CEN-TC278 --, et les règles

commerciales d'acceptation réciproque des cartes d'abonnés. Les sociétés d'autoroutes françaises se sont engagées à accepter les cartes sur l'ensemble des gares de péage au plus tard le 1er juillet 2000. Les systèmes anciens et incompatibles disparaîtront alors progressivement.

En Slovénie, une voie de la barrière du péage de Torovo est un péage sans arrêt. Le système est basé sur une communication par micro-ondes (2.45 GHz) entre l'infrastructure et l'équipement à bord du véhicule. Ce système est le premier qui équipe un pays d'Europe centrale. A l'abord du péage, les véhicules doivent ralentir (50 kilomètres/heure) et sont orientés sur la barrière sans arrêt si leur véhicule est équipé et si l'équipement fonctionne bien. L'information est lue et écrite sur le badge à bord du véhicule de telle façon que si l'utilisateur ne dispose pas d'un crédit suffisant, il est orienté sur une barrière normale pour que sa transaction ait lieu ou qu'il puisse recharger son équipement. A l'heure actuelle, il y a plus de 2 000 usagers de ce système qui a atteint un taux de fiabilité de 99.9 pour cent.

En Norvège, à Trondheim, le péage urbain a été mis en place en 1991. Le projet CONCERT (*Co-operation for Novel City Electronics*) a commencé en 1996. Il s'agit d'un projet de l'Union Européenne qui associe l'industrie, des chercheurs et les administrations routières de huit villes européennes. Chacune de ces villes participe au projet sur la base de projets qui ont une portée locale. Pour Trondheim, il s'agit de TRON et PAK qui sont respectivement un paiement électronique intégré pour les autobus, parkings et routes à péage et un projet qui donne la priorité aux autobus et tramways aux intersections de la circulation.

On peut également noter qu'un péage électronique par micro-ondes est testé au péage de St. Michael sur l'autoroute A10 en Autriche. Un projet de péage électronique pour toute l'Autriche, supervisé par le Ministère Fédéral des Affaires Economiques (BMWA), est en préparation.

Autres projets

On pourra citer dans les nouveaux pays membres, des projets liés au trafic et aux conditions météorologiques. Ainsi, en Pologne, il y a une douzaine de stations automatiques d'alerte sur le verglas qui sont coordonnées autour de Varsovie. A partir d'un modem dans un téléphone numérique et d'un ordinateur, on peut contacter n'importe laquelle de ces stations. En 1996, en Lettonie, six stations météorologiques avec des moyens de communication ont été installées sur les principales routes proches de la capitale.

TRANSPORT - TÉLÉMATIQUE : SCÉNARIO POSSIBLE

A en juger d'après la documentation dont on dispose ou les objectifs des projets futuristes, nombreuses sont les applications de la télématique qui auront une incidence déterminante sur le secteur des transports. Ces technologies pourraient être très efficacement utilisées pour s'attaquer à des problèmes tels que la nécessité de réduire les encombrements et d'améliorer la sécurité, la protection de l'environnement et la recherche de l'efficacité dans le secteur des transports. La section ci-après décrit un scénario délibérément optimiste des possibilités envisageables :

- En matière de lutte contre la congestion, des panneaux à messages variables indiqueront l'ampleur des retenues de trafic et pourront inciter les automobilistes à choisir des itinéraires de délestage des axes principaux. On diminuera ainsi la charge des principaux axes en utilisant au mieux le réseau existant. Un guidage routier dynamique à l'aide d'un ordinateur de bord embarqué qui sera renseigné en temps réel sur les bouchons orientera l'automobiliste sur des routes de contournement des obstacles routiers (travaux, accidents, bouchons). Cet ordinateur disposant en mémoire de tout le réseau routier sera en mesure de guider l'automobiliste carrefours après carrefours. A l'abord des villes, les Panneaux à Messages Variables (PMV) renseigneront sur les places libres dans les principaux parkings le long des accès au centre ville. Il sera même possible de réserver une place de stationnement à l'avance grâce à l'échange d'informations entre la route et le véhicule. La congestion sera combattue par l'intermédiaire d'un péage urbain qui débitera la carte de l'automobiliste d'un certain nombre d'unités variables selon l'itinéraire emprunté et le moment de la journée de telle sorte que l'accès au centre ville soit coûteux en heures de pointe. Les panneaux à messages variables renseigneront l'automobiliste sur le montant d'unités qu'il doit acquitter le long de son itinéraire. En accédant à un *road pricing* généralisé qui fera ressentir à l'automobiliste le coût de son déplacement pour la collectivité, on contribuera à la résorption des transports peu utiles mais coûteux pour la collectivité. La circulation sera ainsi fluidifiée. La gestion de la circulation aura fait des progrès considérables grâce à la disposition d'informations complètes en temps réel sur les conditions de trafic avec détermination assistée par ordinateur des mesures correctrices à prendre (régulation de la séquence des feux de circulation). Ces informations seront transmises d'un centre à l'autre -- y compris par delà les frontières de façon à ce que la circulation soit optimisée le long des grands itinéraires nationaux et internationaux (réseaux transeuropéens) et pas seulement dans les aires urbaines. La préparation des voyages aura fait de grands progrès par la mise à disposition d'unités digitalisées qui renseigneront n'importe où sur les conditions de circulation ou de voyage le long d'un itinéraire en voiture particulière ou en transport public.
- En matière de sécurité, les PMV pourront indiquer la vitesse à ne pas dépasser en fonction des intempéries (verglas, par exemple) ou en fonction de la densité de circulation. La technologie des véhicules aura suffisamment progressé pour qu'ils soient munis de radars anticollision qui adapteront les distances de sécurité en fonction des vitesses de circulation. Les infrastructures seront elles-mêmes surveillées grâce à des radars ou d'autres procédés qui détecteront toute vitesse de circulation anormalement faible susceptible d'indiquer un accident. Les secours seront ainsi beaucoup plus rapides à intervenir. Les véhicules émettront des signaux de détresse à destination des secours sitôt qu'un accident aura déclenché l'*airbag*. Par le positionnement précis des véhicules grâce au GPS (*Global Positioning System*) ou à GSM, les centres de secours seront alertés tout en sachant le lieu où l'accident s'est produit. Ce sont les communications entre un véhicule et son infrastructure qui permettront ces évolutions. Ces mêmes communications pourront signifier à tout

véhicule la vitesse qu'il ne doit pas dépasser selon l'infrastructure sur laquelle le véhicule circule. Les limitations de vitesse deviendraient ainsi automatiques, un véhicule ne pouvant dépasser la vitesse maximum que l'infrastructure lui aura signifiée.

- En matière d'environnement, les progrès que l'on peut attendre résulteront d'une plus grande fluidité de circulation, d'une régulation des accès urbains, mais aussi d'un renforcement de l'attrait des transports publics. Les priorités aux autobus dans la circulation seront systématiques à l'abord des carrefours. Les temps d'attente -- qui sont toujours surévalués -- seront indiqués aux arrêts d'autobus et aux stations des transports publics. Les péages mains libres se généraliseront grâce à l'emploi d'une carte universelle de paiement multi-usages. Cette carte permettra d'accéder à nombres de services de la cité, y compris les péages routiers urbains avec des véhicules munis de l'interface sous forme de transpondeurs. La planification des voyages en transport public à l'avance aura fait des progrès considérables grâce à la disposition des horaires et des itinéraires par consultation à domicile, soit sur Internet soit grâce à des serveurs spécialisés. De la même manière qu'un automobiliste pourra sur son ordinateur de bord rentrer l'adresse finale de sa destination et être guidé tout le long du chemin, l'usager des transports publics pourra imprimer une feuille de route qui le renseignera, en fonction de sa destination précise, sur le réseau de transport à emprunter, sur le temps de voyage et sur les alternatives en fonction de ses souhaits. Avec Netcaster sur Internet qui va systématiquement rechercher l'information requise, on pourra disposer d'affichages permanents de l'information sur les transports. La gestion elle-même des transports publics aura fait des progrès considérables, les autobus étant par exemple suivis le long de leur chemin par satellite. Toute situation anormale pourra ainsi être identifiée et rectifiée beaucoup plus facilement. Encore une fois, tout ce qui renforcera l'attrait des transports publics contribuera positivement au regard des exigences de sauvegarde de l'environnement.
- En matière d'efficacité de la chaîne de transport, les applications de technologies évoluées sont nombreuses dans le domaine du transport de marchandises. L'information embarquée à bord et communiquée automatiquement à l'infrastructure pourrait être multiple. Elle pourrait concerner les marchandises transportées, notamment les matières dangereuses, avec l'indication automatique à bord du véhicule de la nécessité de trouver un itinéraire de contournement. Les heures de conduite seront enregistrées automatiquement au fur et à mesure du voyage avec une communication instantanée à des bornes le long du voyage ou à l'abord des villes. De même, les informations douanières seront transmises automatiquement aux points de passage cruciaux, ce qui facilitera les passages et l'accomplissement de toutes les formalités. Quel que soit le mode de transport de marchandises (route, fer, maritime, etc.), les technologies permettront d'assurer un suivi mondial des véhicules et des conteneurs le long de leur déplacement avec renseignement des donneurs d'ordre et des autorités administratives en temps réel. L'information statistique pourra ainsi être automatiquement générée avec une précision très supérieure à ce que nous connaissons. Pour ce qui est des voitures personnelles, à long terme, elles pourront être guidées sur leur trajectoire sur la voie par des dispositifs automatiques. Couplés aux radars anticollisions, ces dispositifs, régulant les vitesses et les trajectoires de véhicules se suivant, permettront un meilleur usage des capacités routières et une sécurité plus grande. On sait que l'adaptation de la vitesse optimale en fonction de la densité de circulation détermine la capacité effective d'une infrastructure. Avec des systèmes d'autoroute automatique, envisageables dans le très long terme, la capacité des voies de circulation pourra être proche de celle de leur capacité théorique optimale, renforçant par là même l'efficacité du système de transport. Un autre domaine où l'efficacité sera supérieure concerne l'intermodalité. Si l'information disponible est supérieure, les usagers hésiteront moins à passer d'un mode à l'autre. L'organisation individuelle d'un voyage pourra connaître un saut qualitatif dès l'instant où un déplacement

ne connaîtra plus de zones d'ombres si, à un moment donné, on décide de changer de mode. Aussi, on peut très bien imaginer que l'ordinateur à bord des véhicules soit aussi renseigné sur le réseau de transport public et que devant la saturation routière -- au courant de laquelle l'automobiliste est parfaitement tenu informé --, le voyageur décide de changer de mode. On peut également dire que l'efficacité du système de transport routier sera économiquement renforcée par le développement de systèmes de *road pricing* généralisés -- au demeurant déjà signalés à propos des incidences positives des technologies évoluées sur la congestion --, qui permettront d'imputer à l'usager les coûts collectifs engendrés par son déplacement avec une grande précision selon la distance parcourue. On sait que pour la théorie économique, cela constituerait un progrès au regard de critères d'efficacité.

On peut enfin remarquer que les technologies d'information rendent en théorie possible le travail à distance et qu'elles devraient donc réduire les besoins de déplacements domicile-travail. Elles rendent également possible le shopping à distance (télé-achat), ce qui permettra également de réduire une partie des déplacements physiques.

GLOSSAIRE DES TERMES ET ACRONYMES

AICC	Autonomous Intelligent Cruise Control	
ALERT +	Advice and problem Location for European Road Traffic, version ‘plus’	A compatible extension of the ALERT broadcasting protocol
ALERT C	Advice and problem Location for European Road Traffic, version “C”	A broadcasting protocol
ARTS	Advanced Road Traffic System	EU Euro-regional project in the field of RTT
ATT	Advanced Transport Telematics	
CARMINAT	CARin, MINerva, Atlas	Tests of Traffic information system installed on board vehicles
CEN	Comité Européen de Normalisation	European Standardisation body
CEN-TC278		CEN Technical Committee-Road Traffic and Transport Telematics
CENELEC	Comité Européen de Normalisation ELECTrotechnique (European Standardisation Organisation)	
CENTRICO	CENtral European road TRansport telematics Implementation CO-ordination	Study on the implementation of telematics in central Europe (EU Euro-regional project)
CONCERT	COoperation for Novel City Electronic Regulatory Tools	Combining smart card and information technologies, a programme to facilitate access and payment (Barcelona - Bologna - Bristol - Dublin - Hannover - Marseille - Thessaloniki - Trondheim)
CORRIDOR	CO-operation on Regional Road Informatics Demonstrations On real Roads	
CORVETTE	Coordination and Validation of the Deployment of advanced transport telematic systems in the alpine area	The co-ordination of regional, bilateral and multilateral implementation ITS projects to ensure the continuity and quality of services in the North-east Alpine Area of the TERN
DAB	Digital Audio Broadcasting	
DATEX-Net	DATA EXchange Net	The European R&D programmes have successfully integrated different data exchange approaches into an interoperable solution known as the DATEX-Net specifications, that is now ready for Europe-wide implementation
DERDs	Deputies to European Road Directors	
DRIVE	Dedicated Road Infrastructure for Vehicle safety in Europe	EU Research and Development Programme

DSRC	Dedicated Short Range Communications	
ECORTIS	European Co-ORDination for the implementation of RDS-TMC Traffic Information Services	EU project to support co-ordination for the implementation of the RDS-TMC traffic information services
EDEN	European Data Exchange Network	To promote and accelerate the implementation of a Europe-wide network of traffic centres exchanging traffic and travel information across borders, using the DATEX-Net specifications
EFC	Electronic Fee Collection	
ERTICO	European Road Transport telematics Implementation Co-ordination Organisation	The European ITS organisation
ERIC	European Road Information Centre	Federation of Automobile Clubs and Road Authorities with the aim to facilitate exchange of dynamic traffic data throughout Europe
ETSI	European Telecommunications Standards Institute	
EVIDENCE	Extensive Validation of IDENTification Concepts in Europe	The objective is to test and demonstrate the validity of the developed location coding method, and to prepare algorithms for implementation of the method
FORCE	Enhanced Field Projects for Large Scale Introduction and validation of RDS-TMC Services in Europe	Co-ordinates and develops the demonstration of RDS-TMC projects in 10 Member States
GSM	Global System for Mobile Communications	A platform for mobile voice communication world wide
HANNIBAL	High Altitude Network for the Needs of Integrated Borders-crossing Application and Links	A project to test transport telematics applications on the routes between France and Italy through the Alps region (Mont Blanc and Fréjus tunnels, Montgenève pass)
HMI	Human Machine Interface	
ISO	International Standardisation Organisation	
ITS	Intelligent Transport System	
JEEP	Joint ECMT ERTICO Project	Publication on Road Transport Informatics
KAREN	Keystone Architecture Required for European Networks	An EU R&D project to develop a framework (system architecture) for the deployment of ITS in Europe
MoU	Memorandum of Understanding	
POLIS	Promoting Operational Links with Integrated Services	Network of European cities interested in transport telematics

RDS-TMC	Radio Data System/Traffic Message Channel	A one-way centre to vehicle communication technology
RTT	Road Transport Telematics	
SERTI	Southern European Road Telematics Implementation	Study on the implementation of telematics in southern Europe (EU Euro-regional project)
SWIFT		Telecommunication standard or protocol
TABASCO	Telematics Applications in Bavaria and SCOTland	European demonstration project implementing multi-modal information and control systems as a contribution towards solving transport problems of cities in regions
TELTEN	TELEmatics implementation on the Trans-European Networks	A strategy for deploying ITS on the TERN, developed by ERTICO for EU
TERN	Trans-European Road Network	
TIC	Traffic Information Centre	
T.PEG		A communications protocol
TRISS	TRaffic Information Support System	The Swedish National Road Administration's system to collect, manage and distribute traffic information
TROPIC	TRaffic OPTimisation by the Integration of information and Control	EU Project dealing with the harmonisation of VMS
UN/ECE	United Nations / Economic Commission for Europe	
VDU	Video Display Unit	
VERA	Video Enforcement for Road Authorities	EU 4 th framework. project to examine harmonised approaches to the enforcement of traffic laws using video technology and to promote the acceptance of video records as evidence in court
VIKING		A Euroregional project including the Nordic countries Denmark, Sweden, Finland and Norway together with Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg and Bremen of Germany to co-ordinate national and bi-lateral traffic management and transport telematic implementation schemes (EU Euro-regional project)
VMS	Variable Messages Signs	
WELLTIMED	West-European Legal arrangements for Transport Information Management and Exchange of Data	An EU study of legal and institutional aspects of traffic information services

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON DATA EXCHANGE

EUROPEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON THE USE OF INTEROPERABLE MECHANISMS FOR INTERNATIONAL EXCHANGE OF TRAFFIC AND TRAVEL DATA/INFORMATION BETWEEN ROAD TRAFFIC CENTRES

INTRODUCTION

A network of traffic and travel information centres and the interoperable, electronic exchange of traffic and travel data/information between them across international borders, particularly on the trans-European Road Network (TERN), are important for high-quality traffic management, safety and user information services and for the development of a large, European market for traffic and travel services.

The European Union R&D programmes have successfully integrated different approaches for the exchange of traffic and travel data/information into an interoperable solution that is known as the DATEX-Net specifications (enclosure 1). Key elements within the specifications are a data dictionary, data models, location referencing rules and a message exchange format. The specifications have been submitted to the relevant standardisation body¹ and are considered as mature for Europe-wide implementation.

To implement this Europe-wide network for the exchange of traffic and travel data/information², the Member States of the European Union consider the development of a framework (Memoranda of Understanding, MoU) between relevant actors, whether public or private sector, as the best way forward³.

As a first step the signatories have agreed the following MoU on the use of interoperable mechanisms for international exchange of traffic and travel data/information between road traffic centres

This MoU is part of a two-level approach: this MoU is at the European level and is complemented by the use of agreements at the operational level between the traffic centres involved. A model for these agreements settling key technical and organisational issues is contained in the DATEX-Net specifications (enclosure 1), and is known as the DATEX-Net Model Interchange Agreement (enclosure 2).

-
1. CEN-TC 278 Working Group 8, Road traffic data: elaboration, storage, distribution.
 2. Community guidelines for the development of the trans-European transport network, 23 July 1996.
 3. COM (97) 223 final, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on a Community Strategy and Framework for the Deployment of Road Transport Telematics in Europe, endorsed by the Council on 17 June 1997 (9206/97).

THE SIGNATORIES AGREE

1. to use, as a minimum, the DATEX-Net specifications (enclosure 1) when exchanging traffic and travel data/information across international borders, in particular on TERN, as defined in the Community guidelines² at least until 1 January 2002
2. to use the DATEX-Net Model Interchange Agreement (enclosure 2) as the basis for agreements between the traffic centres involved
3. to meet regularly, at least until 1 January 2002, on data/information exchange to deal with emerging issues affecting this MoU, including the need for possible amendments to this MoU
4. to promote the further-development of the DATEX-Net specifications, that should be backward compatible with enclosure 1, possibly covering multimodality aspects and the interface between the TERN and the urban areas
5. that the practical use of DATEX is dependent on a standing maintenance and common co-ordination function and to consider, in consultation with other bodies concerned, appropriate mechanisms, including
 - technical support, such as:
 - * the allocation and exchange of user identifiers to DATEX-Net nodes at the European level
 - * the allocation and exchange of location table identifiers at the European level, as well as assisting in the harmonisation of location codes for in particular the TERN
 - * mediation in the case of interoperability problems between softwares based on the DATEX-Net specifications
 - the creation of a users' platform, essentially grouping traffic centres using the DATEX-Net specifications (enclosure 1), to stimulate the use of the network and help fine-tune future developments
6. that this MoU continues in existence until it is amended or terminated by agreement between them and that individual signatories may withdraw from the MoU subject to giving the other parties 3 months notice.

Enclosures (*)

1. "DATEX-Net Specifications for Interoperability, version 1.1" and "DATEX Data Dictionary, version 3.0", CORDEX deliverable AC 23 parts 1, 2.0, 2.1 and 2.2 and 3.0, December 1996 (<http://www.rds-tmc.com>)
2. DATEX Net Model Interchange Agreement

(*) Non incluses dans ce document mais disponibles sur demande.

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON RDS-TMC
WITH ALERT FUNCTIONALITY**

Table of Contents

Memorandum of Understanding

Annex A (*) - Relevant European Resolutions, Conclusions and Guidelines

Annex B (*) - The ALERT Compendium

Annex C (*) - Description of the Parties

Annex D (*) - Complementary Agreements (for example, national or regional agreements)
(Annex D to be added as available)

2/10/1997 Final

* Ces annexes sont disponibles sur demande.

EUROPEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING FOR RDS-TMC SERVICES WITH ALERT FUNCTIONALITY

This European Memorandum of Understanding (MoU) records the basis on which Radio Data System-Traffic Message Channel (RDS-TMC) services and equipment will be supplied, introduced and operated with European (known as ALERT) functionality.

Preamble

Description of RDS-TMC

RDS-TMC (Radio Data System Traffic -- Message Channel) transmits traffic and travel information to receivers using digital transmission of event, status and location information via FM radio transmission. It allows delivery of high quality accurate, timely and relevant information, in the language chosen by the user and without interrupting normal services.

Description of ALERT

ALERT functionality is the provision of products and services on the basis that there will be a network of harmonised and interoperable international, national, regional and local RDS-TMC services (the Services) across Europe, with subtle differences in content and quality. By harmonising and interconnecting Services, any user can use the same receiver in any country in Europe, in the chosen language and expect to receive an agreed quality of service. The service providers and other actors in the chain for RDS-TMC will also vary across Europe, with both complementary and overlapping Services. The ALERT functionality is a service that relies on the ALERT-C broadcasting protocol and is free at the point of use.

Recognition

All parties to this MoU fully recognise the right to introduce and operate services and to manufacture, distribute, install and maintain equipment taking into account relevant national laws and regulations, including those concerning licensing, together with the relevant European resolutions, conclusions and guidelines (detailed in Annex A).

Nature of ALERT

The nature of ALERT is the supply, introduction and operation of Services and equipment that conform to agreed definitions, guidelines and standards, incorporated into the ALERT Compendium, which forms an integral part of this MoU (Annex B).

Framework

This MoU creates a framework for the provision of services and equipment - either in the public sector, the private sector or through public-private partnerships - by encouraging co-operation between the public authorities, road infrastructure operators, service providers, broadcasters and transmission network operators and industry. This MoU also includes the means for compatibility with added value services, such as those characterised by the ALERT-Plus protocol. It will be complemented by other agreements at, for example, national and regional level, between the relevant actors (see Annex D).

Declaration of Intent and Implementation

Compliance with ALERT

The Parties (described in Annex C) will incorporate this MoU, including the currently available ALERT functionality parts of the ALERT Compendium (see Annex B), into their own Services agreements. They will supply, install, maintain and distribute systems, equipment and databases according to the ALERT Compendium.

Services Coverage

The network covered by Services will include at least the Trans-European Road Network within those service areas.

Creation of Services Platforms

Parties to this MoU agree to create platforms for Services to include at least the appropriate public authorities, road infrastructure operators, information providers, service providers, broadcasters and transmission network operators. Together these platforms will provide the basis for European co-ordination and hence the introduction of Services operating across those areas covered by the Parties. These platforms are the means by which the conformity of services with ALERT will be realised and maintained by incorporating ALERT functionality into Service agreements.

European Co-ordination

The Parties will create and interact through a European Co-ordination Platform to co-ordinate their activities at the European level by bringing together all the Services platforms with appropriate European institutions and organisations, and with the manufacturers, distributors, installers and maintainers of equipment. The nature of this co-ordination is described in the ALERT Compendium. This includes the co-ordination of international data exchange between traffic centres using the principles and mechanisms described in the European Memorandum of Understanding for interoperable data exchange.

ALERT Introduction, Promotion and Development

The Parties will make all reasonable endeavours to conclude Services agreements and to introduce, promote and develop the Services and equipment with ALERT functionality.

Status of the Memorandum of Understanding

This MoU summarises the current understandings and intentions of the Parties. It will form the basis for Services agreements to be entered into by the Parties according to their respective roles. However, nothing in this MoU legally obligates any Party to any other Party. Also, this MoU does not affect the rights (including intellectual property rights) of any Party to material supplied by them as part of the Services. This MoU recognises that all Parties carry their own risks in providing ALERT services.

Migration to the ALERT Services

Each platform will adopt a workplan for inclusion in the overall European workplan within the ALERT Compendium to demonstrate how Services will conform to ALERT.

Service Agreements and Review of this MoU

Services agreements will be implemented in accordance with those parts of the table of contents of the ALERT Compendium which are appended to this MoU and marked in bold. The Parties will periodically review the results and consequences of their co-operation under this MoU and, when appropriate, will consider the need for improvements in their co-operation and make and introduce suitable proposals for modification or termination.

**DECLARATION DE PRINCIPES DE LA CEMT
CONCERNANT LES BONNES PRATIQUES EN MATIERE D'ERGONOMIE
ET DE SECURITE DES SYSTEMES D'INFORMATION EMBARQUES**

Adoptée par les Ministres des Transports en 1994

Introduction

Au cours des deux ou trois dernières années, le nombre de systèmes d'information des conducteurs mis sur le marché ou au stade du prototype s'est rapidement multiplié. Nombre de produits comportent un afficheur de bord et les Ministères des transports des pays de la CEMT s'inquiètent de plus en plus de l'influence possible de ces systèmes sur le comportement des conducteurs et, partant, sur la sécurité routière et la gestion de la circulation. En outre, nombre d'appareils de bureautique sont désormais disponibles sous forme d'unités portables qui peuvent être adaptées à l'utilisation en voiture.

Le présent document énonce une série de déclarations sur des aspects clés dont il y a lieu de tenir compte si l'on veut que les produits, et notamment ceux qui comportent des afficheurs, atteignent les plus hauts niveaux d'efficacité, d'efficacité et de sécurité à l'usage.

Il faut souligner qu'il s'agit d'un document provisoire, car dans plusieurs domaines les recherches à l'appui sont insuffisantes pour que l'on puisse préciser clairement et sans ambiguïté ce qui constitue un système embarqué sûr. De nombreux établissements de recherche se penchent actuellement sur la question et plusieurs projets de recherche des Communautés Européennes visent à produire des résultats objectifs, nécessaires pour élaborer des normes de performance. Le Comité Européen de Normalisation (CEN) a entamé des travaux en vue de mettre au point des normes de performance de cette nature pour les aspects liés à l'interface homme-machine de la télématique routière, dont l'achèvement est prévu pour 1998. Le présent document est distribué dès maintenant pour contribuer à cette démarche générale.

En résumé, la Déclaration :

- est diffusée pour contribuer à mieux faire connaître, en général, les systèmes d'information embarqués, les aspects liés à la sécurité et les possibilités d'utilisation les concernant ;
- ne s'applique qu'aux systèmes que les conducteurs utiliseront en conduisant ;
- n'entend pas se substituer à des normes, directives ou règlements nationaux, européens ou internationaux en vigueur ;
- vise à orienter l'action.

1. Objet de la Déclaration

1.1 La présente Déclaration détaille des aspects importants relatifs à la sécurité sur lesquels devraient se pencher les concepteurs, fabricants, fournisseurs et installateurs de systèmes d'information de bord dont on peut penser qu'ils pourraient être utilisés par les conducteurs en conduisant : aux fins du présent document, on entend par là une utilisation alors que le véhicule est en mouvement. L'utilisation d'équipements embarqués lorsque le véhicule est à l'arrêt pose moins de

problèmes de sécurité, bien que la vigilance s'impose tout de même pour surveiller ce qui se passe à l'extérieur quand on s'arrête en pleine circulation.

1.2 Elle est valable pour tous les systèmes d'information à l'exception de ceux qui sont exclusivement destinés à renseigner l'automobiliste sur l'état du véhicule ou de ses équipements (par exemple, compteur de vitesse, jauge de carburant, etc.).

1.3 Parmi ces systèmes, on peut citer les systèmes de communications (tels que téléphones et radios), les équipements de loisir, les systèmes d'informations routières, les systèmes de navigation, les terminaux mobiles pour données, les ordinateurs portables et les télécopieurs. Étant donné le vif essor des nouvelles technologies, il n'est pas possible d'énumérer maintenant tous les équipements couverts par la Déclaration, c'est pourquoi il ne faut pas considérer cette liste comme étant exhaustive.

1.4 La Déclaration concerne les équipements que les conducteurs peuvent utiliser en conduisant le véhicule, que celui-ci en comporte un seul ou plus, et les équipements susceptibles d'avoir des applications multiples et des affichages multifonction.

2. Qui est responsable de la sécurité ?

2.1 Les concepteurs, fabricants, fournisseurs et installateurs ont tous une part de responsabilité eu égard à la sécurité concernant la construction et l'installation des systèmes d'information embarqués. Les entreprises faisant la promotion de tel ou tel système, les employeurs, les sociétés de location et les conducteurs sont tous, de leur côté, en partie responsables de la façon dont les équipements sont utilisés.

3. Responsabilités des concepteurs et des fabricants

Questions générales

3.1 Les commandes des systèmes devraient être conçues pour pouvoir les fixer de façon sûre à l'intérieur des véhicules, là où elles pourront être utilisées en toute sécurité.

3.2 Le système devrait être conçu pour ne pas trop distraire le conducteur, ni entraîner un comportement potentiellement dangereux du conducteur ou des autres usagers de la route.

3.3 Les systèmes d'information devraient être compatibles et cohérents avec les matériels dont le véhicule est déjà équipé.

3.4 Les fonctions des systèmes qui ne sont pas censées être utilisées pendant que le véhicule est en mouvement devraient être conçues pour que les conducteurs ne puissent pas les mettre en route en conduisant.

3.5 Il ne faudrait pas que l'emploi d'un système compromette la sécurité de conduite du véhicule dans ses conditions d'utilisation normale ou bien en cas de panne partielle ou totale du système.

3.6 L'utilisation du système ne devrait pas entraîner un risque supplémentaire pour les autres usagers de la route.

3.7 Le système ne devrait pas présenter de risques d'origine électrique, chimique ou mécanique pour les occupants du véhicule, pendant son utilisation normale ou en cas d'erreur de manipulation raisonnablement prévisible, et il ne devrait pas non plus accroître le risque de blessure en cas d'accident.

3.8 Le système ne devrait pas représenter un risque de rayonnement électromagnétique ou autre pour les dispositifs de commande du véhicule, ses occupants ou d'autres usagers de la route.

3.9 Le système ne devrait pas être dangereux pour les occupants du véhicule ou d'autres usagers de la route parce que des personnes manquant d'expérience ou des enfants en feraient usage par mégarde ou sans bien connaître son fonctionnement.

3.10 Le système devrait être conforme aux normes, directives et règlements nationaux, européens ou internationaux applicables.

4. Interaction conducteur-système

4.1 L'affichage, quel qu'il soit, ne devrait pas distraire visuellement le conducteur. Il ne devrait pas gêner sa vision centrale ou périphérique.

4.2 Le système ne devrait pas produire de formes ou de sons susceptibles de surprendre brusquement le conducteur.

4.3 Le système devrait être facile à utiliser et pouvoir être éteint sans nuire au contrôle du véhicule.

4.4 Les conducteurs devraient pouvoir régler le volume des sons produits par le système.

4.5 Les informations audibles ne devraient pas empêcher d'entendre des sons extérieurs qui attirent l'attention.

4.6 Le système ne devrait pas exiger des conducteurs des réponses dans des délais limités lorsqu'ils introduisent des données dans le système. Les conducteurs devraient pouvoir imposer leur rythme d'interaction avec le système sans pénalisation.

4.7 Les informations fournies devraient, autant que faire se peut, parvenir en temps voulu et être assez précises pour aider les conducteurs. Les informations sur les itinéraires devraient leur être transmises suffisamment à l'avance pour qu'ils puissent manoeuvrer en toute sécurité.

4.8 Il conviendrait d'utiliser, chaque fois qu'il est possible de le faire, des icônes, symboles, mots, acronymes ou abréviations répondant à des normes agréées à l'échelon national et/ou international.

4.9 Les conducteurs devraient avoir la possibilité d'assimiler d'un coup d'oeil les informations transmises par affichage visuel, lesquelles doivent être assez brèves pour ne pas compromettre la sécurité de la conduite. Par exemple, il a été proposé comme référence que le regard ne dure pas plus d'une ou deux secondes dans les conditions de conduite les moins exigeantes au plan visuel (par exemple, sur une autoroute en ligne droite à trafic peu intense et à bonne visibilité).

4.10 Les messages textuels devraient être adaptés à la situation de la conduite, de lecture aisée et de longueur limitée. A titre indicatif, un maximum de sept mots a été suggéré pour les panneaux à messages variables.

4.11 Le texte à saisir sur clavier devrait être réduit au minimum pendant la conduite. Il convient d'éviter des séquences d'actions longues et répétitives.

5. Mode d'emploi et documentation concernant les systèmes

5.1 Le système devrait être accompagné d'un mode d'emploi, couvrant tous les aspects de l'installation, de l'utilisation et de l'entretien.

5.2 Les instructions devraient être exactes, simples et claires, et rédigées dans la langue du pays où le système est utilisé.

5.3 La documentation et le mode d'emploi devraient indiquer clairement les groupes d'utilisateurs visés et l'usage prévu du système.

5.4 La documentation et le mode d'emploi devraient indiquer clairement si des compétences ou connaissances particulières sont nécessaires pour utiliser le système.

5.5 Le mode d'emploi devrait être conçu pour durer afin que les propriétaires futurs puissent apprendre à se servir du système. L'idéal serait qu'il soit aussi intégré au système, par exemple sous forme de didacticiel.

6. Évaluation des systèmes¹

6.1 Le système devrait faire l'objet d'une évaluation, indépendante de préférence, eu égard à tous les aspects abordés dans la présente Déclaration de principes ou à d'autres règles qui pourraient être élaborées pour s'y substituer. En accord avec les autorités compétentes, l'auto-évaluation par des fabricants bien établis peut être effectuée en appliquant des méthodes recueillant l'approbation générale dès lors que ces méthodes auront été définies par les organismes appropriés.

6.2 Le responsable de l'évaluation devrait fournir au fabricant ou au concepteur un rapport écrit décrivant la méthode d'évaluation, expliquant pourquoi cette méthode est jugée la plus indiquée et exposant les résultats de l'évaluation. Ce rapport devrait aussi indiquer les limites des méthodes retenues et, en conséquence, des résultats obtenus.

6.3 Les concepteurs ou les fabricants devraient conserver toutes les informations relatives à l'évaluation du système.

6.4 Les détails de l'évaluation du système disponible sur le marché devraient être communiqués aux autorités compétentes si elles le demandent.

7. Responsabilités des fournisseurs

7.1 Les fournisseurs devraient s'assurer qu'aucune forme de promotion (publicité, par exemple) n'encourage un usage dangereux.

7.2 Les fournisseurs devraient solliciter des conseils ou des évaluations d'autorités ou d'experts compétents afin d'éviter la promotion de systèmes pouvant donner lieu à une utilisation peu sûre.

1. La Délégation allemande a émis des réserves concernant les points 6.1 à 6.4 compris.

7.3 Les fournisseurs devraient avoir une connaissance suffisante de l'équipement offert afin d'aider les acheteurs au moment de l'achat et de leur dispenser une assistance après-vente.

8. Responsabilités des installateurs

8.1 Le système ne devrait pas entraîner de gêne ou interférence avec les commandes ou instruments de bord du véhicule, en particulier ceux qui sont indispensables pour maîtriser le véhicule en toute sécurité.

8.2 Le système ne devrait pas gêner la vision du conducteur à l'extérieur du véhicule.

8.3 Le système devrait être placé et fixé conformément aux normes applicables concernant l'installation d'équipements dans les véhicules. Il devrait être facile à utiliser dans la position de conduite favorite du conducteur muni de sa ceinture de sécurité.

8.4 Si le système est destiné à être utilisé par le passager du siège avant ainsi que par le conducteur, il devrait être placé de sorte que son utilisation normale par le passager ne gêne nullement le conducteur.

8.5 L'installation devrait être effectuée en suivant les instructions du fabricant.

8.6 Lorsque l'on installe plus d'un système d'information dans un véhicule, l'installation complète devrait faire l'objet d'une évaluation tenant compte des critères de sécurité et des possibilités d'utilisation dans des situations correspondant à la réalité. Il conviendrait de recourir à l'aide d'un expert en tant que de besoin.

9. Responsabilités des employeurs

9.1 Dans la mesure où les employeurs peuvent être appelés à demander à leurs employés d'utiliser plus d'un système ou d'effectuer des opérations spécifiques pendant qu'ils conduisent, la personne qui fait installer un système d'information ou plus dans un véhicule devrait évaluer l'installation complète en tenant compte des critères de sécurité et des possibilités d'utilisation dans des situations correspondant à la réalité. Il conviendrait de recourir à l'aide d'un expert en tant que de besoin.

9.2 Les employeurs devraient vérifier que toute personne appelée à utiliser le système embarqué en conduisant est capable de le faire en toute sécurité.

9.3 Une formation adéquate devrait être dispensée sur tous les systèmes installés que les conducteurs devront utiliser. Il faudrait tenir à jour un dossier de formation et il conviendrait d'étudier des méthodes d'évaluation de l'efficacité de la formation.

9.4 Un exemplaire du mode d'emploi du fabricant à l'intention de l'utilisateur devrait être disponible dans tous les véhicules équipés. Il faudrait le conserver et le remettre aux propriétaires successifs du système.

9.5 Les employeurs devraient s'assurer que l'entretien du système soit effectué conformément aux instructions du fabricant.

10. Responsabilités des sociétés de location de véhicules

10.1 Les conducteurs devraient être informés de la finalité de tous les systèmes d'information installés dans le véhicule et il faudrait leur proposer des instructions pour qu'ils les utilisent en toute sécurité.

10.2 Un exemplaire du mode d'emploi du fabricant à l'intention de l'utilisateur devrait être disponible dans tous les véhicules équipés. Il faudrait le conserver et le remettre aux propriétaires successifs du système.

10.3 Les sociétés devraient s'assurer que l'entretien du système soit effectué conformément aux instructions du fabricant.

11. Responsabilités des conducteurs

11.1 C'est aux conducteurs qu'il appartient, en dernier ressort, d'assurer un contrôle sûr du véhicule. Ils ne devraient se servir des systèmes d'information de bord que lorsqu'ils peuvent le faire en toute sécurité.

11.2 Les conducteurs devraient s'assurer qu'ils ont accès au mode d'emploi du fabricant et ne devraient pas utiliser un système tant qu'ils ne sont pas certains qu'ils peuvent le faire en toute sécurité. Cela peut impliquer une période de formation ou de familiarisation.

11.3 Les systèmes d'information dont les commandes peuvent se tenir à la main ou se poser sur le siège ne devraient pas être utilisés en conduisant.

11.4 Les équipements de communications, même s'ils peuvent fonctionner les mains libres, devraient être utilisés avec prudence. Les conducteurs devraient prévenir leurs interlocuteurs qu'ils sont en train de conduire et que les contraintes de la conduite peuvent les amener à interrompre la conversation.

11.5 Les conducteurs devraient s'assurer que l'utilisation par un passager d'un système d'information ne compromet pas la sécurité de la conduite du véhicule.

11.6 Toutes les instructions concernant les équipements embarqués devraient être conservées et remises aux propriétaires successifs du système.

PRIORITÉS AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

Une stratégie communautaire et un cadre pour le déploiement de la télématique dans les transports routiers en Europe et des propositions d'action initiale ont été dessinés et approuvés par le Conseil des Ministres de l'UE. Pour ce qui est des actions initiales (1997-1999) il y a cinq domaines prioritaires :

- Les services d'information sur le trafic basés sur RDS-TMC ;
- l'échange de données sur le trafic et la gestion de l'information ;
- les systèmes de péage électronique ;
- l'interface homme-machine ;
- l'architecture de système.

Les autres applications prioritaires qui peuvent être révisées et mises à jour lorsque les priorités au niveau européen deviendront claires sont :

- l'information et le guidage avant et pendant le voyage ;
- la gestion du trafic urbain et interurbain son exploitation et son contrôle;
- les autres services télématiques de transport urbain ;
- le transport public ;
- les systèmes avancés de contrôle et de sécurité sur les véhicules ;
- l'exploitation commerciale des véhicules (les chaînes logistiques).

NOUVELLES TECHNOLOGIES DANS LES TRANSPORTS QUESTIONS POLITIQUES POUR LA DISCUSSION

[CEMT/CM(98)4]

La gestion du trafic est de plus en plus importante pour la politique des transports, ceci parce que le trafic s'accroît plus rapidement que la capacité des infrastructures, également parce que les objectifs de sécurité impliquent que le trafic soit géré avec encore plus d'efficacité, enfin parce que les menaces environnementales nécessitent une réduction des émissions liées au trafic ainsi que des autres impacts négatifs qui en découlent.

Les nouvelles technologies peuvent potentiellement contribuer à résoudre les problèmes qui se posent dans tous ces domaines, mais leur introduction soulève un certain nombre de questions politiques. Il est demandé aux Ministres de fournir des indications, à partir de leur propre expérience, sur les réponses possibles à certaines de ces questions.

1. Rôle des secteurs public et privé

Il est clair que le secteur privé est essentiel pour l'introduction et le développement des nouvelles technologies dans le transport. Les lignes politiques ont évolué et, dans beaucoup de pays, le secteur privé prend en charge des tâches antérieurement assumées par le secteur public.

Les pays essaient de définir un cadre à l'intérieur duquel le secteur privé peut opérer et à l'intérieur duquel la demande des consommateurs peut être favorisée.

- **En introduisant les nouvelles technologies dans le transport, quels types de tâches peuvent être laissés ou non au secteur privé ?**

2. Mise en oeuvre et harmonisation

Les Ministres ont discuté de l'introduction des nouvelles technologies dans le transport à plusieurs reprises. Ils ont toujours eu des attentes très élevées sur ce que l'on pourrait atteindre en faisant davantage appel à ces technologies. Toutefois, la mise en oeuvre de ces dernières est souvent gênée par des obstacles pratiques, techniques, institutionnels et financiers. En particulier, il existe des incertitudes sur les applications qui sont les plus pertinentes eu égard à leur coût et sur celles qui satisfont le mieux des objectifs de politique des transports.

- **Existe-t-il des enseignements sur la façon d'évaluer différentes possibilités technologiques, sur les circonstances à partir desquelles leur mise en oeuvre sera un succès et sur la façon de dépasser les obstacles à leur mise en oeuvre ?**

Du point de vue de l'usager les systèmes devraient être sans ruptures et fonctionner partout : ils devraient être interopérables. Dans certains cas, cela nécessite une standardisation et une harmonisation internationales des systèmes. Dans d'autres cas, la standardisation pourrait prendre trop de temps ou être trop coûteuse.

- **Existe-t-il des exemples ou des indications sur la façon de distinguer ces différents cas ?**

3. Réalisation des objectifs liés à la politique des transports

a) Sécurité

La sécurité est une préoccupation primordiale. Elle a deux dimensions : réactive et pro-active. Les préoccupations réactives visent à s'assurer que ce qui est fait, par exemple l'introduction de nouveaux équipements à bord des véhicules, ne distraie pas le conducteur et ne réduise pas, par conséquent, la sécurité. Les préoccupations pro-actives concernent des techniques qui ne seraient probablement pas introduites par le marché mais qui pourraient avoir des effets significatifs, par exemple le contrôle des vitesses.

- i) **Comment peut-on s'assurer que l'addition de nouveaux équipements dans les véhicules (téléphone, écran d'ordinateur, etc.) ne surchargent pas ou ne distraient pas le conducteur et par conséquent ne réduisent pas la sécurité ?**
- ii) **Quelles applications des nouvelles technologies sont-elles les plus prometteuses pour améliorer, dans des conditions économiques, la sécurité dans le système de transport et comment pourraient-elles être introduites ?**

b) Environnement

C'est un objectif essentiel que la gestion du trafic concoure à réduire l'impact environnemental négatif du transport. Ceci peut être fait en partie en régulant les flux de trafic et en réduisant ainsi la congestion et les émissions.

- **Quelles mesures de gestion du trafic peuvent aider à réduire les impacts environnementaux négatifs du transport routier et comment peuvent-elles être introduites ?**

c) Usage des modes alternatifs

En théorie, les technologies d'information peuvent bénéficier à tous les modes et peuvent être utilisées pour encourager l'utilisation des modes les moins empruntés ou les plus pertinents pour l'environnement. En pratique, il est cependant possible que le principal bénéficiaire des nouvelles technologies soit le transport routier.

- **Comment limiter ce risque de telle sorte que les autres modes bénéficient également de l'introduction des nouvelles technologies ?**

4. Applications dans les nouveaux pays membres

La plupart des nouveaux pays membres rencontrent des problèmes pressants et ne regardent donc pas l'introduction des nouvelles technologies comme des priorités. Cependant, il pourrait être possible de lier économiquement, afin d'en réduire les coûts, ces nouvelles technologies à la modernisation des infrastructures et aux travaux de construction en cours.

- **Y-a-t-il des actions que les nouveaux pays membres peuvent entreprendre, ou qui seraient nécessaires, de telle sorte que l'introduction des nouvelles technologies soit facilitée ?**

ÉVOLUTION DU CONTINGENT MULTILATÉRAL

[CEMT/CM(98)7/FINAL]

1. Evolution globale du système

Lors du Conseil des Ministres de Budapest en 1996, le principe d'introduire un contingent pour camion "plus vert et sûr" au 1er janvier 1997 a été accepté. A la suite de cette décision [cf. CEMT/CS/M(96)3, Point 8, page 5] il a été convenu d'attendre "de voir comment marche le nouveau système et de l'évaluer pour faire des propositions soit d'augmentation, soit de changement de procédures pour le Conseil des Ministres de Copenhague en 1998".

Par ailleurs, une simplification du système a été demandée à plusieurs reprises. Les propositions sur l'évolution possible du contingent, formulées par différentes délégations, ont été reproduites dans le document CEMT/CS/TR(96)8.

A la lumière de ces différentes sources, force est de constater les difficultés suivantes :

- d'une part, les pays qui ont actuellement émis des réserves ont affirmé récemment qu'ils ne comptaient pas les lever dans un avenir proche¹. Seule, l'Italie a laissé entendre que sa position pourrait être révisée pour le Conseil de Copenhague, mais il n'a pas été possible jusqu'à maintenant d'avoir davantage d'éclaircissements ;
- d'autre part, une évaluation correcte de l'utilisation effective du contingent est très hasardeuse, la collecte des données étant toujours fragmentaire : pour le premier semestre de 1997, seuls 10 pays sur 34 ont fourni, au 1er février 1998, des statistiques.

Compte tenu de ces éléments, et du désir légitime de certains pays Membres d'obtenir une augmentation substantielle du contingent qui leur est attribué, le Conseil des Ministres de Copenhague a adopté la proposition suivante :

"....donner la possibilité d'échanger :

- ***une autorisation traditionnelle contre deux autorisations pour camions "verts" (jusqu'à 100 pour cent du contingent de base) ; ou***
- ***une autorisation traditionnelle contre quatre autorisations pour camions "plus verts et sûrs" (jusqu'à 100 pour cent du contingent de base).***

Cette proposition est cohérente avec une politique de développement durable des transports et d'objectifs permettant de mieux prendre en compte, notamment en ce qui concerne les transports routiers, la protection de l'environnement.

Cette proposition d'augmenter la proportion des autorisations traditionnelles à échanger contre des autorisations pour camions verts ou camions plus verts et sûrs entrera en vigueur au 1er janvier 1999.

La réalisation totale de cet échange progressif pourrait être déterminée à une date d'échéance, par exemple 2001 ou 2002. Une certaine simplification serait ainsi accomplie par l'octroi d'autorisations à deux catégories au lieu de trois catégories de véhicules. Il appartiendra au Comité des Suppléants de faire ultérieurement des propositions concrètes sur cette date d'échéance.

2. Création d'un contingent spécial²

A la demande de la Bosnie-Herzégovine, formulée dès septembre 1997, de considérer la possibilité de changer, pour des raisons liées à la conjoncture économique et politique de ce pays -- le réseau ferroviaire de Bosnie-Herzégovine étant toujours hors d'usage -- la base de distribution du contingent fixée en 1995 (de 120 à 141), il a été convenu que chaque délégation réfléchirait quant à la possibilité de créer un contingent spécial pour motif "humanitaire".

En décembre 1997, la Moldova demandait à son tour à bénéficier d'un traitement identique, du fait des préjudices subis pendant le conflit armé de Transnistrie, 5 ans auparavant, et dont les conséquences sont toujours vives, plus de 90 pour cent des marchandises étant toujours transportées par la route. La Moldova demande de porter à 151 au lieu de 128, les autorisations du contingent de base.

Aucune délégation ne s'est montrée opposée au principe de l'octroi d'un contingent spécial pour ces deux pays, à condition que ce soit pour une période limitée, sur des critères précis, et que ce contingent spécial soit reconsidéré chaque année.

Le Conseil des Ministres a manifesté son accord sur :

1. Critères préalables à l'octroi d'un contingent "spécial" :

- une situation économique particulièrement mauvaise, due aux conséquences d'une catastrophe naturelle ou d'un conflit armé, avec*
- impossibilité ou très grande difficulté de recourir à d'autres modes de transport de marchandises que la route*

2. Montant du contingent "spécial" - proposition : 25 autorisations traditionnelles, (= 50 vertes = 100 plus verts et sûres)

3. Périodicité - proposition : 3 ans au maximum, reconsidéré chaque année.

L'octroi de ce contingent spécial pour la Bosnie-Herzégovine et la Moldova entrera en vigueur dès le 1er juillet 1998.

3. Contingent pour les nouveaux pays Membres

Le Conseil des Ministres a chargé le Comité des Suppléants de déterminer quel pourrait être le nombre d'autorisations dont les nouveaux pays Membres de la Conférence pourraient bénéficier, en fonction des différentes données statistiques que ces pays auront communiquées au Secrétariat et en

suivant les mêmes critères qui ont servi, dans le passé, à la détermination des contingents d'autorisations multilatérales.

En ce qui concerne la **Fédération de Russie** :

	1994	1995	1996
Superficie : 17 075 000 km ²			
Population (estimation en milliers)	147 970	148 140	147 740
PNB (milliards de roubles)	610 745	1 630 079	2 256 120
Taux de change (1US\$= au 31.12.)	2.191	4.559	5.121
Transport routier de marchandises (par transporteurs nationaux) (millions t-km)	137 000	126 200	111 300

En ce qui concerne la **Géorgie** :

	1994	1995	1996
Superficie : 69 700 km ²			
Population (estimation en milliers)	5 418	5 416	5 423
PIB (millions US\$)	1 683	2 442	3 602
Taux de change (1US\$= au 31.12.)	1 280 000 G. Cupons	1.245 Georg. LARI (GEL)	1.274 Georg. LARI (GEL)
Transport routier de marchandises (par transporteurs nationaux) en millions t-km	84	130	131

En faisant référence à la méthodologie retenue dans les documents précédents [cf. CEMT/CM(97)19], et en fonction d'autres données disponibles auprès de l'OCDE pour des années comparables, nous obtenons la classification suivante :

Colonne 1 : pays

Colonne 2 : transports de marchandises en milliards de tonnes-km (source : dépliant CEMT 1994, Eurostat 1994 et contributions des nouveaux pays)

Colonne 3 : classement par ordre décroissant des pays selon le critère de la deuxième colonne

Colonne 4 : contribution au budget de la CEMT en pourcentage (hypothèse établie par les services de l'OCDE en juin 1997)

Colonne 5 : classement des pays par ordre décroissant de participation pour le critère de la 4ème colonne

Colonne 6 : moyenne des colonnes 3 et 5

Colonne 7 : classement selon le nombre d'autorisations reçues au 1er janvier 1994 (ou contingent de base)

1	2	3	4	5	6	7
Allemagne	274.78	1	25.00	1	1	1
Autriche	5.95	23	2.30	11	34	12
Bélarus	12.48	20	0.10	26	23	7
Belgique	41.63	10	2.87	8	9	4
Bosnie-Herzégovine	0.02	36	0.10	26	31	10
Bulgarie	32.60	11	0.10	26	18.5	7
Croatie	0.62	34	0.19	23	28.5	9
Danemark	21.65	15	1.68	12	13.5	7
E.R.Y.M.	1.5	30	0.10	26	28	9
Espagne	96.51	6	6.51	5	5.5	6
Estonie	1.42	31	0.10	26	28.5	9
Finlande	24.80	13	1.14	15	14	6
France	161.80	2	15.90	2	2	2
Grèce	16.62	18	0.87	17	17.5	6
Hongrie	13.01	19	0.39	20	19.5	7
Irlande	5.26	25	0.55	19	22	7
Italie	139.27	4	12.06	3	3.5	11
Lettonie	1.40	32	0.10	26	29	9
Lituanie	4.57	27	0.10	26	26.5	9
Luxembourg	3.47	28	0.19	23	25.5	10
Moldova	4.78	26	0.10	26	26	9
Norvège	8.88	22	1.48	14	18	6
Pays-Bas	62.89	8	4.17	6	7	3
Pologne	45.36	9	0.86	18	13.5	5
Portugal	17.93	17	0.98	16	16.5	7
Rép. Tchèque	22.66	14	0.37	21	17.5	7
Rép. Slovaque	5.87	24	0.12	25	24.5	9
Roumanie	18.32	16	0.20	22	19	7
Royaume-Uni	152.18	3	11.69	4	3.5	6
Slovénie	2.44	29	0.16	24	26.5	9
Suède	29.04	12	2.36	9	10.5	5
Suisse	11.05	21	3.55	7	14	8
Turquie	95.02	7	1.59	13	10	7
Ukraine	0.78	32	0.10	26	29	9
Fédération de Russie	137.00	5	[2.31]	[10]	7.5	
Géorgie	0.08	35	[0.10]	[26]	30.5	

Compte tenu de l'évolution du contingent au cours des années et afin de ne pas léser les nouveaux pays Membres, il a été proposé, par le passé, d'accorder à ces derniers une sorte de clause de la "nation la plus favorisée" et donc de leur attribuer le nombre d'autorisations le plus élevé que détiennent actuellement les pays qui ont un classement similaire selon les critères considérés (PNB et t-km). Nous reprenons la même clause dans le présent document.

On peut ainsi remarquer que la Géorgie a un classement proche de celui de la Bosnie-Herzégovine et de la Moldova. La Fédération de Russie a une position proche de la Belgique, de l'Espagne et des Pays-Bas.

En fonction de tous les éléments précités, le Conseil des Ministres, réuni à Copenhague, a décidé de l'allocation, à partir du 1er juillet 1998 :

*Fédération de Russie : 234 autorisations
Géorgie : 120 autorisations*

NOTES

1. Ce qui signifie, pour l'Autriche, que seulement :
 - 16 autorisations pour camions traditionnels, ou
 - 32 autorisations pour camions "verts", ou
 - 64 autorisations pour camions "plus verts et sûrs", sont valables sur son territoire.
2. L'Autriche et l'Italie ont émis une réserve sur ce point.

NOTE SUR LES ASPECTS SOCIAUX DU TRANSPORT ROUTIER

[CEMT/CM(98)10]

Le Communiqué conjoint des Ministres [CEMT/CM(97)1] sur la politique des transports à l'échelle du continent européen, adopté à Berlin en 1997, souligne le rôle de la CEMT :

- “comme devant aider, en sa qualité de forum politique, à la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- comme devant faciliter le commerce et le développement économique du continent d'une manière durable.”

Le Conseil a par ailleurs estimé que des efforts substantiels devraient être accomplis vers une :

“Harmonisation et amélioration des conditions de concurrence, y compris des aspects sociaux, et l'application équitable et non-discriminatoire des dispositions correspondantes”,

et a décidé, à cet effet, que la CEMT :

“continuera à favoriser le processus d'intégration par toute une série d'actions et de contributions politiques, en constituant un forum permettant un dialogue ouvert et tourné vers l'avenir, en réalisant des études, en procédant à des analyses des politiques mises en oeuvre et en favorisant l'échange d'informations”.

Sur la base du Communiqué conjoint, le Secrétariat, à la lumière des récents événements qui ont eu lieu dans plusieurs pays d'Europe et qui ont mis en avant une mauvaise connaissance de la situation de la profession de transporteur routier dans chaque pays, a souhaité lancer une enquête afin de mieux connaître les dispositions nationales en la matière, sans vouloir faire double emploi avec les initiatives prises par la Commission Européenne.

Le questionnaire est divisé en deux parties principales, l'une ayant trait aux définitions du temps de travail et par voie de conséquence aux heures de travail, aux temps de repos, au temps de conduite maximum, etc., l'autre se rapportant aux salaires et rémunérations liées aux activités de transport. Le questionnaire pose aussi des questions sur la formation des conducteurs et les contrôles.

Les premiers résultats de cette enquête, à partir des dix-huit réponses reçues, montrent une grande diversité tant sur la quantité que sur la substance des réponses. Les définitions utilisées dans divers pays différent sensiblement. Il est actuellement très difficile d'établir un rapport de synthèse, d'autant plus que toutes les réponses ne sont pas encore arrivées.

En attendant, il est prévu de compiler l'ensemble de ces réponses afin d'affiner, si nécessaire, certaines des questions posées et ce, afin d'avoir, pour le Conseil de Varsovie, un rapport d'ensemble

sur les conditions sociales du transport routier de marchandises et le niveau d'harmonisation des pays de la CEMT.

En outre, il convient de noter qu'un Séminaire sera organisé sur ce sujet en décembre 1998. Les résultats de ce Séminaire seront intégrés dans le rapport.

Il est demandé aux Ministres d'exprimer leur point de vue quant aux questions soulevées par l'harmonisation des conditions sociales du transport routier et aux travaux que la CEMT doit entreprendre dans ce domaine en vue du débat prévu sur ce sujet lors du Conseil de Varsovie.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LA SITUATION DU TRANSPORT COMBINÉ EN EUROPE

[CEMT/CM(98)15/FINAL]

(Les conclusions et les recommandations ont été publiées par la CEMT en 1998 sous le titre
« *Rapport sur la situation actuelle du transport combiné en Europe* »)

Le rapport sur la situation du transport combiné en Europe présenté dans le document CEMT/CM(98)14, a été rédigé dans un premier temps par le Docteur Seidelmann, Directeur du *Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr* (Francfort-Allemagne), et finalisé selon les remarques du Groupe de la CEMT sur les transports combinés et du Comité des Suppléants. Ce rapport étend son champ d'observation au delà de la route et du rail aux voies navigables et à la navigation côtière. Il montre non seulement la situation du transport combiné dans les différents pays Membres de la CEMT sur les axes d'importance internationale identifiés dans le rapport mais fait aussi ressortir les faiblesses actuelles du secteur tout en suggérant des améliorations possibles.

Principales conclusions

Fondées sur le contenu du rapport en général, et plus particulièrement sur le résumé du Chapitre final, comparant la situation à celle décrite dans le rapport de 1992, les principales conclusions peuvent être ainsi résumées :

Infrastructures

Les caractéristiques des infrastructures sont parfois, soient inadaptées, soient incompatibles, principalement en ce qui concerne les gabarits, et ne peuvent pas pleinement couvrir les besoins d'un réseau de transport combiné performant.

Terminaux

Des goulets d'étranglements sont souvent identifiés en raison du manque de capacité des installations et de la qualité des opérations terminales.

Passage des frontières

Une coopération plus efficace entre tous les acteurs engagés dans les opérations de transport combiné (compagnies de chemins de fer, sociétés de transport combiné et autorités nationales) est attendue en vue de faciliter le passage des frontières. Même si des solutions simples d'ordre technique et organisationnel sont connues, elles ne sont toujours pas appliquées.

Suivi des mouvements de transport combiné

Les informations en temps réel sur la progression des mouvements de transport combiné, comme cela est une pratique habituelle en transport routier, sont trop souvent mal développées voire indisponibles.

Transport maritime à courte distance et navigation intérieure

La navigation côtière est déjà très importante sur plusieurs courants d'échanges intra-européens. Le transport combiné comportant une partie en navigation côtière se développe sur certains axes même si le transport combiné utilisant la navigation côtière et la navigation intérieure semble encore peu développé dans l'ensemble de l'Europe.

La connaissance des possibilités de développement et des contraintes à surmonter est encore limitée. C'est pourquoi des recherches complémentaires sur le transport combiné comprenant de la navigation côtière et intérieure sont toujours nécessaires.

Ces principales conclusions montrent que le transport combiné est particulièrement sensible aux variations de coûts et de prix au vu des caractéristiques propres des différents modes impliqués et qui sont eux-mêmes concurrents et aux nombreuses interventions dans la chaîne d'acheminement. En outre, cette multiplicité d'interventions influe aussi sur la qualité du service. La plupart des recommandations figurant dans les rapports et Résolutions antérieurs de la CEMT sur le développement des transports combinés, en particulier celles contenues dans la Résolution adoptée à Annecy en mai 1994 [CEMT/CM(94)13] ainsi que dans la Résolution adoptée à Berlin en avril 1997 [CEMT/CM(97)22/Final] restent d'actualité et doivent être mieux appliquées. Dans ce contexte, il semble vraiment utile d'insister auprès des partenaires tant publics que privés, nationaux qu'internationaux, sur certains éléments nécessaires pour garantir à la fois une amélioration effective et un développement durable du transport combiné.

C'est pourquoi les Ministres, réunis à Copenhague, les 26 et 27 mai 1998,

PRENNENT NOTE du rapport sur le développement du transport combiné en Europe [CEMT/CM(98)14] ;

RECOMMANDENT à cette fin,

aux Institutions nationales et internationales :

en ce qui concerne les coûts et les prix

- de prendre en compte les conclusions des travaux relatifs aux conditions équitables de concurrence entre modes (e.g. internalisation des coûts externes). Il en est de même de la transparence des conditions de concurrence et de coopération au sein de chaque mode (e.a. transports routiers et ferroviaires) ;

en ce qui concerne les réseaux

- de respecter et d'appliquer les normes conclues sur le plan international (e.g. l'Accord AGTC), sur les itinéraires convenus ;
- d'intégrer dans la planification régionale les installations terminales de transport combiné liées à l'aménagement des activités commerciales dérivées du trafic de marchandises et des centres logistiques, y compris lorsque des pays voisins sont concernés ; le choix d'itinéraires

spécifiques, programmés par phase, pourrait être de nature à concentrer les moyens mis en oeuvre et à concourir à une augmentation de la qualité autant que de la capacité des services offerts ;

- d'accorder, autant que possible, des subventions à l'investissement en terminaux sous certaines conditions et seulement pour des terminaux viables ;
- de concentrer les efforts financiers afin de faire disparaître les goulets d'étranglements ;

en ce qui concerne l'interopérabilité

- d'assurer une stabilité des dimensions maximales des véhicules routiers dans le cadre légal dessiné par l'Union Européenne (Directive 96/53/CEE), afin d'avoir une base décidée en commun pour des normes d'unités de transport combiné ;
- d'assurer une meilleure compatibilité des systèmes de signalisation ferroviaire visant à un meilleur écoulement du trafic, en utilisant aussi bien des moyens techniques que commerciaux ;
- d'encourager la recherche opérationnelle relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport, que ce soit pour les Unités de Transport Intermodal (U.T.I.), les interfaces ou les systèmes d'information ;
- de porter une attention particulière aux UTIs gerbables pour le développement du transport maritime à courte distance et du transport par voies navigables ;

en ce qui concerne le processus d'exploitation

- de prendre les mesures nécessaires pour que les chemins de fer aient les mêmes chances de développement que les autres modes sur ce marché, en favorisant tout d'abord une meilleure coopération entre les réseaux et en développant de même une discipline de marché, qui comporte notamment une certaine concurrence entre les différents opérateurs. Les pays Membres devraient tenir compte des Directives de l'Union Européenne, en ce qui concerne le développement des chemins de fer communautaires (91/440/CE), les licences des entreprises ferroviaires (95/18/CE) et la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure (95/19/CE), telles qu'elles sont déjà mentionnées dans les Résolutions CEMT 93/6 et 95/3 ;

en ce qui concerne les mesures réglementaires et les contrôles

- d'accorder, lorsque cela est possible, des déductions partielles, voire totales, des taxes, péages et droits d'usage de l'infrastructure routière sur les véhicules affectés à des opérations de transport combiné, en particulier pour les parcours initiaux et terminaux ;
- d'accorder également des exemptions de certaines restrictions et interdictions de circulation telles qu'elles s'appliquent habituellement au transport routier international ;
- de maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'Unités de Transport Intermodal (UTI), lors des parcours initiaux et terminaux ;
- de prendre les dispositions nécessaires pour mener les contrôles douaniers et assimilés (y compris les contrôles vétérinaires et phytosanitaires) autant que possible aux points de chargement et de déchargement, afin d'accélérer les opérations de transport combiné, raccourcir les délais de livraison et rendre fiables les horaires de transport combiné ;

aux différents opérateurs de la chaîne de transport combiné

- qu'ils coopèrent plus étroitement dans un environnement adéquat de concurrence, afin de fournir un service de qualité, fiable et flexible, de rechercher et d'ouvrir ensemble de nouveaux marchés ;
- que des efforts soient entrepris par tous les opérateurs pour offrir un niveau de prix des opérations de transport combiné aussi compétitif que possible avec les services de transport routier ;
- que les capacités des terminaux soient augmentées par des heures d'ouverture plus longues et des prestations de service plus efficaces, en particulier en ce qui concerne les opérations de transbordement ;
- que l'utilisation des technologies les plus performantes soit encouragée (équipements de transfert, wagons, UTIs) ;
- qu'une information en temps réel sur la progression du transport combiné soit fournie aux clients. Ceci implique que les opérateurs utilisent des systèmes EDI performants et compatibles ;
- que le développement des opérations de transport combiné le long d'itinéraires spécifiques, tels que ceux expérimentés au sein de l'Union Européenne soit pris en compte pour réaliser les objectifs mentionnés ci-dessus ;

CHARGENT, aux fins de ces recommandations, le Comité des Suppléants de continuer à surveiller le développement de ce secteur des transports et de lui faire rapport ultérieurement sur les progrès accomplis.

LA LEGISLATION POUR AMÉLIORER LES MOYENS D'ACCÈS AU TRANSPORT POUR LES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE

[CM(98)16/FINAL]

APERÇU GENERAL

Le présent rapport fournit des renseignements sur les dispositions législatives mises en œuvre par les pays pour améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports. Ce rapport révèle :

- Que de nombreuses nouvelles mesures législatives ont été prises par les pays Membres de plein droit et Membres associés de la CEMT depuis le début des années 90.
- Que la situation varie beaucoup selon les pays, certains appliquant des politiques très volontaristes, tandis que d'autres se limitent à quelques mesures.

Une analyse plus approfondie de la situation fait ressortir les points suivants :

- La législation ne suffit pas à elle seule pour améliorer l'accessibilité ; elle doit être judicieusement élaborée (dans le cadre d'un dialogue avec les principaux acteurs et, par exemple, au moyen de lignes directrices ou de codes de bonne pratique) et être appuyée par diverses mesures (information, mesures d'incitation).
- La législation ne devrait pas restreindre ni paralyser l'innovation, mais énoncer des objectifs d'accès clairement définis sans nécessairement identifier les solutions techniques.
- La législation doit être appliquée et réévaluée régulièrement.

La CEMT devrait :

- Diffuser les renseignements contenus dans le présent rapport aussi largement que possible, de façon que les pays puissent évaluer leurs progrès les uns par rapport aux autres. Dans cette optique, le présent rapport sera accessible sur INTERNET, ainsi que distribué selon les modalités habituelles.
- Examiner régulièrement cette information pour qu'elle garde son actualité et sa pertinence.

NOTE DE SYNTHÈSE

Généralités

Améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports constitue un objectif d'action déclaré pour tous les pays Membres de la CEMT. Jusqu'à récemment, et en particulier en Europe, des progrès ont été principalement effectués par le biais de moyens non-législatifs. La réalisation de cet objectif est de plus en plus appuyée par des mesures législatives, notamment par des lois d'application générale sur les droits des personnes ou la non-discrimination et/ou des règlements spécifiques concernant l'accès aux moyens de transport.

Le présent rapport vise à faire le point sur la situation actuelle dans ce domaine. Il évoque aussi les enseignements qu'il serait possible de tirer de diverses nouvelles expériences.

Afin de comprendre et d'évaluer les diverses pratiques actuelles les différents pays Membres ont été invités à fournir des informations et des analyses sur leur situation en ce qui concerne :

- la législation générale régissant les droits des personnes handicapées et/ou à mobilité réduite ;
- les lois ou règlements concernant l'accessibilité des divers modes et/ou des cheminements piétonniers et du milieu bâti ainsi que les codes de bonne pratique ou lignes directrices en la matière ;
- la législation et la réglementation en cours de préparation ;
- et, en ce qui concerne l'application de ces différentes dispositions, les systèmes de contrôle et les sanctions éventuelles dans le cas où elles sont prévues par la réglementation.

Il était demandé aux pays de préciser les problèmes posés par la mise en œuvre de ces dispositions.

Le rapport contient des renseignements sur 26 pays :

Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Japon, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Turquie.

Les réponses ont été traitées et présentées selon un format uniforme (cf. fiches par pays ci-jointes).

Cependant, il importe de souligner que l'information recueillie est plus ou moins étoffée selon les pays. Certains se sont limités à ne traiter que ce qui relève de la compétence de l'administration centrale, tandis que d'autres n'ont fourni que peu de renseignements, ou aucun, sur certaines questions détaillées telles que les sources de financement ou les concessions tarifaires. Certains pays ont communiqué des renseignements quant aux personnes concernées par la politique menée, parfois de manière assez précise. Il en est de même pour tout ce qui concerne les moyens de contrôle d'application de la réglementation ou les sanctions éventuelles. Il importera donc de tenir compte de ces différences lorsqu'on effectuera des comparaisons détaillées entre les pays. On pourra obtenir un complément d'information auprès des correspondants nationaux, dont les coordonnées figurent en annexe. En outre, l'efficacité de la réglementation en vigueur n'a pas encore fait l'objet d'une

évaluation complète, notamment parce qu'il est souvent trop tôt en ce qui concerne les nouvelles mesures.

Une évaluation comparative plus poussée visant à mettre en lumière les points de convergence ainsi que les écarts pouvant exister entre les différents pays exigerait des efforts supplémentaires considérables et n'entre pas dans les objectifs du présent rapport.

Principales constatations

Au vu des renseignements recueillis, il est possible de formuler les observations générales suivantes :

- Il existe des écarts importants entre les politiques des différents pays. Dans certains pays, la législation et la réglementation procèdent d'une politique très volontariste en faveur des personnes à mobilité réduite, tandis que dans d'autres, les mesures mises en œuvre sont limitées.
- La politique d'accessibilité en matière de transports peut être totalement "régionalisée", les régions ayant une large compétence en matière de directives, de réglementation, de mise en œuvre et de contrôle.
- Certains pays ont inscrit les fondements de leur politique en faveur des personnes handicapées dans leur constitution, mais les implications précises des dispositions ne sont pas toujours claires, pour diverses raisons qui sont énumérées ci-après.
- Un certain nombre de pays reconnaissent formellement les droits fondamentaux des personnes handicapées, notamment en matière de déplacements et dans l'usage des différents modes de transport, en se fondant sur la notion de non-discrimination ou d'égalité entre tous les citoyens. Dans la plupart des pays, ce cadre législatif non discriminatoire confère aux personnes concernées ou aux associations qui les représentent le droit d'engager des procédures pour non respect de la réglementation.
- A quelques exceptions près, l'ensemble des législations et réglementations des divers pays Membres datent des années 90 ou, en tout cas, leur caractère obligatoire a été renforcé ces dernières années.
- Le caractère obligatoire des directives mises en place au niveau national ou régional est renforcé dans certains pays par la mise en place de mécanismes de contrôle et de sanctions, notamment : refus de licence d'exploitation, poursuites judiciaires par les personnes concernées, possibilité de sanctions pénales. En général, les méthodes d'application et de contrôle varient beaucoup selon les pays.

Le tableau ci-joint donne un bref aperçu de la situation dans chaque pays. Ce tableau a une valeur indicative et il convient de consulter les experts nationaux pour obtenir de plus amples renseignements.

L'analyse de l'incidence possible des mesures législatives sur l'accessibilité doit tenir compte de certaines considérations générales, qui se sont dégagées de la réflexion approfondie menée par le groupe de travail.

Questions à considérer

Premièrement, outre les différences réelles qui ressortent des lois, il convient aussi de mentionner que la "culture" législative varie selon les pays, y compris entre ceux de l'Union

européenne. Ainsi, des dispositions en apparence très similaires pourront se prêter à des interprétations différentes d'un pays à un autre. De plus, il existe souvent des dispositions "échappatoires" qui peuvent être interprétées différemment. Certains pays ont tendance à légiférer plus rapidement que d'autres, mais n'appliquent pas toujours leurs lois très rigoureusement, tandis que dans d'autres, on aura une beaucoup plus grande propension à utiliser les lois pour tenter des poursuites.

Deuxièmement, la législation ne suffit pas à elle seule à garantir une meilleure accessibilité. D'une part, les lois d'application générale doivent être complétées par une réglementation détaillée et, d'autre part, elles doivent être appuyées par des campagnes d'information et de communication axées sur les principaux acteurs, par des programmes de formation des intervenants concernés (architectes et urbanistes ainsi que ceux qui interviennent directement dans la prestation des services de transport), ainsi que par un suivi attentif des projets afin que ceux-ci ne soient pas compromis par des imperfections.

Troisièmement, il importe d'établir un équilibre judicieux entre une législation qui serait trop général et, au contraire, des dispositions trop détaillées. Les lois d'application générale contiennent le plus souvent des articles où figurent les termes "accès raisonnable" ou "coût acceptable", qui peuvent prêter à controverse et ralentir la mise en application. Par ailleurs, ce genre de législation peut être nécessaire pour assurer une mise en œuvre graduelle. En ce qui concerne les dispositions détaillées, la législation ne devrait pas prescrire de véhicules ou d'équipements spécifiques ; les spécifications techniques doivent permettre de recourir à des solutions diverses, sans faire obstacle à l'innovation. Une législation trop restrictive ou trop lourde risque d'être inefficace et contraire à l'effet recherché. En outre, il existe un risque d'effets pervers provenant d'une législation trop restrictive.

Quatrièmement, à quoi bon introduire une législation à laquelle n'adhèrent pas l'industrie ou les groupes concernés ? Une loi peut être adoptée, mais ses dispositions peuvent être rendues inopérantes par des obstacles techniques ou autres s'il manque la volonté de les mettre en œuvre. C'est pourquoi il est important de s'assurer au préalable une large adhésion et d'élaborer des solutions réalistes avec l'industrie avant de légiférer. L'expérience des Etats-Unis, dans les années 70 et 80, a donné lieu à de nombreuses actions en justice, souvent sans résultats tangibles, et permet de conclure que cette façon de progresser est souvent la moins efficace par rapport aux coûts. De nombreux pays ont eu recours à **des codes de pratique** ou **des lignes directrices** comme moyens non-législatifs de gagner un large soutien pour des mesures destinées à améliorer l'accessibilité.

Cinquièmement, il faut faire appliquer la législation. Cela est évident quand il s'agit de normes physiques précises à respecter. En revanche, il peut être laborieux, difficile et coûteux d'évaluer les infractions aux dispositions législatives générales relatives à la discrimination ou aux droits du citoyen. On peut faire respecter les lois par des mesures d'incitation et des sanctions. Il serait peut-être possible de lier l'aide financière au respect de la réglementation, notamment en ce qui concerne les subventions aux entreprises de transports publics.

Sixièmement, une législation doit être régulièrement examinée et réévaluée, ce qui veut dire qu'un pays devra bien sûr mesurer l'efficacité de ses dispositions législatives par rapport aux objectifs nationaux qu'il s'est fixés, mais qu'il aura aussi intérêt à se renseigner sur les expériences des autres pays et sur les résultats qu'ils auront obtenus.

Aperçu général de la législation, de la réglementation et des lignes directrices relatives à l'accessibilité des transports dans 23 pays

Pays	Textes réglementaires nationaux		Normes, lignes directrices, recommandations	Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles
	de portée générale	spécifiques		
Allemagne	1 national 1 régional	Chemin de fer, métro Chemin de fer	Normes DIN : règles relatives à l'accessibilité	
Autriche	1 national	Transports spécialisés	Recommandations pour les architectes et les opérateurs de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Oui, loi de 1994 concernant les bâtiments publics. • Loi n° 159/1960 sur la circulation routière.
Belgique	1 national 1 régional	Transport aérien	Chemin de fer et métro	
Canada	1 loi-cadre - modes du transport relevant de la compétence du gouvernement fédéral		<ul style="list-style-type: none"> • Equipement de transport aérien et ferroviaire • Conditions de transport aérien et ferroviaire • Formation du personnel de l'industrie du transport • Entraves à la communication (transport aérien) 	Oui, en cas de plainte des voyageurs
Danemark		<ul style="list-style-type: none"> • Transport routier • Transports spécialisés • Taxis 		
Espagne	1 national Plusieurs pour les communautés autonomes	<ul style="list-style-type: none"> • Transport routier • Transport aérien 		Sanctions économiques pouvant aller jusqu'à la suppression du service
Estonie	1 national		<ul style="list-style-type: none"> • Utilisateurs de fauteuil roulant • Personnes avec voiture d'enfant 	
Etats-Unis	ADA, ACAA et article 504 de la "Rehabilitation Act"	<ul style="list-style-type: none"> • Chemin de fer, métro et tramway • Transports spécialisés • Taxis • Transport aérien et maritime 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité des transports • Transports spécialisés et aérien 	Sanctions et amendes.

Pays	Textes réglementaires nationaux		Normes, lignes directrices, recommandations	Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles
	de portée générale	spécifiques		
Finlande	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Terminaux de transport • Transport routier • Taxis • Transport spécialisé 	Terminaux de transport	Sanctions
France	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Terminaux de transport • Autobus • Taxis 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures • Réseaux de transport par autobus • Réseaux ferroviaires • Transports spécialisés • Distributeurs automatiques • Aéroports 	Sanctions pouvant aller jusqu'à l'interdiction d'exploitation
Grèce	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Autobus • Autocars • Navires transbordeurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Autobus et autocars • Aéroports 	Contrôles avant la mise en service et par la suite
Hongrie	Oui		Signalisations tactiles et audibles	Contrôle d'accessibilité aux bâtiments nationaux
Irlande	Oui	Taxis		
Italie	Nationaux et régionaux	Transports spécialisés		
Japon			<ul style="list-style-type: none"> • Terminaux • Trains • Environnement des transports urbains • Entrées, allées et panneaux d'information 	
Lituanie	Oui			
Norvège	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Chemin de fer, métro, tramway • Transport routier et services spécialisés • Taxis • Transport aérien 	<ul style="list-style-type: none"> • Tous modes de transport • Transport aérien • Chemin de fer 	Contrôles avec possibilité de rendre l'accessibilité obligatoire

Pays	Textes réglementaires nationaux		Normes, lignes directrices, recommandations	Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles
	de portée générale	spécifiques		
Pays-Bas		<ul style="list-style-type: none"> • Chemin de fer, métro • Transport routier et transports spécialisés 		
Pologne	Nationaux et régionaux			
Portugal	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Places réservées • Véhicules adaptés 	Guide des transports	
République tchèque	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • TSCP, train, métro, tramway • Transport routier • Transport par voie navigable 		Contrôles nationaux et locaux
Roumanie	1 national	<ul style="list-style-type: none"> • Endroits et bâtiments publics 		
Royaume-Uni	Nationaux et régionaux	<ul style="list-style-type: none"> • Chemin de fer • Voirie 		Sanctions
Suède	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Transports publics • Transports spécialisés 	<ul style="list-style-type: none"> • Terminaux • Arrêt d'autobus et réseaux de transport par autobus 	Vérifications avant la mise en service
Suisse	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Chemin de fer • Automobiles et bateaux • Téléphériques 	Constructions	
Turquie	Nationaux et régionaux	<ul style="list-style-type: none"> • Transport ferroviaire (trains, métros et trains suburbains) • Transport aérien • Autobus 	<ul style="list-style-type: none"> • Chemins de fer • Aménagements dans les aéroports • Bâtiments • Utilisateurs de fauteuil roulant • Voirie, revêtements et routes 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôles nationaux et locaux • Contrôle de l'application des règlements, directives et instructions

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Au niveau national

Loi fondamentale du 15.11.1994 :

- Stipule que ‘nul ne doit être désavantagé du fait de son handicap’. Ceci entraîne des engagements pour le pouvoir législatif et exécutif ainsi qu’en terme de jurisprudence. Elle entraîne en matière de transport que soit évitée toute action désavantageant les personnes handicapées et la recherche de mesures compensatrices n’entravant pas la liberté de ces personnes.
- Elle souligne le “principe de l’Etat protecteur” avec le droit des personnes handicapées à leur intégration dans la société. Les mesures de compensation doivent servir à la dignité humaine, promouvoir l’égalité des chances et la famille, permettre aux personnes handicapées de gagner leur vie dans le cadre d’un libre choix.

b) Au niveau régional

Les lois des *Länder* fédéraux relatives aux transports de voyageurs précisent que les offres de transport prennent en considération les besoins et capacité des usagers handicapés ou à mobilité réduite.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) Chemin de fer -- métro -- tramway

Les règlements sur la construction et l’exploitation précisent que l’ensemble des installations et voitures (banlieue, grandes lignes, tramways, train à sustentation magnétique) doivent être aménagés ou construits pour une utilisation aussi simple que possible par l’ensemble de la population à mobilité réduite.

b) Transport aérien

Des recommandations sont élaborées dans le cadre de la CEAC (Conférence européenne de l’aviation civile).

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

- Normes industrielles DIN 18024 “Construction sans obstacles” et DIN 18625 “Logement sans obstacles” fixent les règles d’accessibilité et servent de base pour toute mesure de planification.

- Pour les transports fluviaux et maritimes : les intérêts des personnes handicapées sont pris en compte dans le règlement de la Commission Economique pour l'Europe (CEE/ONU) en ce qui concerne la navigation intérieure et celui de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour les transports maritimes.

4. Financement

- La loi sur le financement des infrastructures municipales précise que l'octroi des aides financières de l'État est lié à la prise en compte des "intérêts des personnes handicapées, personnes âgées et autres personnes à mobilité réduite".
- Les services de transport spéciaux pour ceux qui ne peuvent utiliser les transports publics à cause de la gravité de leur handicap sont de la compétence des communes et districts que ce soit pour l'organisation ou le financement.

5. Personnes concernées

- Les grands handicapés (taux d'incapacité supérieur à 50 %) représentent 7.8 % de la population.
- Les personnes à mobilité réduite (taux d'incapacité inférieur à 50 %, personnes âgées, enfants en bas âge, femmes enceintes, séquelles d'accidents ou d'opérations, personnes avec poussettes d'enfants ou gros bagages....) représentent entre 20 % (anciens *Länder*) et 35 % (nouveaux *Länder*) de la population.

6. Mesures tarifaires

Elles concernent les personnes titulaires de la carte d'invalidité et sont modulées selon les catégories et importance du handicap (5 types de mentions indiquées sur les cartes). Les réductions sont de 50 % ou de 100 % selon le cas. La gratuité ne concernant que les transports urbains ou dans un rayon de 50 km autour du domicile. S'il y a lieu, l'accompagnateur voyage gratuitement quelle que soit la distance.

Dans les transports aériens intérieurs, les mutilés de guerre et assimilés bénéficient d'une réduction de 30 %.

L'ensemble de ces mesures ont été fixées par les lois fédérales.

7. Système de contrôles et sanctions éventuelles

Information non fournie.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

Information non fournie.

10. Autres mesures d'aide au déplacement

Toute une série de mesures légales ont été mises en place au niveau national pour faciliter l'usage de l'automobile par les personnes gravement handicapées : réduction ou exonération de la taxe sur les véhicules, réduction des cotisations d'assurance, mesures concernant les facilités du stationnement, etc.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Au niveau national

En juillet 1997 le Parlement Autrichien a amendé la Constitution en ajoutant un paragraphe concernant la non-discrimination des personnes handicapées. Cela signifie que la législation actuelle doit être analysée pour mettre en conformité les passages qui pourraient constituer une discrimination à l'égard des personnes handicapées dans la vie quotidienne. Ce processus doit être achevé à la fin de 1998. Par conséquent, de nouvelles dispositions légales devront être adoptées dans le contexte du nouveau paragraphe anti-discrimination précédemment mentionné, qui couvre tous les domaines y compris certains sujets particuliers au transport.

2. Textes réglementaires spécifiques

En conséquence de ce qui a été indiqué au paragraphe précédent, tous les textes légaux doivent être vérifiés en égard aux dispositions potentiellement discriminatoires dans le futur. Pour ce qui est des dispositions existantes de la législation fédérale du transport, celles concernées sont inscrites à l'article 29b (exemption des restrictions de stationnement aux porteurs d'une carte spéciale de stationnement) de la "Loi n° 159/1960 sur la circulation routière".

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

Il existe de nombreuses lignes directrices, qui ont été mises au point par des personnes handicapées et des experts, dans le domaine des transports. Ces lignes directrices ne sont que des recommandations pour les architectes et les opérateurs de transport, par exemple, et par conséquent ne sont pas obligatoires.

4. Financement

En Autriche, il n'existe pas encore de fonds spécifiques dans le domaine du transport pour les personnes handicapées. Les projets concernant l'accessibilité des systèmes de transport sont, jusqu'à maintenant, financés par le secteur public et/ou par les opérateurs de transport. Pour ce qui concerne les conditions financières, chaque projet doit faire l'objet d'une négociation spécifique.

5. Personnes concernées

Simplement définies comme personnes handicapées.

6. Mesures tarifaires

Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) et systèmes de transport urbains

Des groupes particuliers de personnes handicapées (par exemple, les aveugles, ou les personnes en fauteuils roulants) se voient appliquer des tarifs spéciaux qui dépendent du degré de leur handicap.

Transports publics, Péages, Voies Navigables, Taxis et Avions

Jusqu'à présent, il n'existe aucune disposition tarifaire spécifique pour les personnes handicapées.

7. Système de contrôles et sanctions éventuelles

En 1994, il a été décrété au niveau fédéral qu'il est obligatoire de tenir compte de certaines lignes directrices pour ce qui concerne l'accessibilité des nouveaux bâtiments publics par les personnes ayant un handicap physique.

Pour ce qui est de l'article 29b (exemption des restrictions de stationnement aux porteurs d'une carte spéciale de stationnement) de la "Loi n° 159/1960 sur la circulation routière", les conducteurs qui utilisent un emplacement de stationnement réservé aux personnes handicapées, doivent payer une amende.

8. Aperçu des réalisations

Actuellement, il existe un conseil consultatif fédéral pour les questions touchant aux handicapés, situé au sein du Ministère des Affaires sociales. Le Ministère des Transports projette d'établir un conseil consultatif spécial en matière de transport pour les personnes à mobilité réduite. Ce conseil devrait être constitué des autorités gouvernementales, d'opérateurs de transport publics et privés, de techniciens, de constructeurs d'infrastructures de transport et d'organisations traitant des problèmes de handicap.

9. Textes en préparation

Des lignes directrices supplémentaires concernant des instructions techniques pour les chaussées et trottoirs, par exemple pour les personnes aveugles (signaux tactiles et auditifs) sont en cours d'élaboration. De nouvelles dispositions légales doivent être adoptées dans le domaine des transports à la suite du paragraphe anti-discrimination.

10. Autres mesures d'aide au déplacement

Certaines mesures légales ont été introduites au niveau national pour faciliter l'utilisation de voitures par les personnes handicapées. D'autres mesures sont progressivement mises en place dans le domaine des infrastructures de stationnement, des réductions des taxes appliquées aux automobiles, des primes d'assurance réduites, ou des exemptions de péages sur les autoroutes nationales.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

Loi du 17 juillet 1975 et Arrêté du 9 mai 1977 (Ministère des Travaux Publics), relatifs à l'accès des handicapés aux bâtiments accessibles au public. Il est précisé que cette législation s'applique aux bâtiments d'aéroport, aux gares desservies en permanence par le personnel de la SNCB, aux bâtiments pour le transport public urbain. Pour l'ensemble des installations visées, le permis de construire ne peut être accordé que si les normes pour l'accessibilité aux handicapés sont respectées. Ces normes sont précisées par l'arrêté. Cette législation concerne les installations neuves mais également les immeubles devant subir des transformations importantes.

b) *Au niveau régional*

Région wallonne

Décret du 6 avril 1995 relatif à l'intégration des personnes handicapées. Il précise notamment dans son article 4 : "Les mesures d'adaptation doivent favoriser de façon prioritaire l'accès des personnes handicapées aux services destinés à l'ensemble de la population et répondant à leurs besoins particuliers." Au niveau du chapitre 4 art. 8, il est précisé que le gouvernement met en œuvre des programmes visant à promouvoir le développement d'une politique de transport qui tienne compte des personnes handicapées et rendre accessibles à celles-ci les établissements et installations destinés au public.

Des contrats de gestion sont passés entre la Région wallonne, la Société régionale wallonne du transport (SRWT) et les TEC. Le dernier (1997-2000) stipule, en ce qui concerne la garantie de service, que "cela implique que les services de transport en commun soient offerts, à un degré convenable de qualité, au plus grand nombre de personnes, notamment en portant une attention particulière aux personnes dont la mobilité est réduite".

2. Textes réglementaires spécifiques

d) *Transport aérien*

Circulaire de septembre 1991 fixant les mesures de sécurité à observer en ce qui concerne les transports des personnes handicapées à bord des avions. En outre, application des directives internationales (OACI, CEAC, IATA).

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

Chemin de fer - métro

L'arrêté du 9 mai 1977 du Ministère des Travaux Publics précise les normes à respecter en matière d'accessibilité (portes, escaliers, ascenseurs...). Il prescrit par ailleurs l'apposition du symbole international d'accessibilité sur les bâtiments, dépendances et équipements accessibles.

Pour les chemins de fer belges : "Avis 15 VGR" du 18 mars 1996 de la SNCB (département voyageurs) sur l'accueil des handicapés. Ce document destiné à faciliter la circulation du voyageur à mobilité réduite, précise les possibilités actuelles en matière d'accessibilité des gares et matériels roulants ainsi que les mesures tarifaires en vigueur.

Transport aérien

La Belgique participe aux travaux de la CEAC et de l'OACI.

4. Financement

Information non fournie.

5. Personnes concernées

Invalides, handicapés, aveugles et malvoyants.

6. Mesures tarifaires

Pour l'utilisation des chemins de fer, des mesures tarifaires sont prévues pour les titulaires d'une "Carte nationale de handicapé" portant la mention "Accompagnateur admis", notamment : gratuité pour l'accompagnateur dans certains cas, surclassement autorisé, gratuité pour les aveugles.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

Information non fournie.

8. Aperçu de réalisations

Chemin de fer

En dehors des PANG (point d'arrêt non gardé) et des gares Bruxelles Central et Antwerpen-Berchem, le réseau de chemin de fer belge est accessible à l'ensemble des personnes à mobilité réduite (moyennant un accompagnement dans un certain nombre de cas).

Autobus

Quatre autobus munis d'un élévateur circulent sur deux lignes à Liège. Les nouveaux autobus mis en circulation en Belgique sont conçus avec plancher surbaissé.

Transport spécialisé

Le 23 mars 1995, le gouvernement wallon a approuvé la création d'un service de transport pour personnes à mobilité réduite. Il prévoit la mise en service, sur plusieurs années, de 32 à 35 minibus. Le département de l'Action sociale et le Fonds des Handicapés interviennent chacun pour moitié dans le coût de gestion. La STIB (Société des Transports intercommunaux bruxellois) dispose d'un service de minibus accessibles, fonctionnant à la demande et effectuant du transport porte à porte.

La Région wallonne organise gratuitement le ramassage des élèves de l'enseignement spécial pour des bus normaux, des véhicules adaptés voire des taxis.

9. Textes en préparation

La SNCB a l'intention d'uniformiser les réductions de prix offertes par les différents transporteurs et de fixer de manière identique les critères d'octroi des avantages accordés. Projet en cours d'examen.

La Région flamande prépare une réglementation portant sur l'accessibilité totale des bâtiments, voies et espaces accessibles au public.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Une réglementation nationale existe en matière de stationnement pour les personnes handicapées leur permettant de stationner leur véhicule sans limitation de durée là où le stationnement est limité dans le temps. En outre, en ce qui concerne l'obtention du permis de conduire, le CARA (Centre d'Adaptation à la route pour les automobilistes handicapés) détermine l'aptitude à la conduite des personnes moins valides et les aménagements éventuels à apporter au véhicule.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

Loi cadre : “Loi sur les transports au Canada” de 1987 révisée en 1996.

Elle crée notamment l’Office des transports du Canada (OTC), dont elle définit la mission et les moyens.

b) *Au niveau régional*

Information non fournie.

c) *Organismes de contrôle, de concertation et/ou consultatifs*

L’OTC :

Définition : L’OTC est un tribunal administratif et quasi judiciaire du gouvernement fédéral chargé de réglementation.

Mission : Eliminer, des modes de transport de compétence fédérale, les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience.

Autorité : (articles 170, 171 et 172). L’Office peut prendre des règlements concernant les réseaux de transport de compétence fédérale ; ces règlements peuvent porter sur l’aménagement et la construction des installations de transport et les modes de transport, la formation du personnel, les tarifs, l’information etc. Il établit des normes et des codes de pratiques, formule des recommandations à l’industrie, etc., consulte les organisations de personnes ayant une déficience ou représentant celles-ci. En outre, il est habilité à entendre les plaintes des consommateurs et à se prononcer quant à leur admissibilité.

L’OTC travaille de concert avec “Transports Canada”.

Le CCTA :

Le Comité consultatif des transports accessibles (CCTA) du Ministre est formé de représentants de l’industrie et de la communauté des personnes ayant une déficience. Il informe le ministre et lui offre des conseils au sujet des perspectives en matière de transport et des besoins des usagers des transports, y compris des aînés et des personnes ayant une déficience.

Le Comité consultatif de l'Office sur l'accessibilité :

Le Comité consultatif de l'Office sur l'accessibilité est également constitué de représentants de l'industrie et de la communauté des personnes ayant une déficience. Il fournit un apport en vue de l'élaboration de la réglementation et des normes de transports accessibles de l'Office des transports du Canada.

2. Textes réglementaires spécifiques

d) Transport aérien

Aéroports : en cours de transfert de "Transports Canada" vers les autorités locales ; diverses mesures en fonction de l'état des installations.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- guides

- "Partie VII du Règlement sur les transports aériens : conditions de transport des personnes ayant une déficience" (OTC).
- "Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience" (OTC).
- "Règlement sur l'accessibilité du transport aérien" (OTC). Document pour les voyageurs.
- "Code de pratiques relatif à l'accessibilité des aéronefs pour les personnes ayant une déficience" (OTC).
- "Entraves à la communication - Un aperçu des obstacles auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience qui utilisent les transports aériens" (OTC).
- "Code de pratiques relatif à l'accessibilité des voitures de chemin de fer et aux conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience" (OTC).
- "Guide pour plaintes sur l'accessibilité" (OTC). Document pour les voyageurs.
- "*The way to go: Transportation service and persons with disabilities -- A generic training program for use by service providers in all modes of transportation: air, bus, taxi and marine*" (Transport Canada). Manuel de formation.

4. Financement

Information non fournie.

5. Personnes concernées

Voyageurs atteints d'incapacité.

6. Mesures tarifaires

Information non fournie.

7. Systèmes de contrôles et sanctions éventuelles

Relèvent de l'OTC. Notamment par le biais des plaintes déposées par les usagers. Pour faciliter le dépôt des plaintes, un guide très simple à l'usage du public a été élaboré.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

- “Conditions de transport sur les petits aéronefs (moins de 30 sièges passagers) des personnes ayant une déficience”.
- “Code de pratiques relatif à l’accessibilité des traversiers aux personnes ayant une déficience”.
- Guide de voyage par avion : “Être maître de la situation - Guide de transport aérien à l’intention des personnes handicapées”.
- “Politique cadre sur l’utilisation des supports de substitution” que les transporteurs et les exploitants d’aéroport peuvent adopter ou encore suivre comme modèle lors de l’élaboration de leur propre politique.
- Une étude est en cours sur les mécanismes d’embarquement disponibles aux aéroports canadiens et pour tous les types d’aéronefs.

10. Autres mesures d’aide aux déplacements

Normes d’accessibilité provisoires relatives au transport interurbain par autocars (Transports Canada avec la collaboration des consommateurs et de l’industrie de l’autocar).

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

Aucune législation particulière, mais une volonté affichée de rendre accessible aux personnes handicapées l'ensemble des installations et services publics, notamment les transports.

2. Textes réglementaires spécifiques

b) *Transport routier y compris les transports spécialisés*

Transport routier : Amendement de la Loi sur les transports routiers de voyageurs (1990) : pour tout itinéraire de plus de 100 km, au moins un départ/jour doit être assuré par un véhicule adapté pour l'accueil de deux usagers en fauteuil roulant (accès et emplacements).

Transports spécialisés : En mai 1991, le Parlement a décidé d'un programme spécifique pour faciliter les déplacements des personnes lourdement handicapées : un amendement à la législation sur les transports publics (1992) introduit l'obligation pour les autorités régionales responsables des transports de mettre en place des services de transport individuel destinés aux handicapés lourds, qui ne peuvent prendre les transports publics, afin de leur permettre d'effectuer 104 déplacements/an (visites personnelles, loisirs, etc.) sans surcoût. Le service de transport individuel pour les personnes lourdement handicapées est un *complément* au service de transport existant qui assure les déplacements motivés par des soins de santé et traitements médicaux. Ces services destinés uniquement aux déplacements privés doivent être conçus en coopération avec les organisations de handicapés.

c) *Taxis*

Depuis 1987, tout taxi équipé pour transporter au moins un usager en fauteuil roulant est exempté de la taxe d'enregistrement du véhicule.

d) *Transport aérien*

Application des directives internationales, notamment celles de l'OACI et de l'IATA.

3. Normes - réglementation - recommandations - lignes directrices

- Réglementation administrative qui établit les normes techniques obligatoires pour tous les bus en service (en particulier en ce qui concerne la hauteur et l'emplacement des marches).
- La plupart des autorités régionales responsables du transport des handicapés lourds exigent des conducteurs qu'ils reçoivent une formation spéciale pour aider les personnes handicapées.

4. Financement

En 1990, le Parlement a décidé de créer le Fonds pour les handicapés et d'y allouer 50 millions de couronnes danoises chaque année pendant 5 ans (1991-1995). Ce fonds était destiné à l'amélioration de l'accessibilité des transports publics. Il a permis la mise en service d'autobus à planchers surbaissés (20% du parc de véhicules) et de véhicules pour les transports spécialisés (handicaps lourds).

5. Personnes concernées

- Personnes à mobilité réduite: handicapés et personnes âgées.
- Autres catégories, par exemple personnes avec poussettes.
- Aveugles et malvoyants.

6. Mesures tarifaires

La législation sur les transports publics oblige les autorités régionales responsables du transport par autobus à mettre à disposition des services individuels pour les personnes gravement handicapées, à un tarif ne dépassant pas les tarifs ordinaires applicables au transport public par autobus. Les tarifs varient d'une région à l'autre, tout comme ceux du transport public par autobus. Les titulaires d'une carte d'identité délivrée par l'Association danoise des aveugles ou l'Institut danois des aveugles et des malvoyants, ou d'une carte "d'accompagnateur pour les déplacements" bénéficient de tarifs ferroviaires spéciaux.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

La police ainsi que les autorités responsables de l'immatriculation des véhicules en ce qui concerne les normes techniques applicables aux autobus.

8. Aperçu des réalisations

Chemin de fer : Tous les trains ont des emplacements réservés pour les personnes en fauteuil roulant. Les trains intervilles sont équipés de toilettes accessibles. Dans toutes les gares il y a des chariots élévateurs mobiles pour permettre l'accès aux trains et 58% d'entre elles sont totalement accessibles.

Les "S-trains" de la région de Copenhague : sont tous équipés d'une rampe d'accès pour les fauteuils roulants. Les nouveaux matériels, mis en service à partir de 1996, comporteront une plate-forme élévatrice (voitures première classe). Quatre-vingt-six pour cent des gares du réseau "S-trains" sont accessibles.

9. Textes en préparation

Aucune législation n'est en cours d'élaboration, mais la réglementation en vigueur est réévaluée régulièrement.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Information non fournie.

1. Textes réglementaires de portée générale

Malgré l'existence des lois générales comme la Loi constitutionnelle, la Loi sur les droits civils, la Loi anti-discrimination, une loi spécifique de l'administration centrale sur l'accessibilité est nécessaire pour harmoniser et normaliser les procédures judiciaires.

a) Au niveau national

Loi 13/1982 sur l'intégration sociale des handicapés ("Minusválidos"). Un chapitre porte sur l'accessibilité des transports.

b) Au niveau régional

L'Etat espagnol a adopté une structure décentralisée. Les compétences en matière de réglementation de l'urbanisme, du logement et des transports sont déléguées progressivement aux 17 communautés autonomes.

Dans ce cadre la quasi-totalité de ces communautés (sauf deux) ont émis des décrets concernant les normes techniques en matière d'accessibilité et d'élimination des barrières architecturales, notamment dans les systèmes de transport.

Dans certaines régions comme le Pays Basque, cette réglementation est ancienne (1981) pour d'autres, elle est très récente (par exemple, dans les Asturies -- 1995).

2. Textes réglementaires spécifiques

Il est indispensable d'appuyer la loi susmentionnée par une réglementation régissant les procédures judiciaires, les paramètres, les caractéristiques, les qualités, les délais etc.

Les architectes, les ingénieurs, les fabricants, les planificateurs et les dessinateurs en général ainsi que les responsables de l'application de la loi doivent se comporter de manière claire et connaître parfaitement les obligations qui leur incombent à cet égard. On prendra soin d'éviter toute procédure judiciaire qui pourrait être fondée sur des critères subjectifs.

b) Transport routier

Trois arrêtés royaux nationaux (3273/81, 2574/83, 736/88) portant sur l'homologation et l'inspection technique des véhicules routiers. Ainsi qu'une circulaire et une résolution (1986) du Ministère de l'Industrie portant sur les véhicules adaptés.

d) Transport aérien

Circulaire d'exploitation n° 18182 de la Direction générale du transport aérien concernant le transport des voyageurs handicapés.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

Information non fournie.

4. Financement

Le financement de l'adaptation ou de la substitution des infrastructures et moyens de transport incombent au "titulaire" mais avec subventions publiques.

La mise en œuvre dépend largement des disponibilités budgétaires des entreprises et administrations.

5. Personnes concernées

Information non fournie.

6. Mesures tarifaires

Information non fournie.

7. Systèmes de contrôles et sanctions éventuelles

Il faut créer un système clair qui sanctionne les infractions à la loi. La loi doit contrôler les activités dans tous les moyens des transport et dans leurs infrastructures correspondantes. Il faut établir des délais impératifs pour les différentes réalisations et procédures judiciaires.

- De manière générale, la responsabilité et le suivi de l'application de la législation relèvent des autorités publiques qui peuvent collaborer avec des comités consultatifs (associations de personnes handicapées, entrepreneurs, fabricants, etc.).
- Les différentes réglementations régionales comportent des sanctions économiques pour non respect de la législation. La gravité de l'infraction peut engager la responsabilité personnelle du contrevenant, ou même entraîner la fermeture des installations et des services.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

- Élaboration au niveau national de dispositions concernant l'accessibilité dans les transports maritimes.
- Un projet de loi sur l'accessibilité générale doit être adopté au plus tard en 1997 par la Communauté autonome de Castille et Léon.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

La loi sur l'intégration sociale des handicapés (LISMI), dont l'application relève de l'administration centrale, contient deux articles concernant l'accessibilité dans les transports. Cette loi n'a pas obtenu les résultats souhaités pour les raisons suivantes :

- A l'heure actuelle, aucun règlement n'a été élaboré en vertu de cette loi, et il n'a donc pas été possible d'en contrôler rigoureusement l'application.
- Il n'existe pas encore de système de sanctions.
- Aucun délai impératif n'a été fixé pour les procédures judiciaires.

Il existe en Espagne 17 communautés autonomes dont 15 ont déjà leurs propres lois sur l'élimination des obstacles dans l'aménagement, l'architecture et les transports. On constate que dans les communautés où il existe une réglementation pour l'application des lois en vigueur, c'est-à-dire, où les procédures, délais et systèmes de sanctions, notamment, ont été rigoureusement définis, les résultats obtenus sont remarquables.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Au niveau national

Réglementation n° 37 du Ministère de l'Environnement (10 juillet 1996).

Il s'agit de normes préliminaires (durée 3 ans) qui portent sur l'obligation de prendre en considération les possibilités de mobilité des handicapés lors de la planification détaillée et dans les projets de bâtiments publics.

2. Textes réglementaires spécifiques

Information non fournie.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

Information non fournie.

4. Financement

Information non fournie.

5. Personnes concernées

- Handicapés en fauteuil roulant.
- Personnes avec poussettes d'enfants.

6. Mesures tarifaires

Information non fournie.

7. Systèmes de contrôle -- sanctions éventuelles

Information non fournie.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

Information non fournie.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Le règlement n° 37 porte essentiellement sur la facilitation des déplacements des personnes en fauteuil roulant :

- Aménagement des espaces publics et de la voirie (directives et normes techniques), notamment pour les malvoyants.
- Stationnement pour les personnes handicapées (voirie, parkings publics et privés, accès aux stations de transports publics, etc.).

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

- La Loi de 1990 relative aux Américains handicapés (ADA) contient des dispositions concernant expressément l'accessibilité des transports publics par autobus et par chemin de fer, des transports ferroviaires intervilles, ainsi que des services de transport par véhicule privé.
- La Loi de 1986 sur l'accès au transport aérien (ACAA) interdit la discrimination à l'égard des handicapés dans le transport aérien.
- L'article 504 de la Loi de 1973 relative à la réadaptation des personnes handicapées interdit la discrimination fondée sur l'incapacité dans les programmes et activités qui bénéficient d'une aide financière du gouvernement fédéral, notamment ceux qui concernent les transports.

c) *Organismes de concertation et/ou consultatifs*

- Le Conseil de surveillance des obstacles dans l'architecture et les transports (Access Board) élabore des lignes directrices techniques à caractère technique sur l'accessibilité des véhicules et des installations de transport.
- Le Conseil national chargé des handicapés (NCD) exerce une surveillance sur les activités de l'administration fédérale dans un certain nombre de domaines, notamment les transports, et formule des avis à ce sujet.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) *Chemin de fer - métro - tramway*

- La réglementation adoptée par le ministère des Transports en vertu de l'ADA (49 CFR, Parties 37 et 38) contient des dispositions spécifiques concernant l'accessibilité du transport ferroviaire intervilles (en l'occurrence Amtrak), des réseaux ferroviaires de banlieue, et d'autres réseaux de transport guidés fixes (par exemple, les systèmes de transport hectométrique).

b) *Transports routiers, y compris transports spéciaux*

- La réglementation relative à l'ADA comprend des dispositions provisoires concernant les installations d'embarquement ainsi qu'à l'entreposage des fauteuils roulants dans les autocars. Une réglementation permanente sur l'accessibilité des autocars est en cours d'élaboration.
- La réglementation relative à l'ADA établit les normes d'accessibilité et/ou d'équivalence de service pour le transport routier privé assuré par des véhicules autres que les autocars ou taxis.
- Elle établit également des normes pour les transports spéciaux assurés par les sociétés de transport en commun.

c) Taxis

- L'ADA et la réglementation qui s'y rattache interdisent aux exploitants de taxis de faire preuve de discrimination à l'égard des personnes handicapées (par exemple, de refuser de les transporter).
- Les taxis ne sont pas tenus par la loi fédérale d'être des véhicules accessibles. Certaines administrations locales exigent toutefois des exploitants de taxis qu'ils mettent à disposition un certain nombre de véhicules accessibles.

d) Transport aérien

- La réglementation adoptée par le ministère des Transports en vertu de l'ACAA interdit la discrimination à l'égard des passagers handicapés des compagnies aériennes et prévoit divers aménagements adaptés à ces derniers.

e) Transport par voie navigable et transports maritimes

- Ces modes de transport sont soumis à la réglementation qui doit être adoptée en vertu de la Loi relative aux Américains handicapés. Toutefois, aucun règlement précis n'a encore été publié.

3. Normes - réglementation - recommandations - lignes directrices

- L'Access Board publie des lignes directrices relatives à l'accessibilité des véhicules et des installations de transport. Le ministère des Transports a adopté ces lignes directrices dans le cadre de sa réglementation relative à l'ADA.
- Le ministère des Transports a publié des documents d'orientation sur les services de transports spéciaux et les droits des voyageurs handicapés dans le transport aérien. Il est en train de préparer un manuel d'orientation technique sur l'accessibilité des voies publiques (par exemple, trottoirs et intersections).

4. Financement

a) Au niveau national

- Les véhicules et services destinés aux personnes handicapées peuvent être financés dans le cadre des programmes de transport en commun du ministère des Transports.
- Un programme de financement du ministère des Transports vise expressément à aider les organismes sans but lucratif qui fournissent des véhicules neufs aux personnes handicapées.
- Les travaux effectués dans les aéroports en vue d'en améliorer l'accessibilité sont admissibles à des subventions dans le cadre du programme d'amélioration des installations aéroportuaires du ministère des Transports.
- L'amélioration de l'accessibilité des gares ferroviaires intervilles et des voitures de chemin de fer est financée par les crédits que l'Etat met à la disposition d'Amtrak.

c) *Au niveau local*

- Etant donné que les transports publics sont essentiellement financés par les autorités locales, les services destinés aux handicapés sont dans une large mesure financés au plan local.

5. Personnes concernées

Dans la réglementation applicable, sont considérées comme personnes handicapées, les personnes atteintes d'incapacité physique ou mentale qui limite sensiblement au moins une importante fonction vitale.

6. Mesures tarifaires

- En ce qui concerne les transports spéciaux, la réglementation adoptée par le ministère des Transports en vertu de l'ADA limite les tarifs que peuvent appliquer les autorités locales pour ce type de transport au double du tarif d'un trajet comparable sur un service d'itinéraire fixe.
- En ce qui concerne le transport aérien, la réglementation adoptée par le ministère des Transports en vertu de l'ACAA oblige les compagnies aériennes à laisser voyager gratuitement une personne qui accompagne un passager handicapé si la compagnie exige l'accompagnement pour des raisons de sécurité, contrairement à l'avis du passager handicapé.
- De nombreux fournisseurs de services de transport privés ou locaux offrent des tarifs réduits aux personnes atteintes d'incapacité.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

- Pour une infraction à l'article 504 et à l'ADA, les fournisseurs de services de transport qui bénéficient de l'aide fédérale sont passibles de la suppression de cette aide.
- Les contrevenants à l'ADA s'exposent à des poursuites en matière civile de la part de la personne lésée et/ou du ministère de la Justice.
- Pour les infractions à l'ACAA, les compagnies aériennes sont passibles de peines civiles imposées par le ministère des Transports et s'exposent à des actions en dommages-intérêts

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

- Le ministère des Transports élabore actuellement ou élaborera prochainement de nouveaux règlements concernant l'accessibilité des autocars, les attribution de sièges adaptés pour les passagers handicapés dans les avions, ainsi que des ascenseurs d'embarquement pour les aéronefs qui ne sont pas accessibles par une passerelle de plain-pied.

- Parmi les projets qui en sont au stade de développement initial, il convient de mentionner des règles visant à faciliter le transport aérien pour les personnes ayant besoin d'oxygène pour des raisons médicales ainsi que les règles d'accessibilité pour les paquebots.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Information non fournie.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

Toute la réglementation est au niveau national (lois, décrets, décisions prises par les ministères).

- **La Loi constitutionnelle de la Finlande (1919, amendée en 1995 par le ministère de la Justice) :** interdit toute forme de discrimination, notamment celle fondée sur l'incapacité. Cette loi vise à éviter la discrimination de la part des autorités ou des entreprises privées, à promouvoir activement l'élaboration de dispositions législatives et d'autres mesures en faveur d'une égalité réelle, à améliorer, pour les particuliers, les possibilités de s'adresser directement aux tribunaux ou à d'autres autorités pour défendre leurs droits fondamentaux.
- **Loi sur les services et l'assistance aux invalides (1987) et Décret sur le soutien et l'assistance aux invalides (1987) (Ministère des Affaires sociales et de la Santé) :** L'application de ces textes relève de la compétence des communes. Les dispositions relatives aux transports sont entrées en vigueur en 1992. Le décret stipule qu'une personne gravement handicapée a droit à 18 déplacements de loisirs par mois plus tous les déplacements liés au travail et aux études.
- **Loi sur le transport des voyageurs :** En vertu de cette loi, les municipalités doivent s'efforcer de combiner leurs activités de transports spécialisés. Elles doivent également développer le transport public de façon à améliorer le service pour l'ensemble de la population, et en particulier pour les handicapés, les personnes âgées et les enfants. L'objectif de l'article 3, paragraphe 3 de cette loi est de promouvoir l'accessibilité des transports publics dans les municipalités, mais l'application de cet article n'est pas obligatoire. Cependant, on constate des résultats dans le cadre de divers projets, par exemple, le projet consacré aux itinéraires de service.
Nota : ces déplacements sont assurés en général par des taxis. Actuellement, pour des raisons budgétaires, on cherche à limiter les transports spécialisés en développant l'accessibilité des transports publics. Des expériences d'intégration des transports spécialisés municipaux ont été lancées par les ministères des Transports et des Affaires sociales, dans le but de faire des économies sans modifier le décret de 1987.

c) *Organismes de concertation et/ou consultatif*

- Le Service local d'aménagement pour les handicapés est un organisme de concertation entre le Ministère de l'environnement (qui est notamment chargé des mesures relatives à la réglementation de la construction), les organisations de personnes handicapées et la fédération des municipalités. Ce service émet notamment des instructions qui ne sont pas contraignantes.
- Le Conseil national chargé des questions concernant les handicapés (VANE) : Les activités de ce conseil sont fondées sur une décision gouvernementale. Outre le Conseil national, il existe environ 220 conseils municipaux.

2. Textes réglementaires spécifiques

Terminaux de transport (texte préparé par le Ministère de l'Environnement)

La législation sur le bâtiment relative aux nouvelles constructions et à la rénovation tient compte des besoins des invalides depuis 1973. Les recommandations et règles pratiques de 1979 ont été amendés en 1985. En 1994, une nouvelle modification, fondée sur le principe de l'égalité, établit que les immeubles doivent répondre aux besoins des handicapés.

b) Transport routier (texte préparé par le Ministère des Transports et des Communications)

- Modification des lois et décrets (août 1994). Ces textes insistent sur l'interdépendance entre la planification des infrastructures et celle des transports publics : promouvoir le transport public, améliorer les chaînes de déplacement. Les municipalités doivent tenir compte des besoins des handicapés dans leur plan d'aménagement.
- Décret sur la construction et l'équipement des bus et autocars (normes obligatoires, taille et visibilité : numéro et nom de ligne notamment).
- Décisions concernant la construction et les équipements des bus et autocars et précisant les règles techniques obligatoires pour tout véhicule en service (notamment hauteur et emplacement des marches, éclairage et sièges).

c) Taxis

- La loi prévoit l'obligation de formation pour les demandeurs de licences taxi, notamment en ce qui concerne le service aux handicapés. Les besoins de ces personnes sont pris en compte dans l'octroi des licences taxi (accessibilité des véhicules).
- Un décret précise la définition et l'équipement obligatoire des "taxis pour invalides". Ces véhicules sont exonérés de taxes. Le décret prévoit également l'introduction de taxis à plancher surbaissé.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

Le Ministère a conclu avec les anciens Chemins de fer d'Etat un accord verbal sur l'accessibilité de tout le nouveau matériel roulant.

Le Ministère des transports et des communications estime que les mesures en faveur de l'accessibilité font partie intégrante du développement des transports publics et que les normes régissant l'accessibilité devraient être intégrées aux dispositions législatives d'application générale.

4. Financement

Les chemins de fer ont été privatisés mais des services complémentaires peuvent être financés par le secteur public. La Finlande ne compte que quelques sociétés de transport municipales. La plupart des services de transport public par autobus et autocar y sont assurés par de petites entreprises privées.

Les services complémentaires sont financés par la collectivité locale concernée.

En vertu de la Loi sur le transport des voyageurs, le Ministère des transports et des communications a accordé des subventions pour l'achat d'autobus à plancher surbaissé. Maintenant

que ces autobus constituent plus ou moins la norme, le Ministère privilégie les projets de recherche et de développement. Il finance surtout de nouveaux types de services de transport modulés en fonction de la demande et des essais d'itinéraires de desserte (par bus), ainsi que des travaux de recherche axés sur l'amélioration du transport des handicapés. Cependant, seulement une faible part du budget que l'Etat consacre aux transports publics est utilisée pour encourager les transports en commun et améliorer l'accessibilité.

5. Personnes concernées

Les handicapés, sans précision.

6. Mesures tarifaires

Information non fournie.

7. Système de contrôles et sanctions éventuelles

- La Loi constitutionnelle établit les recours possibles pour les particuliers voulant faire valoir leurs droits. Un handicapé peut s'adresser à l'Ombudsman parlementaire ou au Ministre de la justice. Les particuliers peuvent également invoquer la Constitution devant les tribunaux et, s'ils sont victime de discrimination directe, ils ont droit à des dédommagements.
- Le Code Pénal a été amendé en 1995 afin d'introduire la notion de discrimination fondée sur l'état de santé.
- La discrimination est passible d'amendes ou de peines d'emprisonnement de six mois au maximum.
- A ce jour, la plupart des recours auprès de l'Ombudsman parlementaire concernent cependant les obligations d'assurer des services de transport spéciaux établies dans la Loi sur les services et l'assistance aux handicapés.

Taxis : La formation des chauffeurs est supervisée par une commission du Ministère des transports avec une représentation de handicapés (composition fixée par décret).

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

Information non fournie.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Les différents décrets, lois et décisions portent sur l'aménagement des zones piétonnes (signaux sonores aux feux de circulation, signalisation des zones de travaux pour les aveugles, etc.). Il existe également une législation sur le remboursement des taxes sur l'achat d'une voiture pour les personnes

handicapées. Conformément à la loi relative aux taxes sur les voitures et les motos, les taxes comprises dans le prix d'une voiture peuvent être reversées entièrement ou partiellement selon le taux d'invalidité.

Conformément à la loi sur les services et l'assistance aux personnes handicapées, les modifications nécessaires à la voiture privée sont prises en charge par la municipalité (en fonction de leur situation financière).

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

- Loi d'orientation en faveur des personnes handicapées (30.06.75). Elle précise que des dispositions réglementaires devront être prises progressivement pour adapter et aménager l'ensemble des services de transport collectif (infrastructure et véhicules).
- Loi d'orientation des transports intérieurs (30.01.82). Elle stipule que dans le cadre du droit au transport des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite. Le droit au transport inclut le droit à l'information sur les services offerts.
- Loi n° 91-663 (13.07.91) et décret n° 94-84 (26.01.94) ainsi que l'arrêté et la circulaire d'application. Ils confirment et précisent l'obligation d'accessibilité pour les établissements recevant du public (notamment gares et stations de transport public) que ce soit pour les constructions neuves ou pour des travaux de modification et d'extension. Les différentes mesures ont été incluses dans le "Code de l'Urbanisme" et le "Code de la Construction".

c) *Organismes de concertation et/ou consultatif*

- *Au niveau national* : COLITRAH (Comité de Liaison pour le Transport des Personnes Handicapées)
 - 48 membres : une dizaine de représentants des associations de handicapés, des représentants des transporteurs, des constructeurs et des ministères ;
 - il préconise des recommandations d'ordre législatif ou réglementaire ;
 - il diffuse des informations sur les questions de transport ou d'ordre financier.
- *Au niveau départemental* : Commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité (décret n° 95-260 de mars 1995). Cette commission où siègent notamment des représentants des associations de personnes handicapées est consultée sur tous les établissements relevant du décret du 26.01.94 et participe aux visites de réception des travaux.
- *En Ile-de-France* :
 - Au sein du COLITRAH existe un groupe de travail Ile-de-France où les représentants des associations expriment leurs besoins aux transporteurs et aux administrations.
 - Au sein du Syndicat des Transports parisiens, une structure de concertation qui réunit des représentants du COLITRAH, des administrations et instances politiques concernées, est chargée d'éclairer les choix des instances de décision.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) *Gares -- stations -- terminaux d'aéroports*

Arrêté du 31.05.94 et circulaire du 07.07.94 (application du décret du 26.01.94 ci-dessus). Ces documents fixent les dispositions réglementaires et normatives permettant de respecter l'obligation de

prise en compte de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (installations neuves ou réaménagement).

b) *Autobus*

Note à caractère obligatoire du 08.06.93 et lettre du 12.07.96 de la DSCR (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières) précisant le nombre de fauteuil roulant admis dans les autobus urbains (2 au maximum) et les conditions d'aménagement des emplacements pour fauteuil roulant dans ces véhicules.

Certains articles et l'annexe 5 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatifs aux transports en commun de personnes définissent les règles de transport de personnes handicapées dans les véhicules routiers et les aménagements nécessaires pour ces véhicules.

c) *Taxis*

La réglementation de 1980 et 1993 pour Paris et les départements limitrophes précise l'obligation d'accepter les personnes handicapées dans les taxis et la gratuité pour le fauteuil roulant et le chien-guide.

3. Normes -- recommandations -- réglementation -- lignes directrices

a) *Chemin de fer -- métro*

L'AFNOR et le COLITRAH ont émis des recommandations concernant l'accès aux installations de transports collectifs (en dehors des véhicules eux-mêmes) et à leur usage [par exemple distributeurs automatiques de titre de transport pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)].

b) *Autobus et tramway*

Le COLITRAH a émis des recommandations concernant l'aménagement des autobus et des arrêts pour permettre leur utilisation par l'ensemble des PMR.

c) *Transports spécialisés et les véhicules particuliers*

- En 1996 le COLITRAH a adopté une recommandation concernant l'organisation des services de transports spécialisés.
- “Conditions minimums pour la construction de véhicules adaptés au transport d'au moins une personne dans un fauteuil roulant”, (COLITRAH, 3 octobre 1997).
- Circulaire du Ministère des transports (18.03.81 modifiée en 88) et un document AFNOR précisent les règles d'aménagement pour les véhicules de moins de 9 personnes, destinés aux transports de personnes handicapées.
- “Les Recommandations concernant l'accessibilité des voitures privées, de type berline, pour les personnes à mobilité réduite”, (COLITRAH, 3 octobre 1997).

4. Financement

- L'État peut subventionner (50 % maximum) des études concernant la demande et l'offre de transport.

- L'État peut apporter des subventions en ce qui concerne les investissements destinés à l'amélioration des réseaux de transports collectifs de voyageurs (entre 20 et 40 % selon le cas).

5. Personnes concernées

Les personnes à mobilité réduite : handicapés, personnes âgées, personnes accompagnées d'enfants en poussettes, etc.

6. Mesures tarifaires

SNCF

Les réformés, pensionnés de guerre et leurs accompagnateurs ont des tarifs particuliers selon leur taux d'invalidité. Les accompagnateurs des personnes handicapées civiles ayant un taux d'invalidité égal ou supérieur à 80%, bénéficient d'une réduction de 50% et sont même transportés gratuitement si la carte d'invalidité de la personne handicapée comporte la mention "Tierce personne". De plus, les personnes en fauteuil roulant et leurs accompagnateurs sont systématiquement surclassés (accès à la première classe avec un billet de seconde).

Air France

Les grands invalides de guerre et leurs accompagnateurs bénéficient de tarifs spéciaux selon leur degré d'invalidité. Par exemple, les personnes titulaires d'une carte d'invalidité à 80% se voient appliquer le tarif famille à partir de 2 personnes sans condition d'âge et les personnes handicapées dont la carte porte la mention "Tierce personne" bénéficient du tarif A correspondant à des réductions allant de 25 à 40%.

Transports urbains

Certaines Collectivités Locales accordent des réductions, et parfois même la gratuité, aux personnes handicapées, et/ou leurs accompagnateurs, sur les réseaux de transports urbains.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

- Le décret du 26.01.94 et les textes d'application conditionnent l'autorisation d'ouverture au public des équipements, au respect des règles d'accessibilité.
- Le code de procédure pénale prévoit que toute association représentative des personnes handicapées peut se porter partie civile en cas de non respect des règles d'accessibilité.

8. Aperçu des réalisations

a) Autobus

Des autobus à plancher bas permettant une bonne accessibilité ont été mis en place sur une ligne à Paris et dans certaines villes de province. Selon les cas, ces véhicules sont équipés ou non d'un système d'agenouillement et/ou d'une palette comble-lacune, les arrêts sont aménagés et/ou un système d'aide à l'accostage est (rarement) mis en place.

b) Tramways

Des tramways surbaissés, accessibles à l'ensemble des voyageurs y compris ceux en fauteuil roulant, ont été mis en service dans un certain nombre de villes.

c) Métros

Les nouveaux métros sont totalement accessibles.

d) SNCF

Sur le réseau Grandes Lignes, l'accessibilité des personnes en fauteuil roulant est assurée d'une manière générale de façon relativement satisfaisante (aide à l'embarquement et au débarquement, voiture aménagée pour accueillir un fauteuil roulant...).

9. Textes en préparation

Un décret concernant l'accessibilité de la voirie.

Recommandations du COLITRAH sur :

- Les réseaux ferrés.
- La signalétique.
- Les véhicules minibus, monospaces et taxis aménagés pour le transport d'au moins une personne dans son fauteuil roulant.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

- La loi 91-663 du 13.07.91 précise que les espaces de voirie doivent permettre la circulation des personnes handicapées.
- L'AFNOR a émis des recommandations en ce qui concerne les cheminements piétonniers prenant en compte les besoins des personnes handicapées ainsi que pour l'identification sonore des feux de circulation.
- Information des personnes à mobilité réduite sur les mesures mises en place pour assurer l'accessibilité des transports. Il s'agit là d'un élément essentiel qui n'est pas toujours réalisé dans les meilleures conditions d'efficacité du fait de la difficulté de connaître et d'informer directement les personnes concernées. Il faut noter l'intérêt des guides grand public comportant des pages regroupant les principales informations à l'intention des personnes à mobilité réduite (ex: guide SNCF ou ADP).
- Formation des personnels des services de transport et des concepteurs (ex: Guide pour la conception des aéroports).
- Sensibilisation des transporteurs auxquels il faut notamment faire comprendre l'accessibilité prévue. En effet l'avis donné au stade de l'avant-projet n'est pas toujours suffisant et doit être accompagné d'un suivi du dossier jusqu'à la réalisation finale.
- Prise en compte de tous les types de handicap et non seulement des déficiences motrices ou plus précisément encore des seules personnes se déplaçant en fauteuil roulant.
- Importance de la signalétique : Même si cet aspect ne figure pas le plus souvent dans les textes législatifs ou réglementaires, cela fait partie intégrante de l'accessibilité et en est même un élément important.
- Prise en compte de la totalité de la chaîne du déplacement, y compris voirie.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

La Loi 1577/85 sur la réglementation générale des bâtiments rend obligatoires l'installation d'ascenseurs pour l'accessibilité aux handicapés et l'aménagement de plans inclinés pour accéder aux trottoirs. Elle concerne les secteurs publics et privés.

2. Textes réglementaires spécifiques

b) *Transport routier y compris les transports spécialisés*

Le règlement n° 2465/26, de février 1997, attribue à l'Association des paraplégiques 7 plaques d'immatriculation de transport public distinctes pour la région d'Athènes, 3 pour la région de Thessalonique, 2 pour chaque province de plus de 100 000 habitants et une pour chaque province de moins de 100 000 habitants.

Les véhicules doivent être conformes à toutes les spécifications des véhicules publics et, en particulier, à celles qui concernent le transport des personnes à mobilité réduite. Ces véhicules ne peuvent pas être utilisés pour transporter des passagers autres que ceux à mobilité réduite. Ils doivent être de couleur blanche et porter des marques appropriées permettant au public de les identifier facilement.

Autobus : Le règlement n° 19174/1242/94 du Ministère des Transports complété en septembre 1996, définit les normes d'accès aux autobus pour les handicapés. Une attention particulière est accordée au réseau de l'agglomération d'Athènes (bus à plancher bas avec palettes électriques).

Autocars touristiques : réglementation du Ministère des transports de 1986.

c) *Transport par voie navigable et transport maritime*

Ferries : le règlement n° PD101/95 du Ministère des Transports mentionne l'accessibilité de tous les ferries (existants ou nouveaux).

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

Autobus et autocars : voir ci-dessus.

Aéroports : depuis 1983-84 application de la réglementation IATA et OACI.

4. Financement

Aéroports : Les modifications visant à assurer la conformité aux critères de l'accord de Schengen seront financées à même les recettes provenant de la taxe aéroportuaire.

Autobus : De nouveaux autobus avec rampe d'accès pour la région d'Athènes ont été payés par l'Etat.

Transbordeurs à passagers : Les modifications sont payées par les armateurs selon les règles de la concurrence et du libre marché (pour accroître leur clientèle).

5. Personnes concernées

Handicapés, sans précision.

6. Mesures tarifaires

Dans les transports publics réductions pour les handicapés (sans précision).

7. Systèmes de contrôles et sanctions éventuelles

- Réglementation générale sur les bâtiments : contrôle par les services techniques des préfectures et/ou collectivités locales avant et après la construction.
Nota : Nombreux exemples de non respect de la réglementation.
- Les infractions aux dispositions du Code du bâtiment concernant l'accessibilité sont passibles d'amendes (conformément à la Loi sur les structures illégales de bâtiment).

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

- Fin 1996 la Loi sur la réglementation générale des bâtiments a été complétée et étendue aux bâtiments existants (ascenseurs, plans inclinés).
- Fin 1996 : instructions techniques concernant les trottoirs (zones pour aveugles, signaux sonores aux feux de circulation).

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

- Automobiles : dégrèvement de la taxe de circulation, réduction du prix en fonction du type de handicap.
- **Ministère de l'environnement et des travaux publics**, décision ministérielle publiée dans le Journal Officiel n°823/15.9.97/2^{ème} édition.

- Cette décision porte établissement d'un **Office de la sécurité routière**.

Cet office sera appuyé par tous les services compétents du Ministère (notamment celui de la signalisation routière) et son personnel sera éventuellement issu, pour une part, du Bureau des études sur les personnes à mobilité réduite.

Cet office aura pour mission (a) de prendre toutes les décisions nécessaires concernant la sécurité routière, et (b) de superviser l'exécution des programmes concernant la sécurité routière en mettant en œuvre des procédures accélérées, et de recueillir toutes les informations nécessaires en vue de définir des spécifications de sécurité routière.

- **L'Organisme national de tourisme** a publié **une nouvelle carte** à l'intention des piétons et des personnes qui utilisent les transports en commun. Cette carte indique les allées de circulation pour piétons ainsi que les arrêts d'autobus dans la ville d'Athènes. Une nouvelle version de cette carte indiquera les bordures de trottoir abaissées et les arrêts d'autobus offrant une plate-forme d'accès facile dans la vieille ville.
- **L'Administration de l'aviation civile**, dans le cadre des travaux préparatoires de l'infrastructure de mise en œuvre de l'Accord de Schengen en mai 1998, est en train d'aménager **de nouvelles portes à l'aéroport d'Athènes**, qui seront accessibles à tous, notamment aux handicapés, grâce à des passerelles piétonnes, des ascenseurs, des escaliers roulants et des rampes à partir de l'entrée de l'aérogare vers les installations côté piste et les avions (circulaire du ministère des Transports définissant les installations pour les personnes à mobilité réduite).

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Au niveau national

- La Loi constitutionnelle n° XX/1949 (chapitre XII) dispose que les handicapés ont les mêmes droits que les autres citoyens. C'est la Cour de justice de la Constitution qui veille au respect de ces droits.
- Le Décret n° 253/1997 (XII.20) adopté en vertu de la Loi sur la "Réglementation nationale sur la réinstallation et la construction" (OTEK) stipule que les bâtiments doivent être accessibles aux personnes en fauteuil roulant, dans tous les lieux fréquentés par des handicapés, y compris les lieux de travail et la voirie.
- Le Parlement hongrois a adopté le 15 juillet 1997 la loi n°LXXVIII concernant la construction et la protection du milieu bâti. La nouvelle "Réglementation nationale sur la réinstallation et la construction" (OTEK) qui sont en cours de remaniement en vue de devenir une réglementation gouvernementale prendront en compte la réinstallation à grande échelle ayant recours à des règlements et des mesures stricts à partir du 1er janvier 1998. L'esprit et la lettre de cette loi doivent avoir une influence favorable sur la pratique de l'architecture en Hongrie. Les autorités municipales du bâtiment sont obligées à revoir leurs activités en matière de construction dans cette optique. Les principes du concept européen d'accessibilité, qui ont été énoncés en 1996 à Doorn par les spécialistes nationaux, constituent la base de ces réglementations.

2. Textes réglementaires spécifiques

Le parlement hongroise a adopté le 16 mars 1998 le "Décret sur les droits de l'homme et les opportunités pour les personnes à mobilité réduite".

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

- Application des lignes directrices sur les signaux tactiles et sonores [CEMT/CS/TPH(94)2/REV1].
- La Hongrie participe aux travaux du Sous-Comité 4 du Comité technique 173 de l'ISO et a contribué à l'élaboration du document européen "Concept européen d'accessibilité". (Doorn/Hollande fin mars 1996).

4. Financement

En ce qui concerne les personnes à mobilité réduite possédant des voitures particulières, des subventions de l'Etat sont accordées, par l'entremise des autorités locales.

5. Personnes concernées

- Pour les aides financières : classification “handicapés lourds” faite par le médecin de famille.
- Pour l'accès aux bâtiments : personnes en fauteuil roulant et celles ayant une mobilité réduite.

6. Mesures tarifaires

Information non fournie.

7. Systèmes de contrôles et sanctions éventuelles

L'accessibilité des édifices publics doit être contrôlée par les autorités délivrant les permis de construire.

8. Aperçu des réalisations

- Aucun projet gouvernemental n'existe pour les personnes à mobilité réduite.
- Il existe un projet pour un environnement accessible dont la Fédération nationale pour les personnes à mobilité réduite est chargée.

9. Textes en préparation

- Recommandations pour les signaux tactiles et sonores : le parachèvement des normes hongroises est retardé pour des raisons financières.
- Transposition dans le droit hongrois des directives et recommandations de l'Union Européenne.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

- Des aides financières limitées pour l'achat, l'adaptation et l'entretien des voitures particulières sont disponibles.
- Mesures spécifiques concernant la circulation et le stationnement des véhicules particuliers. Le coût du véhicule particulier d'un employé incapable d'utiliser les transports en commun est remboursé par l'employeur (montant fixé par l'État).

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Au niveau national

La Réglementation du bâtiment de 1991 prévoit l'accessibilité obligatoire, notamment des terminaux de transport (nouveaux projets et rénovation importante) pour toutes les personnes handicapées.

2. Textes réglementaires spécifiques

Taxis : La Réglementation de 1995 sur les véhicules de service public prévoit l'accessibilité obligatoire des taxis aux fauteuils roulants pour l'obtention de la "licence taxi".

3. Normes, réglementation, recommandations, lignes directrices

Taxis : normes 1ère version 1992.

4. Financement

Information non fournie.

5. Personnes concernées

Personnes handicapées, sans précision, sauf en ce qui concerne l'accessibilité des taxis.

6. Mesures tarifaires

Information non fournie.

7. Systèmes de contrôles et sanctions éventuelles

- Construction : non précisé.
- Taxis : police de la circulation.

8. Aperçu des réalisations

- 50 nouveaux taxis accessibles à Dublin.
- en juin 1997 : 5 autobus à plancher bas à Dublin.

9. Textes en préparation

- Travaux préparatoires sur le projet de loi relative à la discrimination fondée sur l'incapacité : rapport de la Commission pour le statut des handicapés (publication 18.11.1996).
- Taxis : les normes de 1992 semblent inadaptées. De nouvelles normes prévues fin 1996. Première application : 200 nouvelles licences à Dublin, plus toutes les nouvelles licences au niveau national.
- Le rapport final sur les transports publics (pour Dublin) concerne notamment les mesures à mettre en œuvre à court, moyen et long termes pour l'intégration des handicapés dans l'offre de services de transport.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Information non fournie.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

- Loi n° 115 (30.03.71) art. 27 : pour que les handicapés puissent participer à la vie de la collectivité, les transports publics doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Un décret d'application à prendre dans un délai d'un an devait préciser les modalités de mise en œuvre. Il ne semble pas que ce décret ait vu le jour.
- Loi cadre pour l'intégration des handicapés n° 104 (05.02.96). L'article 26 reprend et renforce la loi n° 151 (10.04.81), art. 2. Les autorités régionales doivent réglementer les actions des communes en matière d'accessibilité.
- Dans un délai de 6 mois, des plans régionaux de transport pour améliorer l'accessibilité et adapter l'infrastructure urbaine aux besoins des handicapés doivent être établis.
- Loi n° 160 (24.10.9) sur l'accès des handicapés aux édifices et services publics. Elle stipule à l'art. 24 que les moyens et infrastructures de transport doivent être accessibles aux handicapés.

b) *Au niveau régional*

Presque toutes les administrations régionales ont légiféré dans le domaine de l'accessibilité des transports en déléguant généralement la responsabilité de mise en place aux autorités locales.

2. Textes réglementaires spécifiques

Loi 104 (05.02.92), art. 26 : l'organisation et le financement des transports spécialisés incombent aux communes.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

- La Société des transports publics de Milan (ATM) a publié en septembre 1997 un document intitulé "*Interventi attivati, in corso e previsti per facilitare l'accesso al servizio ai clienti portatori di handicap*" ("description des dispositions mises en œuvre, des dispositions en cours d'application et des dispositions prévues pour faciliter l'accès des voyageurs handicapés aux services de transport"), qui concerne l'accessibilité des autobus et du métro.

4. Financement

Information non fournie.

5. Personnes concernées

Le texte de 1971 fait mention des personnes à mobilité réduite.

6. Mesures tarifaires

Les tarifs de la F.S. S.p.A. sont périodiquement fixés par un décret du ministère des Transports. Les Chemins de fer italiens n'envisagent pas d'appliquer des tarifs spéciaux pour les handicapés. Néanmoins, lorsque ces dernières sont incapables de voyager seules et doivent être accompagnées, la personne qui les accompagne voyage gratuitement.

Les tarifs de transport routier public étant fixés par les autorités locales, il n'existe aucune règle d'application générale. Néanmoins, dans l'ensemble, nous pouvons dire que les personnes officiellement déclarées comme handicapées à plus de 67 pour cent et les personnes ayant droit à une retraite minimale non contributive bénéficient d'une réduction considérable. Les mutilés de guerre ont gratuitement accès aux services publics de transport routier.

En ce qui concerne les taxis, en particulier dans les grandes villes, l'administration locale est habilitée à conclure des ententes spéciales avec les sociétés de taxis pour assurer gratuitement le transport des personnes à mobilité réduite. Ces avantages ne peuvent être accordés que pour le transport entre le domicile et le lieu de travail et vice-versa ou pour des raisons liées à un traitement médical. En ce qui concerne le transport aérien, la compagnie aérienne nationale, Alitalia, accorde une réduction de 30 pour cent, qui lui est remboursée par l'État, aux passagers souffrant de handicap visuel et aux personnes qui les accompagnent sur les vols intérieurs.

7. Systèmes de contrôles et sanctions éventuelles

L'application des lois spécifiques en vigueur demeure très insatisfaisante faute de sanctions prévues dans les lois mêmes. On ne donne pas aux responsables les moyens nécessaires pour faire appliquer ces lois. Par exemple, il peut être demandé aux administrations locales d'investir dans l'accessibilité des modes de transport pour les handicapés, sans qu'elles soient autorisées à réunir les sommes nécessaires.

En ce qui concerne le système de contrôle, le décret du Président de la République n°503 (du 24 juillet 1996), qui énonce des règles sur l'élimination des obstacles architecturaux dans les bureaux et services publics, dispose qu'aucune contribution ni aide ne peut être accordée par le gouvernement ou par un quelconque organisme public pour construire des installations qui ne sont pas conformes à ces règles.

En ce qui concerne les autobus publics, les contributions prévues dans la loi (décret ministériel du 18 juillet 1986) ne sont accordées que si les véhicules concernés sont conformes aux dispositions juridiques et aux spécifications techniques en vigueur.

8. Aperçu des réalisations

Malgré la législation en vigueur, les difficultés que rencontrent les handicapés dans l'utilisation des transports en commun ne sont pas résolues du fait de l'absence de mesures concrètes.

9. Textes en préparation

Information non fournie.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Diverses dispositions facilitent l'utilisation des voitures particulières pour les personnes handicapées (notamment dispositions particulières relatives aux permis de conduire, au stationnement, aux carrefours, à l'adaptation des véhicules particuliers).

1. Textes réglementaires de portée générale

Aucun.

2. Textes réglementaires spécifiques

Aucun.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

a) Chemins de fer

- Lignes directrices concernant l'installation d'ascenseurs dans les gares (Ministère des transports, août 1993).
- Lignes directrices concernant l'installation d'escaliers mécaniques dans les gares (Ministère des transports, révision août 1993).
- Les entreprises ferroviaires doivent installer des ascenseurs et/ou des escaliers mécaniques dans toutes les nouvelles gares, dans celles qui font l'objet de travaux de modernisation d'envergure et dans celles où il existe une dénivellation d'au moins 5 mètres et qui accueillent au moins 5 000 voyageurs par jour.

b) Autres

- Lignes directrices sur les installations des terminaux voyageurs à l'intention des personnes handicapées (Ministère des transports, révision mars 1994). Ces lignes directrices énoncent les normes techniques applicables aux entrées et aux sorties, aux rampes d'accès, aux ascenseurs, aux escaliers mécaniques, aux toilettes et aux surfaces tactiles dans les gares ferroviaires, routières, maritimes et dans les aéroports pour les personnes âgées, les personnes handicapées et les étrangers.
- Aménagement type pour les personnes handicapées (Ministère des transports, mars 1990) : entrées, allées et panneaux d'information dans les voitures de chemin de fer, les autobus et les taxis. Il est attendu des constructeurs qu'ils respectent cet aménagement type.
- Schéma de transport type pour les personnes âgées et les handicapés (Ministère des transports, 1996). Il s'agit d'un schéma type visant à mettre en place un environnement de transport urbain adapté aux personnes handicapées et âgées.

4. Financement

Les exploitants peuvent actuellement bénéficier des programmes de subventions suivants :

- Depuis 1994, 20 pour cent du coût d'installation d'un ascenseur ou d'un escalier mécanique dans une gare ferroviaire à haute priorité sont payés par la Fondation pour l'écologie des transports et la mobilité (10 pour cent par l'Etat et 10 pour cent par le secteur privé).

- L'Etat accorde une subvention correspondant à 20 pour cent du prix d'achat d'autobus équipés d'un élévateur (depuis 1995) ou d'autobus à plancher bas dotés d'une rampe d'accès (depuis 1996), et 25 pour cent du prix d'achat d'autobus à plancher ultra bas (depuis 1997).

5. Personnes concernées

Les personnes à mobilité réduite : notamment handicapés (notamment en fauteuil roulant), personnes âgées et personnes lourdement chargées, etc.

6. Mesures tarifaires

Les opérateurs offrent des tarifs réduits aux personnes handicapées ou souffrant de déficience mentale (aux titulaires de carnets de personnes handicapées ou de personnes suivant un traitement médical) de 50 pour cent (chemin de fer, autobus et bateau), 25 pour cent (avion) et 10 pour cent (taxi).

7. Système de contrôle et sanctions éventuelles

Le système n'est pas contraignant et il n'existe pas de mécanismes pour le faire appliquer.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

Aucune législation ni réglementation n'est en cours d'élaboration.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Information non fournie.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Au niveau national

- Loi n° I-2044 sur l'intégration sociale des invalides :
 - La planification, la construction ou la reconstruction de la voirie, des parcs de stationnement, des lignes de communication, des bâtiments publics, des équipements collectifs et des logements devront tenir compte des besoins des handicapés, qui sont définis par les autorités lituaniennes. Leur réalisation relève de la compétence de l'administration centrale et des autorités locales.
 - Des lois et directives de l'administration centrale et des décisions des collectivités locales fixeront les privilèges accordés aux invalides et à leur famille en ce qui concerne notamment les transports.

- La Décision n° 203 du Ministère de la Construction et du développement urbain (30.10.95) confirme les règles techniques de construction des bâtiments pour tenir compte des besoins spécifiques des handicapés.

2. Textes réglementaires spécifiques

Information non fournie.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

Bâtiments : décision 203 ci-dessus.

4. Financement

Information non fournie.

5. Personnes concernées

Les invalides.

6. Mesures tarifaires

- La Loi n° I-204 (art. 24) dispose que :
 - Les invalides inaptes au travail et dont les membres de la famille ne peuvent travailler ont droit à une aide pour l'utilisation des services publics. Les modalités précises de cette aide sont fixées par l'Etat.

- Les articles 3 et 5 de la Loi no I-1047 dispose que :
 - Les personnes invalides (groupe I), les enfants invalides et leur accompagnateur peuvent utiliser gratuitement les transports publics urbains et régionaux et bénéficier de 50% de réduction sur les transports interrégionaux. Cette mesure est étendue aux victimes des violents événements survenus entre le 11 et le 13 janvier 1991 et de ceux qui s'ensuivirent.
 - Les personnes invalides (groupe II) peuvent utiliser les transports urbains gratuitement et bénéficier de demi-tarif pour les transports régionaux.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

Les équipements relevant de la loi I-2044 ne sont ouverts au public que si les conditions d'accessibilité sont assurées.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

- Un projet de loi sur les activités de transport contenant des dispositions relatives à l'accessibilité est en cours d'élaboration. Il devrait être adopté par le Parlement au début de 1998.
- Un programme d'adaptation des transports aux besoins des personnes à mobilité réduite devrait être adopté en 1998.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Information non fournie.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

La Réglementation de la construction de 1987 (révision au 1.07.1997), adoptée par le Ministère des Collectivités locales et du Travail en vertu de la Loi sur l'Aménagement et la Construction, s'applique à toutes les constructions, y compris les terminaux de transports. Toutes les dispositions concernant l'accessibilité aux personnes handicapées en fauteuil roulant sont contraignantes. De même, il y a obligation d'assurer des cheminements aisés pour les handicapés dans les bâtiments ouverts au public.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) *Chemin de fer -- métro -- tramway*

- La Loi sur les chemins de fer dispose que moyens de transport doivent autant que possible être adaptés à l'usage des handicapés et personnes avec voiture d'enfant, mais il n'existe aucune norme à caractère obligatoire.

b) *Transports routiers dont transports spécialisés*

- La Loi sur les Transports (Ministère des Transports et des Communications) régit le transport par bus, autocar, taxi et bateau. Elle est fondée sur le principe selon lequel les transporteurs doivent avoir une licence délivrée par les provinces. Pour les itinéraires transprovinciaux, la licence est délivrée par le Ministère des transports.
- Licence pour les véhicules de transports spécialisés : véhicules spécifiques répondant aux normes techniques de la Loi sur la circulation routière.

c) *Taxis*

- La Loi sur les transports dispose, en ce qui concerne les licences taxis (transport jusqu'à 15 personnes), qu'elles peuvent imposer que le véhicule soit accessible aux handicapés.

d) *Transport aérien*

- L'Administration norvégienne de l'aviation civile a élaboré des directives pour le transport des personnes à mobilité réduite basées sur les recommandations de la CEAC.
- L'Administration de l'aviation civile préside un groupe de travail sur les passagers aériens handicapés qui a proposé un train de mesures et réalisé des documents d'information.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

a) Tous modes de transport

Le guide intitulé “Des transports pour tous”, destiné aux aménageurs et réalisé à la demande du “Sorting” (Parlement), fait partie d’une série de publications sur l’aménagement des services de transport pour les personnes à mobilité réduite.

b) Transport aérien

L’Administration de l’aviation civile (groupe de travail) a publié des guides ainsi qu’une vidéo d’information destinés aux personnels des compagnies aériennes et un dépliant “Volez sans souci” pour les voyageurs.

c) Chemins de fer

Les Chemins de fer nationaux norvégiens (NSB BA) ont établi des normes dans le programme de développement des gares, qui comprend certaines mesures visant à prendre en compte les besoins des personnes souffrant d’incapacité.

d) Services de transports spéciaux

Un document de synthèse sur les mesures et politiques concernant les personnes handicapées dans les transports et les communications (Ministère des transports et des communications, avril 1997) comprend des lignes directrices sur le transport de porte à porte organisé par le pays (service de transports spéciaux). Ces lignes directrices portent notamment sur les critères d’admissibilité des usagers, les tarifs, les systèmes de billetterie et la différenciation des services offerts selon les différents groupes d’usagers, ainsi que sur les procédures administratives relatives aux services de transports spéciaux.

Les lignes directrices ne sont pas contraignantes et se veulent des “outils” pour façonner les services. Les services de transports spéciaux ne sont pas réglementés au sens strict.

4. Financement

D’une façon générale, le financement des mesures visant à améliorer l’accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite ainsi que la planification et la mise en œuvre de ces mesures sont intégrés aux activités générales. Cela vaut pour tous les modes de transport et pour tous les niveaux administratifs. Autrement dit, la province, qui est responsable du transport local par autobus, taxi et bateau (ainsi que des services de transport spécialisés), assume également la responsabilité de la planification, du financement et de la mise en œuvre des mesures d’accessibilité. Les provinces reçoivent des crédits forfaitaires de l’administration centrale dans le cadre de sa contribution au financement des activités locales (plus précisément dans le cadre du régime de crédits d’utilisation générale, qui relève du Ministère des administrations locales et du travail). Les crédits forfaitaires ne sont pas affectés à des activités spécifiques et peuvent par conséquent être utilisés pour financer différentes tâches au niveau local/régional (comme l’éducation, les transports, la santé, la culture).

En ce qui concerne l’infrastructure routière, le financement des différentes mesures entre dans le cadre (c’est-à-dire qu’il y est intégré) du programme général d’investissement (plans à long terme). L’infrastructure routière englobe les ferries nationaux.

En ce qui concerne les chemins de fer et l'aviation, le financement des différentes mesures est intégré aux plans à long terme (programmes d'immobilisations) où sont établies les priorités d'investissements et les priorités politiques.

Les programmes à long terme couvrant la période 1998-2007 pour les trois secteurs (aviation, chemins de fer et transports routiers) ont été établis et soumis au Parlement norvégien au printemps 1997. Les dépenses publiques effectivement consacrées à chaque secteur sont fixées chaque année par le Parlement après soumission du budget par le gouvernement.

Au cours des dernières années, des crédits nationaux ont été affectés au transport public local/régional dans le cadre du Programme expérimental du Ministère des transports pour le transport public. Ce programme a contribué au financement (en général à hauteur de 50 pour cent du coût total) de projets locaux de développement du transport public. Le financement a été le plus souvent acheminé par l'entremise des administrations provinciales. Le Programme expérimental se poursuit en 1997 et en 1998, en mettant davantage l'accent sur les projets concernant l'accessibilité.

5. Personnes concernées

Personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées, personnes avec poussettes d'enfants, bagages, bicyclettes, etc.).

6. Mesures tarifaires

Un rabais de 50 pour cent est accordé aux personnes bénéficiant des indemnités pour personnes handicapées (qui peuvent être accordées, dans le cadre de l'assurance nationale, aux personnes incapables de travailler en raison d'une incapacité ou d'une maladie de nature permanente) ainsi qu'aux aveugles et aux personnes âgées (67 ans et plus). La règle générale s'applique à tous les modes de transport public lorsque l'opérateur reçoit des crédits publics (c'est-à-dire les autobus et la plupart des ferries pour le trafic local, les chemins de fer, les tramways et le métro). Elle s'applique aussi à la plupart des routes aériennes, en fonction des conditions établies dans les licences d'exploitation. La plupart des opérateurs d'autocars de tourisme accordent eux aussi ce rabais, même si leurs services sont exploités sur une base entièrement commerciale. Le programme de rabais permet également à une personne sourde et aveugle d'être accompagnée par une personne voyageant gratuitement (sauf à bord des avions). Le programme prévoit enfin un rabais de 50 pour cent pour le conjoint qui accompagne une personne bénéficiant du tarif réduit.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

- Le contrôle de l'obligation d'accessibilité (bâtiments, terminaux, etc.) incombe aux municipalités qui délivrent le permis de construire.
- Les autorités peuvent exiger la mise en conformité d'un bâtiment et le cas échéant, porter l'affaire en justice. A compter du 1.7.1997, elles pourront fixer des pénalités jusqu'à la mise en conformité.
- Une association de personnes handicapées ou une personne physique peut porter plainte auprès du Gouverneur de la province.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

Le ministère des Transports et des Communications est en train de définir plus précisément les moyens à mettre en œuvre pour assurer une meilleure accessibilité des modes de transport. Il s'agit notamment de réexaminer la réglementation en vigueur concernant l'accessibilité. D'autres formules, comme les instruments financiers, ou éventuellement un panachage de différentes mesures, seront également envisagées. Cette réflexion s'inscrit dans le prolongement direct du document de synthèse publié en avril 1997 sur les mesures et politiques concernant les personnes handicapées dans le secteur des transports et des communications.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

- La Loi sur la voirie (Ministère des Transports et de la Communication) fixe les normes de construction routière. L'Administration des routes publiques a publié plusieurs guides techniques prenant en compte les besoins des personnes handicapées.
- Les automobilistes handicapés sont exemptés des péages sur les rocadés, qui existent actuellement dans trois villes : Oslo, Bergen et Trondheim.
- La Loi sur l'assurance nationale prévoit un régime d'aide pour l'achat ou l'équipement de véhicules ainsi que des mesures d'aide à l'apprentissage de la conduite.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

La législation sur les transports ne comporte pas de mention générale concernant les personnes handicapées.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) *Chemin de fer -- métro*

Aucun texte réglementaire spécifique n'est annoncé pour 1998.

b) *Transports routiers dont transports spécialisés*

- Un règlement ministériel sur les subventions au transport public routier et par tramway dispose qu'une partie des subventions accordées doit être affectée à l'amélioration de l'accessibilité des véhicules et des infrastructures. Cette disposition sera supprimée en 1998 à la suite d'importants amendements législatifs et d'un nouveau partage de compétences (voir point 9).
- Loi sur l'offre (de transport) aux handicapés : la responsabilité des transports spéciaux pour handicapés ou autres ('indication médicale') est décentralisée vers les municipalités.
- Une législation est en cours d'élaboration pour obliger tous les opérateurs et propriétaires de voitures qui transportent des passagers en fauteuil roulant à équiper leurs véhicules des dispositifs de protection conformes aux normes néerlandaises.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

a) *Chemin de fer*

Le Ministère des Transports et les Chemins de fer néerlandais sont convenus de lignes directrices concernant l'accessibilité des gares. Une partie des gares ayant été cédée par la société ferroviaire à l'Etat, des pourparlers sont en cours sur le transfert d'une norme de l'accessibilité des gares qui serait établie conjointement par les Chemins de fer néerlandais et le Conseil des handicapés, dans un texte réglementaire.

b) *Transports spécialisés*

Une proposition de réglementation à l'intention des municipalités a été élaborée par l'Association des municipalités des Pays-Bas.

4. Financement

En vertu de la Loi sur l'offre de transport pour les personnes handicapées, le financement des transports spéciaux incombe aux municipalités.

5. Personnes concernées

Les personnes handicapées.

6. Mesures tarifaires

- Il n'existe pas de tarifs spéciaux pour les personnes handicapées, mais les chiens d'aveugles sont admis gratuitement à bord des trains et dans les "Treintaxi" (les taxis qui font le parcours entre la gare et la destination, et vice-versa à des tarifs spéciaux). Les handicapés qui doivent être accompagnés pendant leurs déplacements peuvent obtenir gratuitement une carte qui permet à la personne les accompagnant de voyager gratuitement.
- Des tarifs spéciaux sont accordés aux personnes âgées de plus de 60 ans qui voyagent par train et à ceux de plus de 65 ans qui utilisent les transports urbains ou les transbordeurs sur les voies navigables intérieures.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

Information non fournie.

8. Aperçu des réalisations

Il est envisagé d'élaborer des normes d'accessibilité, notamment pour les trains, les tramways, les métros légers, les autobus, les autocars et les taxis, les informations, etc. On constituera à cette fin des groupes de travail composés de spécialistes, d'usagers et d'opérateurs de transport. Une fois qu'elles seront prêtes, les normes seront largement diffusées et, s'il y a lieu, pourraient servir de fondement juridique pour des mesures contraignantes.

9. Textes en préparation

- Une législation anti-discrimination visant notamment les immeubles publics, y compris les gares, les aéroports, les terminaux portuaires et les bureaux de poste, est en cours d'élaboration.
- La législation relative à la construction contiendra des normes d'accessibilité, comme la largeur des portes, les seuils, etc.
- La responsabilité du transport urbain et interurbain par autobus et par chemin de fer sera déléguée de l'administration centrale aux autorités régionales. Ce transfert de responsabilité s'accompagnera d'une modification des systèmes de subventions. Il incombera aux autorités régionales de préciser de quelle façon elles entendent assurer des services de transport public. Cependant, la loi sur le transport de voyageurs en 2000 établira que les autorités régionales, lorsqu'elles rédigeront des appels d'offres pour des concessions de plusieurs années, seront obligées d'incorporer l'accessibilité dans leurs conditions.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

- Les automobilistes handicapés titulaires d'une carte portant le logo international des handicapés peuvent utiliser les aires de stationnement qui leur sont réservées.
- En collaboration avec, notamment, les propriétaires/exploitants de stations d'essence et les motels, etc. des travaux sont effectués en vue d'améliorer l'accessibilité des installations le long des autoroutes des Pays-Bas.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Au niveau national

- La Loi constitutionnelle de la République de Pologne interdit toute forme de discrimination, notamment celle fondée sur l'incapacité. (La nouvelle Constitution adoptée par l'Assemblée nationale en avril 1997 et est entrée en vigueur après le référendum de mai 1997).
- La Loi relative à l'emploi et à la réadaptation professionnelle des personnes handicapées (1991), qui concerne les personnes souffrant d'un handicap physique ou mental important limitant leur capacité de travail, confirme la nécessité de mettre en application le principe d'égalité des chances pour les personnes handicapées ainsi que la politique d'emploi visant la réadaptation professionnelle et sociale de ces personnes.
- La Loi d'aménagement du territoire (1994) recommande de prendre en compte notamment les besoins des personnes handicapées dans la planification et la conception de l'utilisation du territoire.
- La Loi relative à la réglementation du bâtiment (1994) établit la nécessité de s'assurer que les conditions minimales soient réunies pour que les personnes handicapées, en particulier celles qui utilisent un fauteuil roulant, puissent avoir accès aux bâtiments publics ainsi qu'aux immeubles-tours d'habitation.
- La Loi relative à la normalisation (1993), y compris ses amendements ultérieurs, autorise les conducteurs invalides et les conducteurs transportant des personnes à mobilité réduite à ne pas respecter certains signaux de circulation, en l'occurrence "Interdiction de stationner" et "Entrée interdite".
- La Loi sur les transports (1984), y compris ses amendements de 1988 et de 1994, dispose que les transporteurs doivent réserver des sièges aux personnes handicapées et prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter à ces personnes, notamment à celles qui utilisent un fauteuil roulant, l'accès aux véhicules de transport, terminaux, arrêts et plates-formes.

b) Au niveau régional

- Certaines autorités locales ont adopté des résolutions exigeant l'enlèvement des obstacles dans les immeubles, les zones piétonnes et les infrastructures de transport.
- La Loi relative à l'emploi (1991) établit (dans les voïvodies) des centres locaux d'emploi et de réadaptation des personnes handicapées, dont la tâche sera notamment d'élaborer un programme d'élimination des obstacles dans l'architecture.

c) Organismes de concertation et/ou consultatifs

- La Loi relative à l'emploi (1991) crée le poste de plénipotentiaire pour les questions concernant les personnes handicapées au Ministère du travail et de la politique sociale. Le plénipotentiaire est chargé de coordonner les tâches relatives aux conditions de la vie sociale et professionnelle des personnes handicapées ainsi que d'évaluer les projets de réglementation relatifs à l'emploi, à la réadaptation et aux conditions de vie de ces personnes.
- Le Conseil national des personnes handicapées est un organisme consultatif auprès du plénipotentiaire pour les affaires des personnes handicapées.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) Chemins de fer

Directive H22 de la Direction générale des chemins de fer polonais (1995), qui traite des modalités d'attribution de tarifs réduits et des places réservées aux handicapés.

Les principes d'adaptation du transport des handicapés portent sur les investissements et les travaux de modernisation, les points d'accueil en gare, et de manière générale sur l'amélioration de l'accessibilité.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

- Chemins de fer : règles techniques de fabrication et de réception des voitures adaptées aux voyageurs en fauteuil roulant.
- Application de la réglementation de l'UIC en ce qui concerne les invalides (normes techniques et organisation des services).
- En vertu de la Loi relative à la normalisation (1993), le Comité polonais de normalisation a créé la Commission de normalisation pour les personnes handicapées, qui est chargée d'élaborer les normes polonaises relatives aux installations et aux aides techniques destinées aux personnes à mobilité réduite, notamment celles qui utilisent un fauteuil roulant ou qui souffrent de déficience visuelle ou auditive. (Il s'agit ici des immeubles, des zones piétonnes, des modes de transport et de leurs infrastructures, de l'information visuelle, tactile et audible et du matériel de réadaptation). Pour des raisons économiques, les normes polonaises ne portent que sur les fauteuils roulants et les béquilles.
- Le règlement de 1994 du Ministère de l'aménagement du territoire et du bâtiment s'applique aux immeubles et à leur emplacement en ce qui concerne les spécifications techniques auxquelles tous les immeubles doivent être conformes. Ces spécifications comprennent également les principes de conception ainsi que les paramètres techniques devant garantir aux personnes handicapées l'accès aux immeubles et installations connexes.

- Les Lignes directrices relatives à l'aménagement des rues (1992) énoncent plusieurs exigences techniques, notamment des règles essentielles d'aménagement des trottoirs, des passages pour piétons, des arrêts de véhicules de transport public, et des zones de stationnement, en tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite (à l'exception de celles qui souffrent de déficience visuelle).
- Les Lignes directrices relatives à la construction routière (1995) énoncent plusieurs conditions importantes à respecter dans l'aménagement des passages pour piétons et des arrêts d'autobus en fonction des besoins des personnes handicapées. Elles préconisent de combiner la signalisation routière visuelle et audible.
- Le Manuel du concepteur (environnement et transports) (1991) énonce des spécifications détaillées en donnant des exemples de planification, d'élaboration et de réalisation de projets :
 - environnement urbain accessible (schéma directeur et plans d'occupation des sols, cartes et plans d'accessibilité) ;
 - trottoirs, passages pour piétons, passerelles et passages souterrains, signalisation routière visuelle et audible, information visuelle et tactile, zones de stationnement d'automobiles ;
 - arrêts, stations, plates-formes, équipements et marquage des moyens de transport ;
 - transport à grande distance : trains, autocars, avions (véhicules, terminaux et informations pour les personnes handicapées).

Les principes énoncés ci-dessus visent à répondre aux besoins spéciaux des personnes à mobilité réduite, notamment celles qui utilisent un fauteuil roulant, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes utilisant des poussettes, celles qui souffrent de déficience visuelle ou auditive, les personnes transportant de lourds bagages, et d'autres encore dont la mobilité est temporairement limitée.

- Le Manuel du concepteur d'installations pour la personne handicapée : immeubles d'habitation et immeubles publics (1991) tient compte des besoins spéciaux de toutes les personnes à mobilité réduite. Il énonce les principes à appliquer pour mettre en place des installations adaptées permettant aux personnes handicapées d'utiliser les immeubles de façon autonome, et donne quelques exemples.
- Le Règlement du Conseil des Ministres relatif au droit de stationnement établit les règles relatives au stationnement des véhicules spécialement identifiés qu'utilisent les personnes handicapées et prévoit des réductions spéciales.

4. Financement

- La Loi sur les transports (1984) dispose que le financement est assuré par les transporteurs, le gouvernement polonais et éventuellement les collectivités locales.
- La Loi relative à la réglementation du bâtiment (1994) exige l'affectation des fonds nécessaires par les investisseurs.
- En ce qui concerne le chemins de fer, le financement doit être assuré par les Chemins de fer polonais (PKP), qui n'ont pu jusqu'à présent dégager les ressources nécessaires.

- Le Fonds public pour la réadaptation des personnes handicapées a été financé par un don en vertu de la Loi relative à l'emploi (1991), qui prévoit que les activités du Fonds sont financées notamment par les trois sources suivantes :
 - contributions d'entreprises qui n'emploient pas de personnes handicapées ;
 - subventions publiques ;
 - activités commerciales du Fonds.

Les ressources financières du Fonds sont affectées à la construction, à la modernisation et à la remise en état des installations.

A titre d'exemple, le Fonds a financé l'achat de mini-fourgonnettes adaptées au transport des personnes handicapées.

5. Personnes concernées

Les dispositions législatives polonaises concernent principalement les personnes qui reçoivent une indemnité d'incapacité, en particulier celles qui utilisent un fauteuil roulant. C'est pour cette raison que seulement de 5 à 8 pour cent de la population sont habituellement considérés comme étant des handicapés. En réalité, le pourcentage est beaucoup plus élevé et dépasserait 25 pour cent (si l'on inclut les personnes souffrant de déficience visuelle ou auditive, les personnes âgées, les jeunes enfants, les personnes utilisant des poussettes, etc.). Cette erreur statistique fait que l'on porte relativement peu d'intérêt à ce vaste groupe social, ce qui engendre des difficultés et des contraintes multiples.

6. Mesures tarifaires

La Loi relative aux tarifs réduits dans les transports publics (1992), amendée en 1994, réglemente les tarifs réduits de transport par train et par autobus, exception faite des transports urbains. Elle contient des dispositions précises quant aux bénéficiaires des tarifs réduits (ou de la gratuité), ainsi qu'aux périodes et aux modalités d'application de ces tarifs.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

Actuellement, il n'existe aucun moyen de contrôler l'application de la loi, des lignes directrices ou des dispositions des manuels, ni de sanctions prévues en cas de non-conformité.

8. Aperçu des réalisations

- Projet de norme nationale relative à la signalisation routière appropriée.
- Projet de norme nationale relative à l'information tactile destinée aux personnes souffrant de déficience visuelle.

- Projet d'amendement des textes législatifs du Ministère des transports et de l'économie maritime :
 - Réglementation relative à l'organisation de la circulation et à la signalisation routière ;
 - Instruction relative à la signalisation routière horizontale et verticale ;
 - Instruction relative aux feux de circulation, etc.
 en fonction des besoins des personnes handicapées.

9. Textes en préparation

- Nouvelle loi sur la réglementation routière (à l'étude au Parlement), plus précise que la loi antérieure et qui établit les droits des piétons et des automobilistes handicapés et régleme le marquage des automobiles adaptées aux personnes handicapées.
- Nouvelle loi relative à la réadaptation professionnelle et sociale ainsi qu'à l'emploi des personnes handicapées (à l'étude au Parlement), qui concerne les personnes que leur état physique ou mental empêche de fonctionner normalement dans la société ou leur occasionne des difficultés à cet égard.

L'une des nouvelles dispositions de cette loi est qu'elle admet que la réadaptation sociale doit se faire par l'élimination graduelle des obstacles qui se posent aux personnes handicapées dans l'architecture, dans les transports, dans l'aménagement urbain et dans les communications.

Le plénipotentiaire pour les questions concernant les personnes handicapées a notamment pour tâche de lancer et de superviser les activités visant à atténuer les effets néfastes des obstacles. Les moyens mis à la disposition du Fonds public pour la réadaptation des personnes handicapées sont augmentés, notamment en ce qui concerne le financement intégral ou partiel de recherches, d'analyses, d'élaboration de normes nationales et d'activités d'information relatives à l'élimination des obstacles dans l'architecture et les transports.

- La Déclaration des droits des handicapés constituera la base juridique qui permettra aux personnes handicapées d'exercer leurs droits à une vie normale et, à cette fin, précisera les obligations des pouvoirs publics à tous les niveaux, des architectes, des investisseurs, etc.

10. Autres mesures visant à faciliter la mobilité

- L'un des objectifs du Programme de santé national pour les années 1996 à 2005 (adopté par le Conseil des ministres en tant que document d'orientation officiel) est de donner aux personnes handicapées la possibilité de s'intégrer à la société. La réalisation de cet objectif repose notamment sur la suppression des obstacles dans les véhicules de transport public et dans les infrastructures connexes.
- Le Programme d'action en faveur des personnes handicapées et de leur intégration à la société (1993) énonce les actions stratégiques et à long terme du Gouvernement, ainsi que le calendrier des activités menées par les ministères et d'autres instances de l'administration centrale pour 1994 et les années suivantes.
- Le programme à long terme (adopté par le Ministère des transports et de l'économie maritime) pour l'adaptation des installations de transport public aux besoins des personnes handicapées.

Outre les mesures qui viennent d'être mentionnées, il semble nécessaire de mettre en œuvre des mesures juridiques visant à accorder aux personnes handicapées des avantages fiscaux et des conditions de crédit favorables, et à affecter spécialement des crédits publics en vue de les aider.

Note : Malheureusement, on constate un large hiatus entre les dispositions législatives et la réalité, qui s'explique non seulement par les situations déjà mentionnées au point 5, mais aussi par d'autres facteurs comme un manque d'intérêt et de connaissances chez les responsables, et l'absence de sanctions et de moyens administratifs pour faire appliquer les dispositions. En outre, il manque d'organismes consultatifs, l'organisation est inadaptée et la collaboration insuffisante, la législation n'est pas suffisamment claire en ce qui concerne l'accessibilité, et les moyens financiers sont insuffisants.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Niveau national

Un arrêté conjoint du Ministre du plan et de l'aménagement du territoire, du Ministre des travaux publics, des transports et des communications et du Ministre du travail et de la sécurité sociale (01.07.86) contient des recommandations techniques visant à améliorer l'accès des personnes handicapées aux lieux d'accueil public notamment gares (ferroviaires, fluviales, maritimes, transports urbains), aéroports.

2. Textes réglementaires spécifiques

- L'arrêté n° 83/82 du Ministère du logement, des travaux publics et des transports établit notamment les conditions d'identification et de réalisation des places destinées aux handicapés et personnes à mobilité réduite.
- Les décrets réglementaires du Ministère des Finances n° 25/92 et 40/93 établissent les spécifications des véhicules adaptés à l'accès et au transport des personnes handicapées et les réductions d'impôt sur l'importation de ces véhicules.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

“Guide des transports” destiné aux personnes à mobilité réduite concernant les aspects pratiques de la législation. Ce guide est réalisé par le “Secretariado nacional de reabilitação”.

4. Financement

Information non fournie.

5. Personnes concernées

L'arrêté n° 83/82 et le décret n° 18/82 du Ministère du logement, des travaux publics et des transports établissent les conditions de voyage sur tous modes de transport public des handicapés visuels avec chiens-guides.

6. Mesures tarifaires

Le décret-loi n° 43/76 du Ministère des transports et des communications fixe les réductions tarifaires dans les trains et transports aériens intérieurs pour les handicapés des Forces armées.

7. Système de contrôle et sanctions éventuelles

Information non fournie.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

Information non fournie.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Toute une série d'arrêtés, décrets-lois ou réglementaires et d'ordonnances précise et facilite l'utilisation de véhicules particuliers par les personnes handicapées notamment : exemption d'impôt pour l'acquisition dans certains cas, identification des véhicules, stationnement.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

- Loi n° 50/1976 sur l'aménagement du territoire et la construction. Décret d'application n° 174 (1994) du Ministère de l'économie, qui établit la réglementation technique concernant l'utilisation des équipements publics par les handicapés et l'accès de ces derniers à ces équipements, y compris en ce qui concerne les infrastructures nouvelles et mises à niveau.
- Loi sur les chemins de fer n° 266/1994 concernant les T.C.S.P. Le degré d'accessibilité sans obstacle aux personnes handicapées est précisé aux opérateurs lorsque ceux-ci reçoivent leur licence.

b) *Au niveau régional*

Information non fournie.

c) *Organismes de concertation et/ou consultatifs*

Le Comité gouvernemental chargé des citoyens handicapés est un organisme public de consultation et de coordination sur les questions relatives aux handicapés. Le Conseil des représentants des organisations de citoyens handicapés se compose des principaux représentants des citoyens handicapés auprès de l'administration. L'Association pour l'environnement des handicapés fait également partie du Conseil. Les organismes locaux faisant partie de l'Association participent au processus de conception des infrastructures.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) *Chemin de fer -- métro -- tramway*

- "Règles concernant le transport ferroviaire", Décret n° 173/1995 (en vigueur depuis le 1.12.95) du Ministère des transports. Spécifications techniques pour les véhicules TCSP, y compris ceux qui sont adaptés aux besoins des handicapés.
- "Construction des voies et réglementation technique", Décret n° 177/1995. Réglementation concernant notamment l'accessibilité des transports (personnes en fauteuil roulant, aveugles, par exemple).

b) *Transport routier*

En vertu de la Loi n° 111/1994 et des décrets d'application n° 187/1994 et 102/1995 du Ministère des transports, l'autorité chargée des transports (au niveau du district ou de la commune) peut exiger les aménagements nécessaires aux handicapés. Les horaires des équipements accessibles doivent être mentionnés. Spécifications techniques pour les véhicules.

e) Transport par voie navigable et transport maritime

La Loi n° 144/1995 sur la navigation intérieure prend en compte la réglementation internationale, notamment la résolution n° 25/1986 de la CEE/ONU intitulée “Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées”.

Décret n° 233/1995 du Ministère des transports : obligation d'accès sans obstacle.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

- Transport aérien : application de la réglementation OACI.
- Autobus : norme CSN 736075 : conception des gares routières
norme CSN 736425 : conception des arrêts d'autobus, de trolleybus, de tramway.

4. Financement

Les aspects économiques sont un des obstacles au développement de l'accessibilité. L'administration centrale ainsi que les districts et les communes accordent des subventions. Dotation.

5. Personnes concernées

La facilitation de la mobilité des personnes handicapées concerne non seulement les personnes souffrant d'incapacité mais aussi les personnes âgées, les femmes enceintes, les enfants en bas âge.

6. Mesures tarifaires

- Chemin de fer : réduction de 75 %. Gratuité pour les personnes accompagnant une personne gravement handicapée.
- Le décret n° 182/1991 du Ministère du travail et des affaires sociales accorde, pour handicap grave, une réduction de 62 % dans les transports interurbains par autocar, ainsi que la gratuité dans les transports urbains. Dans les deux cas, la personne accompagnant une personne gravement handicapée bénéficie de la gratuité.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

- Au niveau national : contrôle par le Comité gouvernemental pour les citoyens handicapés, par les ministères concernés et par le Conseil des représentants des organisations de citoyens handicapés.
- Au niveau local : par les autorités administratives et les organisations rattachées aux organismes susmentionnés.

8. Aperçu des réalisations

- Le nombre des voitures de chemin de fer accessibles sera augmenté et un programme de mise en conformité de 72 gares importantes est en cours.
- A Prague, 4 lignes d'autobus sont accessibles. Le programme va se poursuivre et s'étendre aux autres villes.

9. Textes en préparation

Depuis 1996, la coopération est plus étroite entre le Ministère des transports, le Secrétariat du Comité gouvernemental pour les citoyens handicapés et le Conseil des représentants des organisations de citoyens handicapés. Cette coopération accrue permettra d'instaurer de nouveaux règlements et spécifications techniques.

En préparation : amendement à la loi sur les chemin de fer pour le 01.06.98. Nouvelles dispositions du code de la route relatives au transport des voyageurs pour le 01.01.98. Nouvelle loi sur les routes en 1997. Amendement de la Loi sur le transport routier en 1997.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Information non fournie.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Niveau national

La Loi n° 53/1992 publiée au Journal Officiel n° 119/4, Juin 1992, concerne les mesures spécifiques de protection des personnes handicapées.

b) Niveau régional

Information non fournie.

c) Organismes de concertation et/ou consultatifs

Niveau national : le Secrétariat d'Etat chargé des Personnes Handicapées.

Niveau régional : l'Inspection d'Etat chargée des Personnes Handicapées, qui comprends un total de 40 bureaux d'inspection.

Ces organismes ont été mis en place par le décret gouvernemental n°939 publié au Journal Officiel du 9 janvier 1998. Cette décision définit aussi les tâches du Secrétariat d'Etat chargé des Personnes Handicapées et des Bureaux de l'Inspection d'Etat chargée des Personnes Handicapées, ainsi que des unités qui travaillent en coordination avec le Secrétariat d'Etat chargé des Personnes Handicapées, par exemple : l'Association des Aveugles de Roumanie, l'Association des Sourds de Roumanie, l'Association des Personnes Agées etc.

2. Textes réglementaires spécifiques

La Loi n°53/1992 exige que les accès aux endroits et bâtiments publics, ainsi qu'aux unités de protection sociale et d'assistance soient conçus correctement ou adaptés afin d'éviter de créer des barrières architecturales ou autres obstacles pour les personnes handicapées.

3. Normes -- réglementations -- recommandations -- lignes directrices

Information non fournie.

4. Financement

Pour ce qui concerne le secteur des chemins de fer, selon la Loi sur les Chemins de fer Roumains, la SNCFR (compagnie nationale des chemins de fer roumains) peut fournir des services permettant de voyager avec les Chemins de fer Roumains, sur la proposition du Conseil d'Administration de la SNCFR, et avec l'approbation du gouvernement. La même loi stipule que, la SNCFR recevra une compensation correcte pour les services sociaux effectués à la suite d'un ordre des autorités publiques compétentes.

5. Personnes concernées

Personnes handicapées.

6. Mesures tarifaires

Les personnes handicapées (du premier degré, c'est à dire celles qui ont un handicap sévère) bénéficient de la gratuité des transports urbains, et de la gratuité des transports interurbains, dans la limite de 12 trajets aller-retour par an, par train (deuxième classe), bus ou bateau (fluvial ou maritime) appartenant à des compagnies d'Etat.

Les personnes handicapées (du second degré) bénéficient de la gratuité des transports urbains et de 6 voyages interurbains.

Les personnes handicapées bénéficient d'une priorité pour l'achat de véhicules à moteur adaptés ou de véhicules qui peuvent être adaptés pour être utilisés pour le transport de personnes handicapées.

Elles bénéficient aussi de l'attribution de motocycles spécialement adaptés pour l'utilisation par des personnes handicapées, selon les critères établis par le Ministère de la Santé et le Secrétariat d'état chargé des Personnes Handicapées.

7. Systèmes de contrôles et sanctions éventuelles

Information non fournie.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

Information non fournie.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Formation du personnel dans le secteur des transports.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

- **Loi sur les personnes handicapées (1981) S1(1) :** Impose aux collectivités locales de prendre en considération les besoins des handicapés pour les travaux concernant l'environnement des piétons. Pas d'obligation d'exécution, mais il faut prouver que les besoins ont été examinés.
- **Loi sur les transports (1985) S63(8), S93(7), S106, S125:**
 - **L'article S63(8)** impose la prise en compte des besoins des handicapés, sur tout le territoire, dans les services de transport. L'article S93(7) habilite les autorités locales à accorder des subventions pour les services aux handicapés et des tarifs de faveur à certains groupes. L'article S106 autorise les autorités locales à accorder des subventions pour la prestation de services de transport répondant aux besoins des handicapés. L'article S125 porte création du "Comité consultatif pour le transport des personnes handicapées" (DPTAC) et fixe ses conditions de fonctionnement.
- **Loi de 1995 sur la discrimination à l'égard des handicapés :** cette loi introduit dans la législation britannique la notion de droit civil pour les questions relatives aux handicapés. Outre les véhicules de transport, elle couvre l'emploi, l'éducation, les biens, les services et les installations. Elle porte également création du Conseil national des handicapés. Les dispositions relatives aux véhicules de transport ne confèrent pas aux handicapés des "droits" spécifiques. On a en effet jugé qu'il serait préférable de consacrer une partie distincte de la législation aux véhicules de transport.

En ce qui concerne les infrastructures de transport, les dispositions ne sont pas précises. Elles obligent le fournisseur, dans les limites du raisonnable, à lever les obstacles matériels qui entravent l'accès ou à fournir le service d'une autre façon et à modifier les politiques, procédures et pratiques qui sont discriminatoires à l'égard des handicapés. Les dates d'entrée en vigueur de ces dispositions n'ont pas encore été annoncées.

Le nouveau gouvernement (élu en mai 1997) a l'intention de réexaminer les dispositions en vigueur de la Loi sur la discrimination à l'égard des handicapés et de réfléchir aux autres mesures qui pourraient se révéler nécessaires pour garantir les droits de la minorité que constituent les handicapés. Une équipe spéciale de travail, constituée pour examiner ces questions, rendra compte de sa réflexion aux Ministres. A ce jour, on ignore si cette équipe se penchera sur les dispositions relatives aux transports.

La partie V couvre l'ensemble des transports terrestres y compris les taxis. Elle donne pouvoir au Secrétaire d'État aux transports de réglementer l'accessibilité pour chaque mode de transport.

La partie III, qui établit le droit d'accès aux biens, installations et services, couvre l'ensemble des infrastructures de transport (terrestre, maritime, aérien), telles les gares ferroviaires, les aéroports et les ports maritimes.

Les dispositions de la loi sont contraignantes, mais leur date d'application varie selon les modes de transport.

b) Au niveau régional

Loi sur le transport régional à Londres (1984), S2(7) : Impose aux Transports régionaux londoniens la prise en considération des besoins des handicapés dans l'offre de services de transport public.

c) Organismes de concertation et/ou consultatifs

– **Au niveau national : le DPTAC**

Créé par la Loi de 1985 sur les transports, ce comité a officiellement pour mandat de conseiller le gouvernement sur les aspects de la politique des transports ayant une incidence sur la mobilité des personnes handicapées. La loi stipule que 50 % de ses membres doivent être des handicapés. Le Ministère de l'environnement, des transports et des régions (DETR) assure les frais de fonctionnement et le secrétariat du Comité. Outre sa fonction de conseiller auprès du DETR, le DPTAC élabore des recommandations à l'intention des transporteurs. Son objectif n'est pas de préciser un aménagement pour chaque mode, mais de fournir des spécifications pour les nouveaux véhicules. Les consultations seront également centrées sur les dates de mise en œuvre de la réglementation, exception faite des trains, pour lesquels la date d'entrée en vigueur a été fixée au 31 décembre 1998 dans la législation.

- **Au niveau régional :** Le London Transport (LT) a créé le Groupe chargé des besoins des handicapés, qui assure la coordination des activités de LT en ce qui concerne les personnes handicapées. La situation varie dans les autres régions, mais de nombreuses autorités ont affecté du personnel à la politique relative aux handicapés dans les transports.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) Chemins de fer

La **Loi sur les chemins de fer de 1993**, qui constitue la base de la privatisation de British Railways, contient également des dispositions concernant les handicapés, qui garantissent notamment à ceux-ci des tarifs réduits.

Tous les exploitants doivent prendre en considération les besoins des handicapés pour obtenir leur licence d'exploitation. Un organisme de réglementation du rail est notamment chargé de contrôler l'application des dispositions et de publier un code de conduite après consultation du DPTAC. Le directeur des concessions doit exiger que des réductions tarifaires soient prévues pour les handicapés.

La **Loi relative au tunnel sous la Manche (1987)** régit l'attribution de licences pour les services trans-Manche. Elle habilite la Commission intergouvernementale à suspendre une licence si l'opérateur ne met pas d'installations satisfaisantes à la disposition des handicapés.

b) Voirie

La **Loi de 1991 sur les nouvelles routes et les nouveaux projets de voirie** exempte des péages sur les nouvelles routes certains véhicules utilisés par des personnes handicapées bénéficiant d'une exonération de la taxe routière au Royaume-Uni ou au nom de ces derniers. Cette loi comprend des

dispositions relatives aux projets de voirie des services publics -- gaz ; électricité notamment -- et exige de ces derniers une remise en l'état initial rigoureuse, notamment en ce qui concerne les installations destinées aux handicapés, par exemple les surfaces tactiles.

La **Loi sur la circulation routière (1991)**, en ce qui concerne Londres, oblige la Direction de la circulation à consulter le DPTAC avant de publier toute directive sur la gestion de la circulation. Les organisations de personnes handicapées doivent être consultées lors de la préparation des plans de circulation concernant les routes vicinales et les routes à grande circulation.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

Le Ministère des transports et le DPTAC ont publié différents documents : résultats de recherche, guide, recommandation à l'usage des transporteurs ou des usagers. En ce qui concerne notamment les autobus (spécifications en 1993, bus à plancher bas en 1996), l'information, les transports spécialisés (*Door to door. A guide to transport for people with disabilities* -- 5ème éd. en 1996) etc.

Des règlements particuliers ont également été adoptés pour accorder des autorisations de stationnement aux automobilistes atteints de grave incapacité et de permettre aux personnes handicapées d'utiliser sur le réseau routier des "fauteuils roulants motorisés" pour leur permettre une mobilité extérieure locale.

4. Financement

Les lois ne prévoient pas de financement, mais la Loi sur les transports (1985) confère aux autorités locales le pouvoir de subventionner la mise en place de services de transport à l'intention des personnes handicapées.

5. Personnes concernées

Les handicapés.

6. Mesures tarifaires

La Loi sur les transports de 1985 habilite les autorités locales à offrir des tarifs de faveur à certains groupes de personnes handicapées. Dans la pratique, les autorités locales ont à cet égard une attitude qui varie de région en région. Ainsi, dans certaines, comme celle de Londres par exemple, les personnes handicapées voyagent gratuitement, tandis que dans d'autres régions elles bénéficient de tarifs réduits.

Des tarifs réduits existent également dans les services ferroviaires. Ainsi, la Loi relative aux chemins de fer de 1993 dispose que l'industrie ferroviaire doit accorder des tarifs réduits.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

- La Loi de 1995 sur la discrimination à l'égard des handicapés prévoit des sanctions pénales en cas de non application de la réglementation concernant les véhicules de transport. La Partie III de la Loi dispose que les personnes handicapées pourront engager des actions en justice contre les exploitants des infrastructures de transport..
- Chemins de fer : le contrôle des sociétés privatisées en ce qui concerne le respect des besoins des personnes handicapées est assuré par l'organisme de réglementation. La Commission intergouvernementale a le pouvoir de suspendre la licence d'un opérateur de services trans-Manche si elle ne juge pas satisfaisantes les mesures prises par ce dernier pour répondre aux besoins des personnes handicapées.

8. Aperçu des réalisations

La loi de 1981 a eu un effet malgré des crédits insuffisants. Beaucoup de collectivités locales ont aménagé des bordures de trottoir abaissées ou des chaussées tactiles pour aveugles. De nombreuses autorités locales, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par la Loi sur les transports de 1985, ont favorisé de nouveaux aménagements et la plupart d'entre elles prennent désormais en compte les besoins des personnes handicapées dans leurs processus de planification.

La création du DPTAC (§ 125 de la Loi de 1985) a permis de renforcer la représentation des personnes handicapées, de mieux prendre en compte la question et de fournir aux industries et aux autorités locales des avis équilibrés et bien informés.

La Loi sur le transport régional à Londres (1984) a mené à la création du "Unit for Disabled Passengers" responsable de la coordination des activités de la London Transport en ce qui concerne les personnes handicapées.

La Loi sur les chemins de fer (1993) dispose que les exploitants doivent répondre aux besoins des personnes handicapées et faire connaître clairement leur politique à cet égard.

La Loi relative au tunnel sous la Manche (1985) contient des dispositions garantissant l'entière accessibilité des services ferroviaires trans-Manche aux personnes handicapées.

La Loi sur la circulation routière (1991) a relancé les mesures prises à Londres en vue de répondre aux besoins des personnes handicapées en ce qui concerne l'infrastructure routière. Les dispositions relatives à ces personnes constituent désormais une priorité d'aménagement.

Les lignes directrices et recommandations du gouvernement et du DPTAC ont favorisé une amélioration sensible de la mise à disposition de véhicules accessibles et d'une infrastructure piétonne conviviale.

9. Textes en préparation

Les mesures d'application de la Loi sur la discrimination à l'égard des handicapés sont en cours d'élaboration au Ministère des transports, qui travaille à cet égard en liaison avec le DPTAC et les industriels. La consultation sur les spécifications techniques des autobus, trains et taxis, qui constituera la base de la réglementation, commencera au début de 1997.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Diverses dispositions facilitent les déplacements en voiture particulière des handicapés (dispositions spéciales concernant les péages, la conduite, le permis de conduire, le stationnement, etc.).

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

- **Loi relative aux installations pour handicapés dans les transports publics (1979).** Cette loi dispose que les véhicules utilisés pour les transports publics doivent être adaptés aux besoins des handicapés. En 1992, la responsabilité de suivi de l'exécution a été transférée du Conseil des transports à l'Administration routière. Avant d'émettre des règlements sur les véhicules neufs ou anciens, les responsables doivent consulter les associations d'handicapés.
- **Loi relative à l'aménagement (1987)** et Loi relative aux normes techniques du bâtiment. Ces lois précisent que les nouvelles constructions ainsi que les abords doivent être conçus en tenant compte des besoins de l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Les installations existantes de transports publics doivent être adaptées lorsque l'immeuble est en réparation. Les municipalités ont la responsabilité principale en ce qui concerne la mise en œuvre de ces dispositions (à l'exception des ports et aéroports), la responsabilité générale de supervision incombant au Ministre de l'intérieur.
- **Loi sur la responsabilité en matière de transports publics (1998).** Cette loi régit le transport public local et régional dans les collectivités et les provinces. Elle dispose notamment que les autorités chargées des transports publics (PTA) doivent s'efforcer d'améliorer l'adaptation du système de transport public aux besoins des personnes à mobilité réduite. Dans le plan annuel d'application obligatoire, les autorités doivent décrire les mesures prises à cet égard. Si les communes confient à l'autorité chargée des transports publics la responsabilité d'assurer les services de transports spéciaux (STS) ou les services nationaux de transports spéciaux (SNTS), ces services devront également être inclus dans le plan. Cette loi remplace la loi précédente qui était en vigueur depuis 1978.

b) *Au niveau régional*

Aucune législation au niveau régional.

c) *Organismes de concertation et/ou consultatifs*

Au niveau national

Bureau de l'ombudsman des handicapés. Cet organisme est une autorité nationale qui relève du gouvernement et dont les pouvoirs et le mandat sont définies par une loi et une ordonnance. Il a essentiellement pour fonction de défendre les droits et les intérêts des personnes handicapées, conformément à la politique suédoise de pleine participation et d'égalité des chances. Il veille à ce que soient rectifiées les lacunes de la législation et de la réglementation du point de vue des handicapés. Le Bureau est assisté par un conseil spécial de 15 personnes nommés par le gouvernement, dont deux proviennent d'organisations de handicapés. Il peut coopérer avec toutes les organisations qui s'occupent des personnes handicapées et obtenir des renseignements auprès de ces organisations.

Comité consultatif sur les handicapés : l'Administration routière doit comprendre un comité qui conseille le Directeur général sur les différents aspects et mesures visant à améliorer la situation des personnes handicapées dans le secteur du transport routier et notamment du transport public. Ce comité consultatif est composé de représentants des associations nationales d'handicapés, des municipalités, des autorités chargées des transports publics et des administrations nationales de l'aviation civile, du transport maritime et du transport ferroviaire.

Groupe de coordination pour les handicapés (Groupe Handsam) : Le Groupe Handsam est un organisme bénévole informel qui contribue à la coordination des travaux sur l'adaptation des transport publics aux besoins des handicapés. Il est composé de représentants de l'Administration nationale des chemins de fer, du Conseil national de l'habitation, du bâtiment et de l'aménagement, de l'Administration de l'aviation civile, des Chemins de fer suédois, de l'Administration maritime nationale et de l'Administration routière nationale. Ce groupe a pour but d'examiner les aspects des transports publics qui concernent les handicapés, d'en débattre et de comparer les diverses expériences afin de promouvoir le développement d'un système de transport public accessible et le renforcement de l'ensemble de la chaîne de transport

Au niveau régional

Comité régional pour les handicapés : l'Administration routière a mis sur pied des comités régionaux qui élaborent et organisent les mesures visant à améliorer le transport des personnes handicapées dans chacune des sept régions du pays. Les municipalités, l'autorité chargée des transports publics ainsi que les associations régionales de handicapés coopèrent avec ces comités, en vue d'améliorer le transport public.

2. Textes réglementaires spécifiques

- **Loi sur les services de transports spéciaux (STS) de 1998** : cette loi dispose que les municipalités doivent fournir des STS aux citoyens souffrant d'incapacité permanente pour leur permettre d'utiliser un moyen de transport public ou individuel. La municipalité est habilitée à transférer la responsabilité des STS à l'autorité chargée des transports publics, ce qui constitue une mesure d'incitation économique qui stimulera l'adaptation du système de transport public et favorisera la coordination des différents services en faisant baisser les coûts des STS. Les STS sont supprimés de la loi sur le bien-être social.
- **Loi sur les services nationaux de transports spéciaux (NTS) de 1988** : cette loi dispose que les municipalités doivent subventionner les déplacements vers une autre municipalité du pays pour les citoyens souffrant d'incapacité les empêchant d'utiliser les transports publics aux tarifs normaux ou ceux qui ne peuvent voyager sans être accompagnés. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux déplacements domicile-travail. L'Etat fixe les tarifs, qui correspondent au coût d'un ticket de train économique. La nouvelle loi remplace une loi qui était en vigueur depuis 1993.
- **Stationnement pour les handicapés**. Dans le cadre de l'ordonnance sur la circulation routière, une disposition spéciale permet d'exonérer les handicapés de la réglementation locale en matière de stationnement et de prévoir à leur intention des parcs de stationnement adaptés.

- **Loi et ordonnance relatives aux aides pour l'achat et l'adaptation des voitures particulières** (1988) : depuis 1988, l'Etat subventionne l'achat et l'adaptation des voitures particulières des personnes souffrant de handicaps graves et permanents, et des parents d'enfants handicapés lourds.

3. Normes - réglementation - recommandations - lignes directrices

- **Transports publics** : de 1982 à 1989, le Conseil des transports a élaboré des textes réglementaires en ce qui concerne l'adaptation des véhicules de transport public pour tenir compte des besoins des handicapés (transports de surface, maritime et aérien). Depuis 1992, c'est l'Administration routière qui est responsable de la coordination générale de cette réglementation.
- Lignes directrices générales pour l'aménagement des réseaux urbains de voirie (1982), établies par le Conseil national de l'habitation, du bâtiment et de l'aménagement. Elles portent essentiellement sur les distances de rabattement à pied vers les arrêts de bus, par exemple : distances courtes dans les zones où il y a une forte proportion de personnes âgées ou handicapées.
- Recommandation de 1989 ("*Handicap - Build it away*") relative à l'aménagement au service des handicapés, établie par Byggtjänst, qui concerne les terminaux de transports publics et les arrêts d'autobus.
- "Des lignes directrices pour la planification de réseaux de congestion urbains" (1982) du Conseil national de l'habitation, du bâtiment et de l'aménagement.
- "Des rues pour tout le monde" (1991), diffusé par l'Association suédoise des collectivités locales.

4. Financement

Trains et bus régionaux et locaux : autorités de transport régional

Le 22 mai 1997, le gouvernement a décidé d'octroyer des subventions de 1.5 milliard de couronnes pour l'adaptation de nouveaux véhicules, de terminaux et de centres d'information. De 50 à 75 pour cent des surcoûts des autorités de transport régional seront couverts.

Trains nationaux (intervilles) et gares : Chemins de fer nationaux suédois

Bateaux, avions : opérateurs

Infrastructures : subventions nationales gérées par l'Administration routière

STS et NTS: municipalités ; l'Etat en finance indirectement une partie par la "dotation générale" aux municipalités.

5. Personnes concernées

Les handicapés en général.

6. Mesures tarifaires

En général, c'est l'autorité des transports publics de chaque province qui fixe les tarifs des services de transport public urbain et régional. Certaines autorités offrent aux handicapés autorisés à utiliser les STS la gratuité des transports publics. Les STS sont normalement subventionnés par les municipalités à hauteur de 75 pour cent du coût réel. Les tarifs des STS nationaux sont également subventionnés par les municipalités, mais les tarifs qui varient en fonction de la distance sont fixés par l'Etat. Normalement, les tarifs des services de transport public à grande distance ne sont pas subventionnés et sont par conséquent fixés par les opérateurs commerciaux, lesquels n'accordent pas de réductions aux handicapés.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

Services de transports spéciaux : Si une personne s'est vue refuser l'accès aux STS ou aux NTS, elle peut faire appel auprès d'un tribunal administratif.

Véhicules de transport publics : Ils doivent être testés. Actuellement tous les véhicules sont conformes aux besoins des personnes handicapées.

8. Aperçu des réalisations

a) *Autobus*

Les autobus à plancher surbaissé sont en train de devenir le principal mode de transport dans les agglomérations. Plusieurs projets de transport par autobus ont été mis en œuvre pour divers types de trafic :

- Des autocars de transport à grande distance entièrement accessibles aux handicapés assurent le service sur un itinéraire de 550 kilomètres qui relie les villes des régions à population dispersée du nord de la Suède.
- Des services de transport public sont assurés pour toutes les catégories de voyageurs dans une région rurale. La circulation est coordonnée avec le transport d'écoliers et un service de transport spécial pour les handicapés. On utilise de petits autobus accessibles pour transporter gratuitement les voyageurs.
- Un itinéraire de service adapté à la demande appelé "FlexRoute" a été mis en place entre deux terminaux dans une agglomération. Des minibus à plancher bas quittent ces terminaux selon un horaire précis et s'arrête à des "points de rencontre" si proches des domiciles des usagers que ceux-ci ont moins de 150 mètres à parcourir. La télématique moderne permet au voyageur de réserver une place automatiquement par téléphone ou au moyen d'une carte magnétique et d'être prévenu automatiquement 15 minutes avant le passage du bus.

b) *Chemin de fer*

Des trains intervilles et régionaux comprenant des voitures entièrement accessibles sont mis en service dans toutes les régions.

9. Textes en préparation

Politique nationale des transports : le gouvernement est en train d'élaborer une nouvelle politique nationale des transports. Un projet de loi qui comprendra des dispositions relatives aux handicapés sera présenté au Parlement en 1998.

Révision de la réglementation relative aux véhicules de transport public : l'Administration routière examine la réglementation en vigueur. La révision sera achevée en 1998.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Programme de R-D sur les transports publics et les handicapés : à l'automne de 1997, le Conseil de recherche sur les transports et les communications (KFB) et l'Administration routière ont présenté un programme R-D complet visant à améliorer les STS du système de transport public, etc. afin de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. Les deux organismes qui parrainent ce programme disposeront d'un budget de 45 millions de couronnes qui devrait être en partie financé par les PTAs, les municipalités, les exploitants et les producteurs dans le cadre de différents projets.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) *Au niveau national*

- Loi fédérale sur le transport public : cette loi s'applique au transport de personnes, bagages et marchandises par les entreprises de transport public. Elle introduit l'obligation de transporter à condition que le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport qui permettent d'assurer le trafic normal.
- La même loi prévoit que la Confédération, les cantons et les communes peuvent demander des prestations en matière d'horaire et de desserte des gares qui ne pourraient être offertes dans le cadre des principes d'économie d'entreprise. Les collectivités publiques indemnisent totalement les entreprises.

2. Textes réglementaires spécifiques

a) *Chemins de fer*

- Loi fédérale sur les chemins de fer : elle s'applique à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. La Confédération détermine des critères de prise en considération pour fixer l'offre des prestations. Ces critères comprennent également les impératifs des handicapés. En général, la commande est effectuée par les Cantons qui définissent l'offre de base dans les lois cantonales sur le transport public.
- La même loi prévoit que si une entreprise souhaite prendre des mesures en faveur des handicapés, la Confédération peut octroyer ou cautionner des prêts avec ou sans intérêts ou accorder des contributions.
- L'Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF) prévoit que doivent être pris en compte de manière appropriée les besoins des handicapés.

Autobus, bateaux, téléphériques

- Loi fédérale sur les chemins de fer : les articles concernant le financement des transports régionaux ne sont pas seulement valables pour les chemins de fer ; mais aussi pour d'autres moyens de transports.

3. Normes -- réglementation -- recommandations -- lignes directrices

- La norme SN 521 500 : Construction adaptée aux personnes handicapées.
- Directives du Conseil Fédéral concernant les dispositions constructives en faveur des handicapés.
- Directives de l'office fédéral des transports concernant les dispositions constructives et techniques en faveur des handicapés moteurs en transport public (R 200.7).
- Concept des CCF en faveur des personnes handicapées.

4. Financement

Information non fournie.

5. Personnes concernées

Information non fournie.

6. Mesures tarifaires

La loi fédérale sur le transport public prévoit que la Confédération, les Cantons et les Communes peuvent exiger des facilités tarifaires, dans ce cas, elles indemnisent totalement les entreprises.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

Information non fournie.

8. Aperçu des réalisations

Information non fournie.

9. Textes en préparation

- Réforme de la Constitution fédérale ; Art. 7 : Principe d'égalité, A1.2: "Nul ne doit subir de discrimination du fait notamment de son (...) ou du fait d'une déficience corporelle ou mentale".
- En révision: Loi fédérale sur l'assurance-invalidité (LAI).
- En révision: Directives concernant les dispositions constructives et techniques en faveur des handicapés moteurs en transport public (R 200.7).

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

Loi fédérale sur l'assurance-invalidité (LAI) : cette loi alloue des subsides individuels aux assurés invalides pour des mesures de réadaptation. La LAI et les arrêtés fédéraux se basent sur l'hypothèse principale que les handicapés ont besoin de services de transport spéciaux, de taxis ou de moyens de transport individuels.

1. Textes réglementaires de portée générale

a) Au niveau national

Il n'existe pas de textes législatifs spécifiques en la matière. Ce domaine est traité dans le cadre de différentes lois ; par exemple, en 1997, aux termes de la loi n° 3194, assortie du décret 572 ayant force exécutoire, il a été décidé d'apporter certains changements à la législation en vue d'assurer aux personnes à mobilité réduite des installations et des transports adaptés. Dans ce contexte, des études ont été lancées par le Ministère des travaux publics, les Commissions des transports urbains, le Ministère des affaires des personnes handicapées (placé sous la tutelle du Premier Ministre) et certaines municipalités métropolitaines.

b) Au niveau régional

Bien qu'il n'y ait pas de législation particulière en place, diverses lois et réglementations, qui relèvent notamment des municipalités, sont applicables.

Les Commissions des transports urbains prennent les décisions relatives au transport et au stationnement concernant les personnes à mobilité réduite et sont chargées d'organiser les aires de stationnement, la délivrance de permis de conduire (catégorie II) et l'application de sanctions.

c) Organismes de concertation et/ou consultatifs

Le Ministère des affaires des personnes handicapées, placé sous la tutelle du Premier Ministre, coordonne et soutient l'action, tout en remplissant la fonction d'organisme consultatif au niveau législatif.

Le Département de la circulation, qui relève de la Direction générale de la sécurité publique, surveille l'application des règlements et agit en qualité d'organisme consultatif.

2. Textes réglementaires spécifiques

Transport aérien

Certains aéroports sont adaptés aux personnes handicapées grâce aux aménagements suivants :

- Ascenseurs pour l'embarquement dans les avions.
- Toilettes spécialement conçues pour les handicapés.
- Ascenseurs spécialisés.
- Cabines téléphoniques spécialisées.

Chemins de fer

Les travaux de conception concernant les chemins de fer ne sont pas encore achevés, mais il est prévu de mettre en œuvre le Projet technique de train électrifié à grande vitesse, lequel comporte des

aménagements pour les personnes handicapées, notamment des sièges, toilettes, portes, ascenseurs pour fauteuils roulants, etc.

Les trains suburbains ont été équipés de sièges spécialement conçus pour les handicapés.

Les personnes handicapées bénéficient d'une réduction de 50 pour cent des tarifs ferroviaires. Dans les gares, il existe des rampes d'accès dans tous les lieux de passage et des aires de stationnement réservées aux handicapés.

Le personnel est formé pour aider les handicapés, les enfants et les personnes âgées.

Autobus

Certaines grandes agglomérations disposent d'un certain nombre d'autobus spécialement adaptés aux handicapés.

3. Normes - réglementation - recommandations - lignes directrices

- L'Institut turc de normalisation a établi la Norme TS 9111 sur l'accès aux bâtiments officiels et publics et sur l'environnement.
- La Norme TS 6462 s'applique aux fauteuils roulants et à leurs utilisateurs.
- Certaines municipalités ont publié des lignes directrices.
- Le Ministère des affaires des personnes handicapées poursuit ses travaux d'élaboration de lignes directrices.

4. Financement

L'organisation et le financement des services de transports spécialisés relèvent de la compétence des municipalités, des ministères et des services administratifs qui proposent ces services.

5. Personnes concernées

Toutes les personnes handicapées.

6. Mesures tarifaires

- Les handicapés peuvent emprunter les services de transport en acquittant des tarifs réduits.
- Ils bénéficient d'une réduction pouvant aller jusqu'à 50 pour cent dans le transport ferroviaire.
- Ils bénéficient d'une réduction pouvant aller jusqu'à 40 pour cent dans le transport aérien.
- Ils bénéficient de la gratuité pour leurs déplacements en autobus urbains.

7. Systèmes de contrôle et sanctions éventuelles

Aucun mécanisme de contrôle du respect des règlements n'est défini, mais le Ministère des affaires des personnes handicapées et les Commissions des transports urbains contrôlent l'application des réglementations, lignes directrices ou autres règles existantes, et recommandent des changements.

8. Aperçu des réalisations

Le domaine de compétence du Ministère des affaires des personnes handicapées recouvre la prévention, la santé, l'éducation, l'emploi, la réadaptation médicale, la réadaptation professionnelle et l'adaptation sociale. Le Ministère définit la situation, recueille les données du moment et assure la coordination entre les secteurs public et privé. En outre, il suit de près l'application des normes prescrites et l'organisation correspondante, tout en favorisant l'activité normative.

9. Textes en préparation

- Projet de norme TS 19963312 sur les règles de conception des installations et bâtiments du réseau ferroviaire adaptés aux handicapés.
- Projet de norme TS 19971977 sur la conception des installations adaptées aux personnes âgées et handicapées.

10. Autres mesures d'aide aux déplacements

- En Turquie, les handicapés peuvent obtenir un permis de conduire de catégorie II. Ils sont les seuls à pouvoir l'utiliser s'ils circulent dans une voiture spécialement équipée portant le logo international des handicapés. Ces voitures sont importées et exonérées de taxes pour les personnes à mobilité réduite.
- La Direction générale de la sécurité publique délivre aux conducteurs handicapés une carte spéciale qui leur donne la priorité dans les zones à forte densité de circulation.

Annexe 1. Liste de correspondants

ALLEMAGNE

M. Siegfried VOGT
Federal Ministry of Transport
Referat A 22
Robert Schuman Platz 1
D-53175 BONN
Tel. (49-228) 300 25 20
Fax (49-228) 300 24 09

AUTRICHE

Mme Liliana PREROWSKY
Federal Ministry for Science and Transport
International Department of Transport
Radetzkystrasse 2
A-1031 WIEN
Tel. (43 1) 711 62 1207
Fax. (43 1) 711 62 1299

BELGIQUE

Mme Viviane LEMOINE
Conseiller-adjoint
Ministère des Communications et de l'Infrastructure
Rue d'Arlon, 104
B-1040 BRUXELLES
Tel. (32-2) 233 1509
Fax (32-2) 231 1833

CANADA

Mme Hélène NADEAU
A\Director,
Accessible Transportation Directorate
Canadian Transportation Agency
Ottawa K1A ON9
Telephone No. (1 - 819) 953 2749
Telefax No. (1 - 819) 953 6019

Mme Lynn GREENBLATT
Program Manager
Accessible Transportation Unit
ACCG - Transport Canada
Ottawa K1A ON5
Telephone No. (1 - 613) 991 6407
Telefax No. (1 - 613) 991 6422

DANEMARK

Mme Ulla NIELSEN
Head of Section
Ministry of Transport
Nytov 11
DK-1450 COPENHAGUE K
Tel. (45-33) 92 43 47
Fax (45-33) 91 56 82
uni@trm.dk

ESPAGNE

Mr. J.A. REDONDO &
Ms. C. RODRIGUEZ-PORRERO MIRET
Centro Estatal de Autonomia Personal y Ayudas Tecnicas
(INSERSO),
Ministerio de Asuntos Sociales
C/de los Extremeños No. 1
E-28038 Madrid
Tel. No. (34-1) 778 90 61
Tel. No. (34-1) 778 41 17

ESTONIE

Mme Ruth MARTIN
Chancellor
Ministry of Transport and Communications
9 Viru Street
EST-0100 TALLINN
Tel. (372-6) 397 614
Fax (372-6) 397 606

ETATS-UNIS

Mme Nancy E. MCFADDEN
General Counsel
Department of Transportation
400 Seventh Street, S.W.
WASHINGTON, D.C.20590-0001
Tel. (1 202) 366 4702
Fax (1 202) 366 3388
e-mail: nancy.e.mcfadden@ost.dot.gov

M. Arthur A. LOPEZ
Director,
Office of Civil Rights (TCR-1)
Federal Transit Administration
400 Seventh Street, S.W.
WASHINGTON, D.C.20590-0001
Tel. (1 202) 366 4018
Fax (1 202) 366 3475
e-mail: Arthur.Lopez@fta.dot.gov

FINLANDE

Mme Irja VESANEN-NIKITIN
Legal Adviser
Ministry of Transport and Communications
Department of Road Transport
Passenger Transport Unit
P O Box 235
FIN-00131 HELSINKI
Tel. (358-9) 160 2544
Fax (358-9) 160 2592
irja.vesanen-nikitin@lm.vn.fi

FRANCE

Mme Catherine BACHELIER
Rapporteur Général du COLITRAH
Conseil National des Transports
34 avenue Marceau
F-75008 PARIS
Tel. (33 1) 47 23 01 25
Fax (33 1) 47 20 39 22

GRECE

Mme Argyro LEVENTI
Ministry of Environment, Town Planning
and Public Works
Minister's Office
17 Amaliados Street
GR-115 23 ATHENS
Tel. (30 1) 642 48 54
Fax (30 1) 643 44 70

HONGRIE

Mr Lajos HORVATH
Director General
Ministry of Transport, Communications
and Water Management
PO Box 87
1077 DOB u 75-81
H-1400 BUDAPEST
Tel. (36-1) 322 66 67
Fax (36-1) 322 34 29
lajos.horvath@khvm.x400gw.itb.hu

IRLANDE

Mme Niamh O'DOHERTY
National Rehabilitation Board
25 Clyde Road
Ballsbridge
IRL-DUBLIN 4
Tel. (353 1) 608 04 12
Fax (353 1) 668 50 29

ITALIE

Mrs Maria Beatrice BRUCIAFERRI
Ministère des Transports et de la Mer
Direzione Generale Programmazione
Organizzazione e Coordinamento
Piazza della Croce Rossa
I-00161 ROME
Tel. (39-6) 849 04500
Fax (39-6) 841 7268

JAPON

M. Yosuké WAKABAYASHI
First Secretary
Permanent Delegation of Japan to the OECD
11 avenue Hoche
F-75008 PARIS
FRANCE
Tel.(33-1) 53 76 61 41
Fax (33-1) 45 63 05 44
wakabayashi@deljp-ocde.fr

LITUANIE

Mrs Raimonda LIUTKEVICIENE
Head of European Integration Division
Ministry of Transport
Gedimino av 17
LT-2679 VILNIUS
Tel. (370-2) 62 36 89
Fax (370-2) 22 43 35
raimondal@transp.lt

Mr Aleksas ADOMAITIS
Director
Ministry of Transport
Transit, Border Crossing &
Environmental Protection
Gedimino av 17
LT-2679 VILNIUS
Tel. (370-2) 62 09 98
Fax (370-2) 22 43 35

NORVEGE

Mme Marit BENTERUD
Permanent Adviser
Ministry of Transport and Communications
P O Box 8010 Dep
Akersgt 59
N-0030 OSLO 1
Tel. (47-22) 24 82 58
Fax (47-22) 24 95 73

PAYS-BAS

M. VAN HERK
Ministry of Transport and Public Works
DG of Passenger Transport
PO Box 20901
Plesmanweg 1-6
NL-2500 EX THE HAGUE
Tel. (31-70) 351 69 11
Fax (31-70) 351 64 13
ad.herk@dgp.minvenw.nl

POLOGNE

M. Waldemar PYTEL
Director
Ministry of Transport and Maritime Economy
Transport Policy Department
4/6 Chalubinskiego str
PL-00 928 WARSAW
Tel.(48-22) 628 2731
Fax (48-22) 830 06 82

PORTUGAL

Dr. V. Vieira DIAS, Secretariado Nacional de
Reabilitação &
Eng. Jorge JACOB, General Director
Dir. Générale des Transports Terrestres
Ministère de l'Equipement, de la Planification
et de l'Administration Territoriale
Avenida das Forças Armadas 40
P-1699 LISBON CODEX
Telephone No. (351-1) 794 90 00
Telefax No. (351-1) 793 62 57

REPUBLIQUE TCHEQUE

M. Dusan VALASEK
Ministerial Counsellor
Ministry of Transport and Communications
Transport Policy and International Relations
P.O. Box 9
Nabrezi L Svobody 12
CZ-110 15 PRAHA 1
Tel. (420-2) 230 31 216
Fax (420-2) 248 12 293
valasek@mcr.cz

ROUMANIE

Mme Dana CONSTANTINESCU
Head of Unit
Ministry of Transport
International Relations Department
38, Dinicu Golescu Av
RO-77113 BUCAREST 1
Tel. (40-1) 222 36 28
Fax (40-1) 223 02 72

ROYAUME-UNI

Mme Ann FRYE
Head of Mobility Unit
Department of Environment, Transport and the Regions
Great Minster House
76 Marsham Street
GB-LONDON SW1P 4DR
Tel. (44-171) 890 44 61
Fax (44-171) 890 61 02
e-mail : ann_frye@detr.gsi.gov.uk

SUEDE

Mr Jan PETZÄLL
Swedish National Road Administration
Vehicle Standards Division
S-781 87 Borlänge
Telephone No. (46) 243 750 16
Telefax No. (46) 243 750 89
e-mail: jan.petzall@vv.se

SUISSE

M Bernhard RUEGG
Office Fédéral des Transports
Palais Fédéral Nord
CH-3003 BERNE
Tel. (41-31) 322 57 25
Fax (41-31) 322 58 11

M. Walter SCHNEIDER
Chef de Section
Office Fédéral des Transports
Palais Fédéral Nord
CH-3003 BERNE
Tel.(41-31) 322 57 34
Fax (41-31) 322 58 11

TURQUIE

Mme Mine KAYA
Co-ordination Department of EC Affairs
Ministry of Transport and Communications
8.cad. 91.sk. No:5 06338
Emek-ANKARA
Tel. (90-312) 212 41 68
Fax (90-312) 215 21 68

COMMISSION EUROPEENNE

Mme Danae PENN
DG VII - B-2, Office 6/20
Avenue de Beaulieu 31
B-1160 BRUSSELS
Telephone No. (32-2) 296 83 45
Telefax No. (32-2) 299 58 87
e-mail: danae.penn@dg7.cec.be

Mme Antonella SCHULTE-BRAUCKS
DG V
200 rue de la Loi
B-1049 BRUSSELS
Telephone No. (32-2) 295 50 39
Telefax No. (32-2) 295 10 12

Annexe 2. Textes internationaux pertinents

Résolutions du Parlement européen

14 décembre 1995	Droits de l'homme des handicapés
22 avril 1994	Aspects sociaux dans le domaine des transports

Résolution du Conseil

16 décembre 1991	<p>Cette Résolution prie la Commission d'élaborer un programme d'action communautaire sur l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite (C18 du 24 janvier 1992) ;</p> <ul style="list-style-type: none">- Le programme d'action (COM(93)433 final, du 26 novembre 1993).- Les documents de travail de la Commission qui y ont fait suite (SEC(94)1590, du 10 octobre 1994), et qui ont également été rédigés à la demande du Conseil, donnent une liste des priorités en matière de transport accessible.
20 décembre 1996	Egalité des chances pour les personnes handicapées

Directives du Conseil

91/439/CEE du 29 juillet 1991	(JO L 237 eu 24 août 1991) Annexe III : établissant les normes minimales de santé physique et mentale pour la conduite d'un véhicule motorisé.
97/26/CE du 2 juin 1997	(JO L 150, du 7 juin 1997) : modifiant la Directive 91/439/CEE relative aux permis de conduire, dont l'objectif est d'harmoniser l'information fournie sous forme de codes sur les permis de conduire (par exemple, l'obligation de porter des lunettes et les adaptations apportées aux véhicules à l'intention des conducteurs handicapés).

Résolutions de la CEMT

N°38, décembre 1978 :	Transport des personnes handicapées
N°45, mai 1981 :	Transport des personnes handicapées tributaires du fauteuil roulant
N°55, novembre 1985 :	Transport des personnes handicapées
N°63, mai 1987 :	Transport des personnes à mobilité réduite
N°68, mai 1989 :	Transport des personnes à mobilité réduite
N°91/8, novembre 1991 :	Information et communication
N°97/3, avril 1997 :	Résolution d'ensemble sur les transports pour les personnes à mobilité réduite
N°97/4, avril 1997 :	Les facilités réciproques de stationnement pour les personnes à mobilité réduite

Rapports et études pertinents

- Le Livre Vert de la Commission intitulé “Un réseau pour les citoyens -- comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe” (COM(95)601 final du 23 janvier 1996), qui contient de nombreuses références sur l’amélioration des transports pour les personnes à mobilité réduite.
- Le projet INCA (recensement de la législation et de la réglementation européennes relatives à l’adaptation des automobiles), qui vise à garantir aux personnes handicapées le même niveau de sécurité et de mobilité qu’aux autres usagers de l’automobile. Dans le cadre de ce projet, on élaborera également un code de pratique pour l’évaluation des véhicules adaptés. Ce code pourrait être très utile pour former de nouveaux spécialistes dans le domaine de l’adaptation des automobiles.
- L’étude RICA sur l’information dans le domaine des transports à l’intention des personnes à mobilité réduite (décembre 1992). Cette étude a abouti au financement de quatre projets pilotes visant à mettre sur pied des services d’information sur les transports à l’intention des personnes handicapées (à Barcelone, à Lyon, à Newcastle et à Wuppertal). Ces quatre centres participent maintenant aux activités “accessibilité pour tous”. Les résultats de l’étude RICA constituent la base du volet information du programme COST 335.
- Le cinquième programme-cadre de recherche et de développement technologique pour 1998-2002 (adopté le 5 novembre 1997) fixe les priorités -- accessibilité, sécurité et confort dans les transports -- et porte sur les produits, systèmes et services “accessibles à tous”.
- Le service d’information du réseau pour les citoyens, parrainé par la DG VII et exécuté par le réseau POLIS d’autorités locales et régionales ainsi que l’UITP (Union internationale des transports publics) met à disposition une base de données informatisées sur les bonnes pratiques dans les transports locaux. Ce service devrait être accessible au plus tard à l’été 1998, et diffusera de l’information sur les transports accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- “Vers l’indépendance, la mobilité et l’accessibilité” pour les personnes handicapés”, ed. ERICA/ Commission des Communautés Européennes, 1989. Cette étude s’inscrit dans le contexte d’initiatives éventuelles dans le domaine de la mobilité, de la création d’une carte européenne de mobilité” et d’accès aux bâtiments et services publics.
- “Mobilité et Transport : Synthèse des réponses du questionnaire”. Ed. Helios, Commission des Communautés Européennes, 1991. Etude concernant la mobilité et le transport, incluant des moyens des transports, environnement et infrastructure des transports dans la CE appuyée sur les résultats de questionnaires.

Propositions des directives du Conseil

- COM (90) 588 Final - SYN 327, 28.2.1991 : concernant des prescriptions minimales visant à améliorer la mobilité et le transports en sécurité sur le chemin de travail des travailleurs à mobilité réduite. En outre :
 - CES 697/91, L'avis du Comité Economique et Social sur la proposition.
 - PE 151.240/fin., du 31 octobre 1991, Rapport de la Commission des affaires sociales, de l'emploi et du milieu de travail sur la proposition.
- COM (91) 539 final - SYN 327 du 19 décembre 1991 : proposition modifiée de directive du conseil concernant des prescriptions minimales visant à améliorer la mobilité et le transport en sécurité des travailleurs à mobilité réduites.

Projet de recommandation du Conseil

- COM (95) 696 final du 15 décembre 1995 : sur une carte de stationnement pour les personnes handicapés. En outre :
 - CES 411/96 - 95/0353 SYN du 27 mars 1996, Avis du Comité économique et social sur le projet.
 - C4-0033/98 - 95/0353(SYN), Examen d'un projet de recommandation sur la position commune établie par le Conseil en vue de l'adoption de la recommandation.

Véhicules particuliers

Union européenne

- Directive 97/26/CE du Conseil du 2 juin 1997 modifiant la directive 91/439/CEE relative au permis de conduire.

CEMT

- Résolution de décembre 1997 sur les facilités réciproques de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.
- Déclaration d'avril 1997 relative aux usagers de la route "vulnérables".

Taxis

Union Européenne

- L'étude financée par la CE sur les taxis accessibles est un nouveau projet visant à sensibiliser davantage les européens à la nécessité de disposer de taxis accessibles, et à surveiller l'utilisation de ces taxis en service.

CEMT

- Conclusions du séminaire international de la CEMT sur l'accès aux taxis (Séville, avril 1992).
- Résolution n° 94/2, mai 1994 : accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite.

Autocars et minibus

Union européenne

- Directives 96/36/CE, 96/37/CE et 96/38/CE de la Commission, du 17 juin 1996, rendant obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans les autocars et les minibus.

CEMT

- Résolution 90/4, novembre 1990 : Transport des personnes à mobilité réduite. Accès aux autobus, aux trains et aux autocars.

Autobus

Union européenne

- Recommandation découlant du projet de recherche COST 322 sur les bus à plancher surbaissé.
- Projet de directive européenne sur la construction des autobus et des autocars (COMMA(97)276).

CEMT

- Résolution, novembre 1989 : accès des personnes à mobilité réduite aux transports publics par autobus.
- Résolution n°90/4, novembre 1990 : transport des personnes à mobilité réduite. Accès aux autobus, aux trains et aux autocars.

Chemin de fer

Union européenne

- Le Livre Blanc de la Commission intitulé "Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires" (COM(96)421 final du 30 juillet 1996), où il est expressément question de l'établissement de normes communautaires pour des chemins de fer accessibles ainsi que du redéploiement des effectifs en vue d'aider les voyageurs handicapés et âgés.
- Le programme COST 335 intitulé "Accessibilité des systèmes ferroviaires lourds" prolonge le programme COST 322, en étant plus ambitieux. Il vise l'établissement de normes

communautaires d'accessibilité des trains et des gares, ainsi que l'élaboration de lignes directrices sur la diffusion d'informations à l'intention des voyageurs handicapés et âgés.

Union internationale des chemins de fer (UIC)

- Fiche 567-3, 1er janvier 1985 (1ère édition) : “Indications relatives à l'aménagement des voitures aptes également au transport des handicapés dans leur fauteuil roulant”.
- Fiche 560, 1er janvier 1990 (11ème édition) : “Portes, emmarchements, fenêtres, marchepieds, poignées et main courante des voitures et des fourgons”.

CEMT

- Résolution n°90/4, novembre 1990 : transport des personnes à mobilité réduite. Accès aux autobus, aux trains et aux autocars.

Transport aérien

Association du transport aérien international (ATAI)

- Résolution 700 (1981) : accueil des passagers handicapés.

Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)

- Manuel des recommandations et des résolutions de la CEAC relatives aux questions de facilitation et de sûreté. Document n°30 (6ème édition), mai 1995.

Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago, 1944)

- Annexe 9 - normes et pratiques internationales recommandées Facilitation (9ème édition), juillet 1990.

Fauteuils roulants et systèmes de fixation

- **ISO 10542** : Fauteuils roulants - systèmes de fixation et de retenue d'occupants. Cette norme en est à la dernière phase d'élaboration et pourrait être achevée fin 1998.
- **ISO 7176, partie 19** : fauteuils roulants pour utilisation comme sièges dans des véhicules à moteur. Cette norme porte sur la conception des fauteuils roulants ainsi que sur les méthodes d'essai et l'identification. Elle pourrait devenir une norme officielle dans environ deux ans.
- **Le CT 293 du CEN** est un comité européen qui travaille sur les normes applicables aux fauteuils roulants. Son intention est d'adopter intégralement ou en partie les normes ISO décrites ci-dessus.
- **GT4 du CT 22 de l'ISO** : ce groupe travaille sur les normes applicables aux autobus et aux commandes à main. Il est en train d'élaborer deux normes pour les autobus : l'une sur les véhicules transportant plus de huit passagers, y compris des passagers à mobilité réduite, et l'autre sur les véhicules transportant moins de 8 passagers. Il travaille également sur un projet de normes relatives aux dispositifs de conduite pour les personnes handicapées.

- **TEST** : Essai d'équipement de transport spécial pour les utilisateurs de fauteuils roulants. Ce programme contribue aux travaux menés au CEN. Il étudie les questions relatives au transport de fauteuils roulants dans les véhicules et à l'élaboration de normes européennes.
- **TRANSWHEEL** : Ce projet a été mis sur pied en vue de produire un fauteuil roulant polyvalent pouvant être utilisé par un conducteur d'automobile autant que dans les déplacements quotidiens. C'est un projet financé par la CE.

Transport maritime

Union européenne

Le projet HANDIAMI (Etude sur l'emploi des personnes handicapées dans le secteur maritime ; nouveaux emplois à terre ; et situations d'urgence). Ce quatrième projet du Programme-cadre sera centré sur les modalités d'évacuation des personnes handicapées et âgées des transbordeurs et des navires de croisière en situation d'urgence.

MESURES CONSULTATIVES CONCERNANT LE TRANSPORT POUR LES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE

[CEMT/CM(98)17/FINAL]

Résumé, conclusions et décisions des ministres

Il est fondamental de faire participer les personnes à mobilité réduite à la planification et au fonctionnement des systèmes de transports accessibles.

Il s'est avéré efficace de recourir à une concertation avec les personnes à mobilité réduite pour obtenir des améliorations de l'accessibilité à l'échelon national.

Le présent document résume les informations sur les mesures de concertation qui sont déjà en place dans un certain nombre de pays. Des structures diverses peuvent bien fonctionner mais les résultats paraissent meilleurs, sans pour cela être restrictifs, lorsqu'il s'agit d'une structure consultative ayant une représentation équitable des groupes d'intérêt principaux et pouvant suivre la mise en oeuvre des décisions. On trouvera en annexe la liste des personnes à contacter pour obtenir de plus amples renseignements.

Il est demandé aux **Ministres** de :

1. Noter la situation décrite dans ce rapport ;
2. Donner leur accord sur une large distribution de ces informations et sur leur mise à jour régulière ;
3. Confirmer que la consultation avec les personnes handicapées est un aspect essentiel afin de fournir un système des transports qui est accessible à tous ;
4. Donner leur accord sur l'examen de leurs structures consultatives à la lumière des résultats dans ce rapport.

Structures existantes

Leur pouvoir

Dans les pays qui disposent d'une structure officielle de concertation ou de consultation des personnes handicapées, on peut constater que ces organismes ou cellules ont un rôle purement consultatif et de proposition et ne disposent d'aucun pouvoir contraignant. Il faut cependant remarquer que l'influence qu'exercent ces structures est tout à fait importante et que leurs avis ou suggestions sont le plus souvent prises en considération.

C'est le cas notamment en Belgique, au Canada, au Danemark, en Finlande, en France, en Grèce, en Norvège, aux Pays-Bas, en Roumanie, en Royaume-Uni, en Suède et en Suisse.

D'autres pays, comme l'Allemagne, n'ont pas d'organisme consultatif unique mais sont en concertation avec un bon nombre de différentes organisations.

Au niveau régional, par exemple au sein de l'Union Européenne ou au sein du Comité Nordique il existe également des structures consultatives.

Leur mission

Il est important de noter que ces organismes sont rattachés soit au ministère des transports quand leur champ d'application ne concerne que ce secteur d'activité, c'est le cas pour le Canada, la France, la Suède et la Royaume-Uni, soit au ministère chargé des affaires sociales quand le domaine d'application de ces structures est plus général, c'est le cas en Belgique, au Danemark, en Espagne et aux Pays-Bas. La Grèce quant à elle a rattaché le groupe de travail chargé des personnes ayant des besoins spécifiques au ministère de l'environnement. En Allemagne, dans le secteur de la politique des transports, le ministre a des contacts particuliers avec le '*Arbeitsgruppe Behindertengerechte Umweltgestaltung*' qui représente les organisations les plus importantes.

Certaines de ces structures ont des missions très larges et vont au-delà du rôle commun à tous de coordination des actions et de conseil vis à vis du gouvernement, c'est le cas par exemple du COLITRAH en France, du Conseil national des handicapés en Belgique, du DPTAC en Royaume-Uni et de l'INSERSO en Espagne.

Leur composition

Les personnes handicapées ou les représentants des associations de personnes handicapées figurent toujours de manière significative dans ces organismes, c'est ainsi qu'au Danemark, en Finlande comme en Royaume-Uni, la moitié des membres de ces structures sont des représentants des personnes handicapées.

Avantages et désavantages

Les organismes qui ne couvrent que le secteur des transports ont le plus souvent, comme le COLITRAH français et le DPTAC britannique, des missions importantes de définition des critères d'accessibilité et de suivi des politiques et réalisations visant à améliorer l'accessibilité des transports. Du fait de leur spécialisation, ces organismes peuvent concentrer leurs moyens sur ce domaine d'activité et devenir un partenaire privilégié des ministères chargés des transports, comme des transporteurs et des constructeurs et sont à même de faire prendre en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

Les structures plus généralistes dans leur domaine d'application, comme c'est le cas du Conseil supérieur national des handicapés en Belgique, du Comité consultatif sur les transports accessibles du Canada, de l'INSERSO en Espagne, du Conseil national pour les handicapés en Finlande, du Conseil national des handicapés norvégien ou du Conseil des handicapés néerlandais, sont peut être plus limités pour entrer dans le détail technique des mesures à mettre en place pour réaliser ou améliorer l'accessibilité des transports. Cependant elles sont plus à même de cerner les avantages induits de l'accessibilité des moyens de transport et ont une vue plus globale de la politique générale à mener en faveur des personnes handicapées.

Recommandations pour la création de structures de concertation nationales

Il n'est peut être pas nécessaire, dans certains pays, de créer une nouvelle structure ou un nouvel organisme, mais simplement de donner des fonctions et missions nouvelles ou particulières à des structures existantes.

Il apparaît, d'après l'analyse des organismes de concertation fonctionnant déjà dans un certain nombre de pays, que les structures de concertation nationales devraient pour être pleinement efficaces répondre à certains critères :

- avoir un caractère consultatif et de proposition sans pouvoir contraignant. Cette caractéristique permettra une concertation efficace et franche ainsi que l'obtention de recommandations et de propositions consensuelles. C'est d'ailleurs actuellement le cas dans tous les pays disposant d'un tel organisme.
- disposer d'une représentation équitable entre toutes les parties prenantes de l'accessibilité des transports : administrations, transporteurs, constructeurs de matériels, associations de personnes handicapées (avec une représentation de tous les types de handicap) et personnel des transport. Ceci permet de prendre en compte tous les aspects du transport des personnes handicapées et de préserver le caractère consensuel de l'organisme.
- avoir un rôle qui ne se borne pas à influencer la définition des mesures à mettre en oeuvre, mais qui permette également d'émettre des avis sur les nouveaux matériels ou infrastructures, donner des conseils aux entreprises et assurer le suivi des réalisations.

Ces trois conditions sont essentielles, les autres éléments entrant en compte pour la mise en place de telles structures dépendent de l'organisation administrative et de la situation dans chacun des pays.

Renforcement de la coopération internationale

A plusieurs reprises, on a souligné la nécessité du partage entre les différents pays de l'information et des expériences en matière d'accessibilité des différents modes de transport. Avec l'assentiment général, il a été proposé :

- d'encourager et de favoriser la création de structures de concertation dans les différents pays. Dans certains cas des structures au niveau régional sont également à envisager;
- d'établir une coopération entre ces structures de concertation, sans pour autant mettre en place une nouvelle structure dont la création et le fonctionnement pourraient être lourds et compliqués. Il semblerait optimal d'organiser sur une base pragmatique, en fonction des besoins, une coopération de cette nature.

Les structures en place au niveau international (la CEMT, par exemple) pourraient être mises à profit pour partager les informations sur ces organismes de concertation. Un moyen concret d'oeuvrer dans ce sens consisterait à faire participer les membres du groupe de travail aux activités de leurs organismes nationaux de concertation et à garder le contact avec ces organismes à l'échelon international. A plus long terme, ces organismes pourraient envisager de créer une banque de données commune ou de se connecter à des banques de données existantes.

Conclusions

Certains pays possèdent un organisme national de concertation traitant de l'accessibilité des transports et regroupant toutes les parties prenantes en matière (administrations, collectivités locales, autorités organisatrices des transports, organismes de recherches, représentants des personnels de transport ainsi que des personnes atteintes des différentes sortes de handicap). D'autres pays ont des formes de concertation moins formelles par biais des contacts avec différentes organisations représentatives. Ces deux structures permettent de définir et de réaliser de nouveaux matériels ou des systèmes de transport totalement accessibles à l'ensemble des voyageurs quelques soient leurs particularités.

La mise en place de cette coordination internationale est importante et bénéfique. Cependant, il ne semble pas nécessaire de mettre en place de nouvelles structures. Une coopération entre les organismes consultatifs au niveau international pourrait être améliorée par un plus grand échange d'information et par des contacts ad hoc sur des thèmes particuliers.

Par ailleurs, la CEMT pourrait jouer un rôle d'échange d'information et les membres du groupe de travail, dans leur pays respectifs, faire partie des structures de concertation mises en place au niveau national et assurer des liens, s'il y a lieu, avec les organismes consultatifs d'autres pays.

ORGANISMES DE CONCERTATION

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	RATTACHEMENT	SECTEURS COUVERTS	MISSIONS	COMPOSITION
Autriche	Conseil Consultatif Fédéral des Handicapés	Ministère des Affaires Sociales	Tous secteurs au niveau national, notamment les affaires sociales	Recommander des propositions générales sur des sujets concernant les personnes handicapées en matière de santé, d'enseignement, d'emploi, de législation en coopération avec les organismes pour les personnes à mobilité réduite et les autorités publiques	25 membres <ul style="list-style-type: none"> • 1 Président (Ministre pour les Affaires sociales) • 7 représentants de l'organisme principal pour les personnes à mobilité réduite • 17 représentants des autorités publiques, par ex. tous les ministères, l'organisme de sécurité sociale, les portes parole des handicapés issus des partis politiques représentés au parlement et des représentants des chambres
Belgique	Conseil Supérieur National des Handicapés	Ministère des Affaires Sociales	Tous secteurs de la compétence nationale	Examen de tous les problèmes de nature générale relatifs aux personnes handicapées	18 membres qualifiés dans les domaines du handicap, social ou scientifique + 3 représentants ministériels
Canada	Comité Consultatif sur le transport accessible	Ministère des Transports	Transports	Informé et conseiller le Ministre des Transports sur les perspectives de l'industrie et les besoins des consommateurs en y intégrant les personnes âgées et/ou handicapées	24 membres: <ul style="list-style-type: none"> • 15 associations de personnes handicapées • 2 associations touristiques • 6 transporteurs • l'association des automobilistes • + 12 observateurs administratifs
	Comité Consultatif sur le transport accessible	Agence des Transports du Canada (CTA)	Transports de voyageurs (aériens, chemins de fer et maritime)	Fournir des contributions en vue du développement des règlements de l'Agence des Transports du Canada et de leurs normes sur l'accessibilité dans les transports	18 membres : <ul style="list-style-type: none"> • 11 organisations des personnes handicapées • 6 entreprises dans les transports • 1 fabricant • Observateurs des départements fédéraux gouvernementaux
Danemark	Conseil National du Handicap	Ministère des Affaires Sociales	Tous les secteurs au niveau national	Informé et conseiller le Parlement et les ministres ainsi que les autorités publiques sur les conditions de vie des personnes handicapées	15 membres: <ul style="list-style-type: none"> • 1 Président • 7 ministères ou autorités publiques centrales • 7 associations de personnes handicapées • + 5 experts dont 1 représente le ministère des transports

ORGANISMES DE CONCERTATION (Suite)

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	RATTACHEMENT	SECTEURS COUVERTS	MISSIONS	COMPOSITION
Espagne	INSERSO Institut Nacional de los servicios sociales	Ministère du travail et des affaires sociales	Tous secteurs	<ul style="list-style-type: none"> - Détermination des handicaps et des réadaptions - Gestion des prestations financières - Gestion des aides techniques et des centres 	
Finlande	Conseil National pour les handicapés			Faciliter la coopération entre pouvoirs publics et associations de handicapés	18 membres: <ul style="list-style-type: none"> • 9 représentants des personnes handicapées • 9 représentants ministériels
	Comité consultatif sur les transports publics			Améliorer la planification et la recherche en matière de transports publics et normaliser le secteur	L'association nationale des handicapés siège à ce comité
	Le service social de planification pour les personnes handicapées (VYP)	Ministère de l'Environnement et diverses organisations non-gouvernementales	Environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Informer et conseiller le gouvernement (en particulier, le Ministère de l'Environnement) et les municipalités sur les sujets de l'accessibilité et les critères dans le secteur de la construction, y compris dans les terminus de transport et dans le milieu du transport (concrètement par la publication de guides et d'instructions qui ne sont pas obligatoires) 	Présidé par le Ministère de l'Environnement. D'autres membres : <ul style="list-style-type: none"> • 6 représentants pour les personnes handicapées (associations pour les personnes handicapées) • 1 représentant de la fédération des municipalités • 1 représentant pour le VANE (Conseil National pour les handicapés) • 1 représentant pour l'Institution du Logement de l'Etat
France	Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées (COLITRAH)	Conseil National des Transports Ministère des Transports	Transports et Voirie	<ul style="list-style-type: none"> - Définir les critères d'accessibilité aux moyens de transport - Proposer des mesures pour rendre les moyens de transport plus accessible - Définir les mesures à mettre en oeuvre pour assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement 	48 membres: <ul style="list-style-type: none"> • 2 membres du parlement • 3 élus locaux • 10 représentants de l'Etat • 10 représentants des personnes handicapées • 10 représentants de transporteurs et constructeurs • 2 représentants d'organismes de recherche • 5 représentants des syndicats • 6 personnalités qualifiées

ORGANISMES DE CONCERTATION (Suite)

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	RATTACHEMENT	SECTEURS COUVERTS	MISSIONS	COMPOSITION
Grèce	Groupe de travail chargé des personnes ayant des besoins spécifiques	Ministère de l'Environnement + Ministère des Transports pour le domaine d'activité		Organisation périodique de conférences afin de sensibiliser les responsables des collectivités locales aux besoins des handicapés	
	Comité des professionnels	Ministère des Transports		Suite à donner sur le code de bonne pratique inclus dans la circulaire consultative sur l'accessibilité	Ministères, services publics, universitaires et les personnes handicapés
Italie	Consulta permanente di associazioni di disabili e delle loro famiglie	Ministère des Affaires sociales	Tous au niveau national	<ul style="list-style-type: none"> - Consulter afin de faciliter la coopération entre les autorités publiques et les associations pour les personnes handicapées - Coordonner les politiques et conseiller le gouvernement 	1 Président : ministre des Affaires sociales 30 représentants des personnes handicapées
Japon	Conseil pour la politique des transports	Ministère des Transports	Transport	Informier et conseiller le ministère des Transports sur les perspectives de l'industrie des transports et les besoins des voyageurs	40 membres
Lituanie	Conseil pour les affaires des personnes handicapées	Gouvernement	Tous au niveau national	<ul style="list-style-type: none"> - Consultations afin de faciliter la coopération entre les autorités publiques et les associations pour les personnes handicapés - Coordonner les politiques et conseiller le gouvernement - Étudier tous les problèmes généraux concernant les personnes à mobilité réduite - Identifier les mesures appropriées de réhabilitation - Gérer les aides financières - Gérer un soutien technique et des centres techniques - Contrôler les droits et les intérêts des personnes handicapés - Echanger des informations sur les actions ayant pour but d'améliorer la situation des personnes à mobilité réduite 	Comité Directeur Inter-Ministériel choisi par le Ministère des Transports

ORGANISMES DE CONCERTATION (Suite)

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	RATTACHEMENT	SECTEURS COUVERTS	MISSIONS	COMPOSITION
Lithuania (Suite)		Ministère des Transports	Transports, Affaires Sociales, Construction et Secteurs Urbain	- Exécution du programme sur "L'Adaptation des transports et de l'environnement aux besoins des personnes handicapées"	Comité Directeur Inter-Ministériel choisi par le Ministère des Transports
Norvège	Conseil National des Handicapés	Ministère des affaires sociales et de la santé	Tous	Organe de consultation auprès du gouvernement	12 membres dont 4 nommés sur proposition des associations de personnes handicapées
Pays-Bas	Conseil des Handicapés	Ministère de la Santé, des Affaires sociales et des sports		- Avis sur les actions entreprises par le Ministère pour améliorer l'accessibilité des transports et - définition des actions à entreprendre - Groupe de pression	
	Landelijk Bureau Toegankelijkheid	Diverses organisations non-gouvernementales	Tous	Source des connaissances, bibliothécaire et conseiller auprès des parties intéressées par l'accessibilité, y compris les transports accessibles	
Portugal	Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência	Ministère des Travaux et des Affaires Sociales	Tous au niveau national	Coordonner les politiques et étudier l'ensemble des sujets relatifs aux personnes handicapées	
	Direcção-Geral de Transportes Terrestres	Ministère de l'Equipement, de l'Aménagement du Territoire	Transports	Afin de faciliter la mobilité des personnes handicapées dans le secteur des transports publics	
Roumanie	Secrétariat de l'Etat pour les personnes handicapées (niveau national) et Inspectorats de l'Etat pour les personnes handicapées (niveau régional)	Gouvernement de la Roumanie	Tous	Etudier les problèmes généraux concernant les personnes handicapées	72 employés au Secrétariat de l'Etat pour les personnes handicapées; 378 employés aux Inspectorats de l'Etat pour les personnes handicapées (1 Inspectorat par comté = 40 en total)
Royaume-Uni	Disabled Persons Transport Advisory Committee (DPTAC)	Ministère des Transports	Mobilité des handicapés	- Avis sur les politiques de transport et leur impact sur les déplacements des handicapés - Avis sur les règlements et normes concernant les nouveaux véhicules	20 membres: - au moins 10 représentants des personnes handicapées

ORGANISMES DE CONCERTATION (Suite)

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	RATTACHEMENT	SECTEURS COUVERTS	MISSIONS	COMPOSITION
Suède	Bureau de l'Ombudsman pour les handicapés	Gouvernement	Tous les secteurs	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôler les droits et les intérêts des personnes à mobilité réduite - Assurer la rectification des insuffisances dans les lois et dans les règlements du point de vue des personnes handicapées 	Conseil particulier qui comprend 15 membres et qui sont choisis par le gouvernement, dont 2 proviennent d'organisations pour des personnes handicapées
	Comité Consultatif pour les handicapés	Administration routière nationale	Transport routier	Informier et donner des conseils sur les mesures à prendre pour améliorer la situation des personnes âgées et handicapées dans le secteur du transport routier, y compris dans les transports publics.	<ul style="list-style-type: none"> - Organisations de personnes âgées et handicapées - Municipalités - Administrations des transports publics - Administrations de l'aviation civile, du transport maritime et des chemins de fer
	Comités régionaux pour les handicapés (un dans chacun des 7 régions)	Administration routière nationale	Transport routier	Informier et donner des conseils sur les mesures à prendre pour améliorer la situation des personnes âgées et handicapées, dans chaque région, dans le secteur du transport routier, y compris dans les transports publics	<ul style="list-style-type: none"> - Organisations de personnes âgées et handicapées - Municipalités - Administrations des transports publics
	Groupe de coordination pour les handicapés	Administration routière nationale	Transport	Echanger des informations sur les mesures à prendre pour améliorer la situation des personnes âgées et handicapées dans l'ensemble du secteur des transports	<ul style="list-style-type: none"> - Administration routière nationale - Administration suédoise de l'aviation civile - Chemins de fer nationaux suédois - Administration suédoise du transport maritime - Administration suédoise du transport ferroviaire
Suisse	Groupe de travail "Handicapés dans les transports publics"	Ministère des Transports	Transports Publics	Faciliter la mobilité des personnes handicapées dans les transports publics	<ul style="list-style-type: none"> - Association suisse pour l'intégration des handicapés - Office fédéral des transports - Transporteurs - Office fédéral des assurances sociales

ORGANISMES DE CONCERTATION (Suite)

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	RATTACHEMENT	SECTEURS COUVERTS	MISSIONS	COMPOSITION
Turquie	Ministère des affaires des personnes handicapées	Bureau du Premier Ministre	Tous	Assurer la coopération et la coordination entre les administrations et les organisations nationales et internationales pour aider à mettre en place des politiques nationales relatives aux personnes handicapées, définir leurs problèmes et rechercher les moyens de les résoudre	<ul style="list-style-type: none"> - Ministre d'Etat - Président - 2 Assistants du Président - 4 Chefs de Service - 1 Office consultatif
	Comité national pour les personnes handicapées	Ministère des affaires des personnes handicapées	Tous	Définir la priorité des projets lancés par le Ministère, gérer les projets, faire reconnaître aux plus hauts niveaux les politiques relatives aux personnes handicapées et formuler des recommandations à l'intention du Ministère	<ul style="list-style-type: none"> - Président - Certains administrateurs généraux (représentants officiels) - Le Président de la Confédération pour les personnes handicapées - Représentants des fédérations des personnes handicapées - 3 représentants désignés par le Premier Ministre
	Conseil national pour les personnes handicapées	Ministère des affaires des personnes handicapées	Tous	En qualité d'organisme de concertation, il a la responsabilité de chercher et de formuler des propositions concernant les personnes handicapées	<ul style="list-style-type: none"> - Représentant du Bureau du Premier Ministre - Représentant d'une institution de l'enseignement supérieur - Représentants des universités - Autres autorités sectorielles
	Confédération turque pour les handicapés	ONG	Toutes les autorités officielles et chargées des personnes handicapées	Il s'agit d'un organisme de haut niveau qui regroupe les associations et les fédérations des personnes handicapées. Après avoir cerné les problèmes et la situation, il en informe les administrations et organisations. Il coopère aussi avec les associations et leurs membres	<ul style="list-style-type: none"> - 4 fédérations qui représentent tous les groupes de personnes handicapées - 300 associations qui sont en liaison avec ces fédérations
	Commissions des transports urbains	Gouverneur de la province en question	Tous les services administratifs	Contrôler l'application des décisions et décider les sanctions	

ORGANISMES DE CONCERTATION (Suite)

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	RATTACHEMENT	SECTEURS COUVERTS	MISSIONS	COMPOSITION
Union Européenne	Forum Européen des Personnes Handicapées		Tous, avec plusieurs activités liées aux transports	Intégrer des personnes handicapées dans la société	Liste complète disponible auprès du Secrétariat de la CEMT
Comité Nordique (Suède, Finlande, Norvège et Islande)	Le Comité Nordique des Politiques concernant les Personnes Handicapées	Le Conseil des Ministres nordique	Tous	Soutenir les politiques nationales en faveur des personnes handicapées, ainsi que le principe de la responsabilité en matière d'égalité et d'accessibilité	Représentants : - du conseil nordique - du Conseil des Ministres nordique - des organisations de personnes handicapées La Finlande représente les ministères des transports nordiques

Annexe

**ORGANISMES DE CONCERTATION :
RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES A CONTACTER**

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	DELEGUE CEMT/ POINT DE CONTACT
Allemagne	Veillez contacter M. Vogt pour obtenir une liste complète	Mr. Siegfried VOGT Referatsleiter A22 Federal Ministry of Transport Robert Schuman Platz 1 D-53175 BONN No. de téléphone (49-228) 300 2520 No. de télécopie (49-228) 300 2409
Autriche	Conseil Consultatif Fédéral pour les Personnes Handicapées	Mme. Liliana PREROWSKY Federal Ministry for Science and Transport International Department of Transport Radetzkystrasse 2 A-1031 WIEN Tel. (43 1) 711 62 1207 Fax. (43 1) 711 62 1299
Belgique	Conseil Supérieur National des Handicapés	Mme Viviane LEMOINE Ministère des Communications et de l'Infrastructure Rue d'Arlon, 104 B-1040 BRUXELLES No. de téléphone (32-2) 233 1510 No. de télécopie (32-2) 231 1833
Canada	Comité Consultatif sur le transport accessible	Mme Lynn GREENBLATT Transport Canada Place de Ville 330 Sparks Street K1A 0N5 OTTAWA, Ontario No. de téléphone (1 - 613) 997 6407 No. de télécopie (1 - 613) 995 0351
	Comité Consultatif sur le transport accessible	Ms Hélène NADEAU Director, Canadian Transportation Agency Accessible Transportation Directorate 15th Floor, 15 Eddy Street HULL (Quebec) K1A 0N9 Ottawa, Ontario No. de téléphone (1 - 819) 997 6828 No. de télécopie (1 - 819) 953 6019

**ORGANISMES DE CONCERTATION :
RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES A CONTACTER (Suite)**

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	DELEGUE CEMT/ POINT DE CONTACT
Danemark	Conseil National pour les handicapés	Mme Ulla NIELSEN Ministry of Transport Nytovr 11-13 DK-1450 COPENHAGUE K No. de téléphone (45-33) 92 43 47 No. de télécopie (45-33) 91 56 82 e-mail: uni@trm.dk
Espagne	INSERSO Institut Nacional de los servicios sociales	M. J. A. REDONDO ou Mme Cristina RODRIGUEZ-PORRERO MIRET Centro Estatal de Autonomia Personal y Ayudas Tecnicas (INSERSO), Ministerio de Asuntos Sociales C/de los Extremeños No. 1 E-28038 MADRID No. de téléphone (34-1) 778 90 61 No. de télécopie (34-1) 778 41 17
Finlande	Conseil National pour les handicapés Comité consultatif sur les transports publics Le service social de planification pour les personnes handicapées (VYP) Comité Nordique	Mme Irja VESANEN-NIKITIN Legal Adviser Passenger Transport Unit Ministry of Transport and ommunications Department of Road Transport P O Box 235 FIN-00131 HELSINKI No. de téléphone (358-9) 160 2544 No. de télécopie (358-9) 160 2592 e-mail: irja.vesanen-nikitin@LM.VN.FI
France	Comité de Liaison pour le transport des personnes handicapées (COLITRAH)	Mme Catherine BACHELIER Rapporteur Général du COLITRAH Conseil National des Transports 34 avenue Marceau F-75008 PARIS No. de téléphone (33 1) 47 23 01 25 No. de télécopie (33 1) 47 20 39 22
Grèce	Groupe de travail chargé des personnes ayant des besoins spécifiques	Mme Argyro LEVENTI Ministry of Environment, Town Planning and Public Works, Minister's Office 17, Amaliados St. GR 115 23 ATHENES No. de téléphone (30 1) 642 48 54 No. de télécopie (30 1) 643 44 70

**ORGANISMES DE CONCERTATION :
RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES A CONTACTER (Suite)**

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	DELEGUE CEMT/ POINT DE CONTACT
Italie	Consulta Permanente di Associazioni di Disabili e delle loro famiglie	Mme Maria Beatrice BRUCIAFERRI Ministère des Transports et de la Mer Direzione Generale Programmazione Organizzazione e Coordinamento Piazza della Croce Rossa I-00161 ROME No. de téléphone (39-6) 849 04500 No. de télécopie (39-6) 841 7268
Japon	Conseil pour les politiques des transports	M. Yosuké WAKABAYASHI First Secretary Délégation Permanente auprès de l'OCDE 11 avenue Hoche F-75008 PARIS No. de téléphone (33-1) 53 76 61 41 No. de télécopie (33-1) 45 63 05 44 e-mail: wakabayashi@deljp-ocde.fr
Lituanie	Conseil pour les affaires des handicapés	M. Jonas VASKEVICIUS Head of Secretariat Council for Disabled People Affairs J. Jasinskio 9, 2001 VILNIUS Telephone No. (370-2) 62 98 07 Telefax No. (370-2) 63 39 30 e-mail: lirt@nost.omnitel.net
Norvège	Conseil National pour les handicapés	Mme Marit BENTERUD Permanent Adviser Ministry of Transport and Communications P O Box 8010 Dep Akersgt 59 N-0030 OSLO 1 No. de téléphone (47-22) 24 82 58 No. de télécopie (47-22) 24 95 73
Pays-Bas	Conseil pour les handicapés Landelijk Bureau Toegankelijkheid	M. Ad VAN HERK Ministry of Transport and Public Works DG of Passenger Transport PO Box 20901 Plesmanweg 1-6 NL-2500 LA HAYE No. de téléphone (31-70) 351 69 11 No. de télécopie (31-70) 351 64 13 e-mail: ad.herk@dgv.minvenw.nl

**ORGANISMES DE CONCERTATION :
RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES A CONTACTER (Suite)**

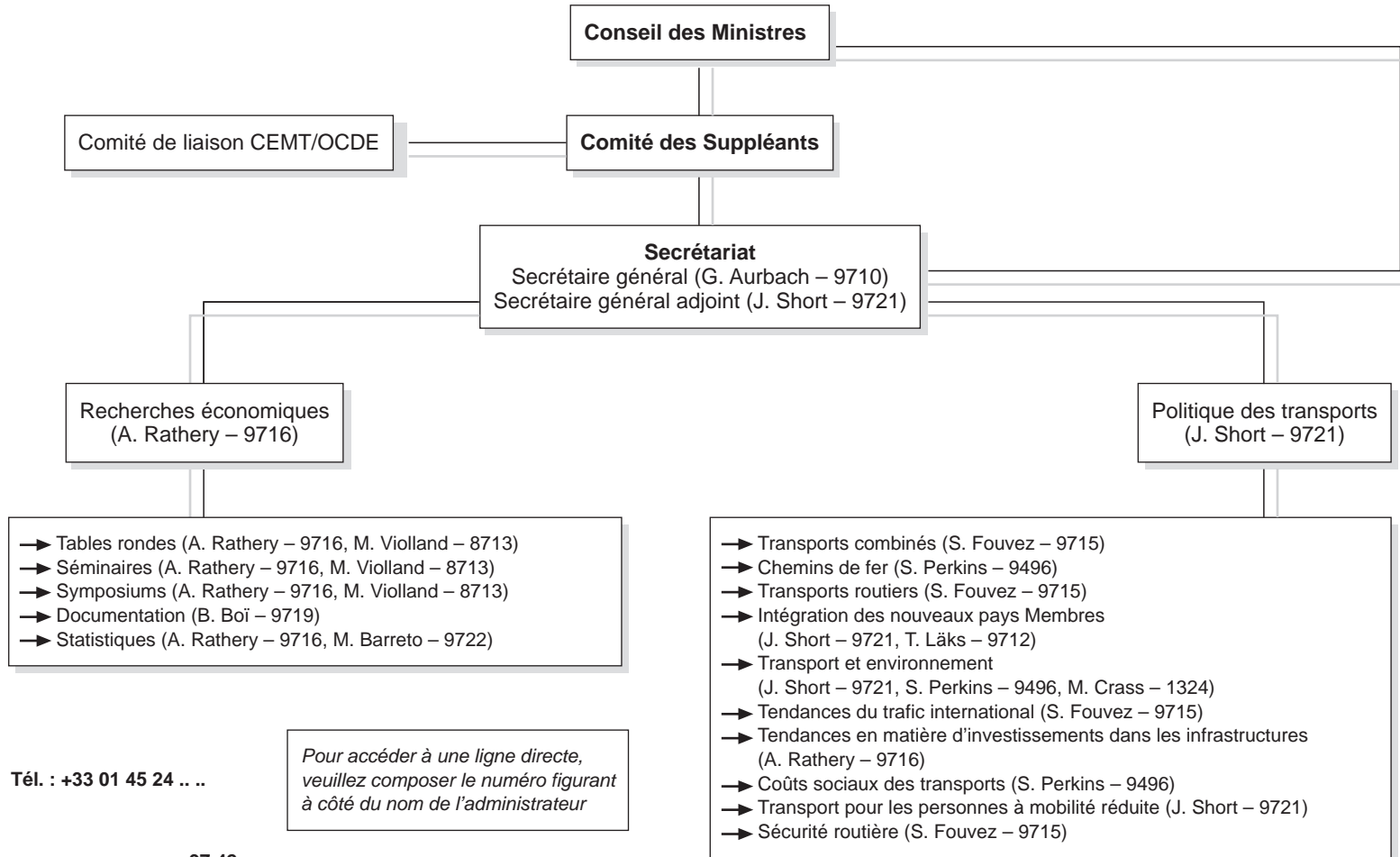
PAYS	NOM DE L'ORGANISME	DELEGUE CEMT/ POINT DE CONTACT
Portugal	Secretariado Nacional de Reabilitação Direcção-Geral de Transportes Terrestres	Dr. Victorino Vieira DIAS, Secretariado Nacional de Reabilitação & Eng. Jorge JACOB, General Director, Dir. Générale des Transports Terrestres, Ministère de l'Équipement, de la Planification et de l'Administration Territoriale Avenida das Forças Armadas 40 P-1699 LISBONNE CODEX No. de téléphone (351-1) 794 90 00 No. de télécopie (351-1) 793 62 57
Roumanie	Secrétariat d'Etat aux handicapés (niveau national) et Inspections d'Etat pour les handicapés (niveau régional)	Mme Catalina PATRASCU Expert, European Integration and International Relations Dept. Ministry of Transport, Section 1 38, Dinicu Golescu Av RO-77113 BUCAREST 1 No. de téléphone (40-1) 222 36 28 No. de télécopie (40-1) 223 02 72
Royaume-Uni	Disabled Persons Transport Advisory Committee (DPTAC)	Mme Ann FRYE Head of Mobility Unit Department of the Environment, Transport and the Regions Great Minster House 76 Horseferry Road GB- LONDRES SW1P 4DR No. de téléphone (44-171) 890 44 61 No. de télécopie (44-171) 890 61 02 e-mail: mu.detr@gtnet.gov.uk
Suède	Bureau de l'ombudsman pour les handicapés Comité Consultatif pour les handicapés Comités régionaux pour les handicapés (un dans chacune des 7 régions) Groupe de coordination pour les handicapés	M. Jan PETZALL Swedish National Road Administration Vehicle Standards Division S-781 87 BORLÄNGE No. de téléphone (46) 243 750 16 No. de télécopie (46) 243 750 89 e-mail: jan.petzall@vv.se
Suisse	Groupe de travail "Handicapés dans les transports publics"	M. Bernhard RUEGG ou No. de téléphone (41 31) 322 57 25 M. Walter SCHNEIDER No. de téléphone (41 31) 322 57 34 Office Fédéral des Transports Palais Fédéral Nord CH-3003 BERNE No. de télécopie (41 31) 322 58 11

ORGANISMES DE CONCERTATION :
RENSEIGNEMENTS SUR LES PERSONNES A CONTACTER (Suite)

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	DELEGUE CEMT/ POINT DE CONTACT
Turquie	Department for the Affairs of Disabled People	Ms Nesrin BEZIRCIOHLU Head of Adaptation to Social Life Department for the Affairs of Disabled People Kizilirmak Street, 14 Kizilay ANKARA No. de téléphone (0090-312) 42 58 641 No.de télécopie (0090-312) 41 75 296
Commission Européenne		Mme Danae PENN DG VII - B-2, Office 6/20 Avenue de Beaulieu 31 B-1160 BRUXELLES No. de téléphone (32-2) 296 83 45 No. de télécopie (32-2) 299 58 87 e-mail: danae.penn@dg7.cec.be Mme. Antonella SCULTE-BRAUCKS DG V 200 rue de la Loi B-1049 BRUXELLES No. de téléphone (32-2) 295 50 39 No. de télécopie (32-2) 295 10 12
	Forum Européen des Personnes Handicapées	Secrétariat de l'E.D.F. Square Ambiorix 32, Bte 2/A B-1000 BRUXELLES No. de téléphone (32-2) 282 46 00 No. de téléfax (32-2) 282 46 09 email: secretariat@edf.arc.be

ANNEXES

Annexe 1. Organigramme de la CEMT – 1998



299

ANNEXE II. COMMUNIQUÉ DE PRESSE APRÈS LA SÉANCE

82ème session du
CONSEIL DES MINISTRES
Copenhague, Danemark
26-27 mai 1998



- Nouveaux pays membres
- Chemins de fer
- Nouvelles technologies
- Coûts sociaux
- Investissements en infrastructures
- Contingent multilatéral
- Visas pour les conducteurs
- Harmonisation sociale
- Transports combinés
- Personnes à mobilité réduite
- Sécurité des piétons

COMMUNIQUÉ APRÈS LA SÉANCE

Le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)¹ a tenu sa 82ème session les *mardi 26 mai et mercredi 27 mai 1998* à Copenhague (Danemark).

La séance à laquelle ont pris part près d'une trentaine de Ministres, était présidée par Madame Sonja MIKKELSEN, Ministre des Transports du Danemark, Présidente en exercice de la CEMT. Outre les représentants de nombreux pays membres, on notait également la présence d'un membre de la Commission Européenne, des Ministres des Transports des Etats-Unis et du Canada ainsi que du Vice-Ministre des transports du Japon. Cette participation au plus haut niveau des pays non européens prouve que la CEMT constitue un forum tout à fait privilégié pour des discussions de caractère politique entre Ministres des transports.

Cette session a permis l'adoption de plusieurs documents importants touchant à des domaines aussi sensibles que la restructuration des chemins de fer, la prise en compte des coûts externes, le développement du contingent multilatéral pour le transport routier international, la mise en oeuvre des nouvelles technologies, les transports combinés, la sécurité des piétons...

Les principales questions examinées par le Conseil ont été les suivantes :

1. Nouveaux pays Membres

La session de Copenhague a tout d'abord été marquée par la participation, pour la première fois en qualité de membres à part entière de la CEMT, de représentants de l'**Albanie**, de l'**Azerbaïdjan** et de la **Fédération de Russie**.

Par ailleurs le Conseil des Ministres a également accepté en tant que nouveau pays membre l'**Islande**. Il a en outre décidé d'octroyer un statut d'observateur au **Liechtenstein**.

Ces nouvelles adhésions portent désormais à 39 le nombre de pays membres de la CEMT. Ainsi se trouve confirmé le rôle privilégié dévolu à la Conférence pour l'établissement d'une politique paneuropéenne des transports et l'examen, au plus haut niveau politique, des problèmes qui se posent à l'échelle de l'ensemble du continent européen. En raison de la composition de ses membres et de ses réunions régulières au niveau ministériel, la CEMT apparaît comme une instance particulièrement bien adaptée pour assurer, sur le plan des transports, le lien entre l'Union européenne et les autres pays européens.

2. Chemins de fer

Le Conseil des Ministres a procédé à un large débat sur les **principales questions politiques** que soulèvent actuellement les chemins de fer en Europe. A l'occasion de cette discussion, l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et la Communauté des Chemins de Fer Européens (CCFE) ont eu l'opportunité de faire part au Conseil des préoccupations actuelles des entreprises ferroviaires et de formuler certains avis.

Parmi les sujets qui ont été abordés à Copenhague, on peut mentionner : la situation concurrentielle des chemins de fer, l'amélioration de leur structure financière, leur indépendance et

leur autonomie de gestion, la séparation infrastructure-exploitation, l'accès aux infrastructures de chemins de fer, l'harmonisation et l'interopérabilité ferroviaires.

La discussion a donné l'opportunité aux différents Ministres ainsi qu'au Commissaire Européen de faire connaître leur position par rapport à certaines questions telles que *l'autonomie de gestion des entreprises ferroviaires, la séparation infrastructure-exploitation, les contrats de service public, la libéralisation de l'accès aux infrastructures...* Elle a incontestablement permis de progresser dans la voie d'une approche politique plus harmonisée des problèmes ferroviaires au niveau européen. C'est à cette condition seulement que les chemins de fer pourront faire preuve de davantage de compétitivité, notamment sur les marchés internationaux. Tant les Ministres que les représentants des organisations professionnelles ferroviaires ont mis l'accent sur la nécessité de changements radicaux pour améliorer l'efficacité des chemins de fer et développer ce mode de transport. Compte tenu de l'ampleur des réformes à entreprendre et notamment de leurs implications sociales, il a cependant été suggéré d'adopter une approche par étapes et de donner, dans un premier temps, la priorité à la réalisation progressive au niveau paneuropéen d'un marché unique pour le transport ferroviaire de marchandises. La discussion a en outre montré la nécessité d'une meilleure intégration des systèmes ferroviaires nationaux avec la réalisation d'une réelle interopérabilité administrative, technique et tarifaire, la mise en place de règles harmonisées et transparentes pour l'usage des infrastructures et, surtout, une coopération accrue entre les entreprises de chemins de fer.

Lors de l'examen de ce point de l'ordre du jour, le Conseil des Ministres a également pris acte d'un rapport sur **la restructuration des entreprises ferroviaires** dans les divers pays. Ce document fait le point sur la mise en oeuvre dans les différents États membres des Résolutions précédemment adoptées par la CEMT sur le développement des transports ferroviaires internationaux. Ces Résolutions ont notamment pour effet d'étendre à tous les pays Membres de la CEMT les principes qui sous-tendent les récentes Directives de l'Union Européenne sur les chemins de fer, en particulier la Directive 91/440 sur le développement des chemins de fer communautaires, 95/18 sur les licences des entreprises ferroviaires et 95/19 sur l'attribution des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure. Les multiples interventions qu'a suscitées le document ainsi présenté, ont fait ressortir les efforts importants consacrés à la réforme de l'organisation des chemins de fer dans de nombreux pays ; ces efforts se sont notamment concrétisés par l'octroi d'une large autonomie de gestion aux entreprises ferroviaires, une séparation effective de l'exploitation des services et de la gestion des infrastructures, une modernisation des infrastructures avec de nouveaux systèmes de financement... Il est apparu également que la fourniture de prestations de service public pourrait être assurée avec une plus grande efficacité en recourant systématiquement à des contrats de service public et en introduisant davantage de concurrence pour la fourniture de ce type de service. Les pays qui, les premiers, ont pris des mesures visant à la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises ont exprimé leur satisfaction au vu des premiers résultats obtenus.

3. Nouvelles technologies dans les transports

La gestion du trafic est de plus en plus importante pour la politique des transports. Le trafic s'accroît en effet plus rapidement que la capacité des infrastructures ; les objectifs de sécurité impliquent que le trafic soit géré avec encore plus d'efficacité ; les menaces sur l'environnement nécessitent une réduction des émissions liées au trafic ainsi que des autres effets négatifs qui en découlent.

Les nouvelles technologies peuvent résoudre les problèmes qui se posent ainsi, mais leur introduction soulève un certain nombre de **questions politiques**. La session de Copenhague a permis

aux Ministres de fournir des indications, à partir de leurs propres expériences, sur les réponses à apporter à des questions telles que, par exemple, *le rôle des secteurs public et privé, la mise en oeuvre des nouvelles technologies et leur harmonisation, la réalisation des objectifs politiques en matière de sécurité, d'environnement et de meilleur usage des modes de transport alternatifs, les applications dans les nouveaux pays Membres...*

Outre un document qui met en exergue les principales questions politiques que pose ainsi l'introduction des nouvelles technologies dans le secteur des transports, les Ministres ont trouvé également dans leurs dossiers un rapport sur **l'état d'avancement de la mise en oeuvre des nouvelles technologies**. Lors du Conseil d'Annecy en mai 1994, les Ministres avaient en effet adopté une Résolution qui demandait :

- d'étudier les procédures d'échange d'informations routières en vue de faciliter l'écoulement du trafic en Europe ;
- d'établir des propositions d'actions coordonnées de gestion du trafic au niveau européen, notamment lors des périodes de forte migration touristique ;
- de mettre en place un système d'échanges d'expériences sur le développement des nouvelles technologies en matière de gestion du trafic et d'informations routières.

Cette Résolution formulait également diverses recommandations sur la définition et l'agrément des services d'information, les structures administratives liées à ces services, l'interopérabilité, la présentation des messages de trafic, la protection de la vie privée, l'ergonomie et la sécurité des systèmes embarqués, la mise en oeuvre du RDS-TMC...

Le rapport qui a été soumis au Conseil des Ministres de Copenhague, présente les progrès accomplis dans tous ces domaines. Il constate que la mise en oeuvre des recommandations adoptées en 1994 a notablement avancé, mais préconise différentes actions pour rendre encore plus efficace ce processus. Il s'agit notamment de comparer les expériences afin de mieux déterminer les services qui ne nécessitent pas une intervention des pouvoirs publics et ceux qui, au contraire, exigent une telle intervention, d'examiner de nouvelles formes de partenariats public-privé, de confronter les différents instruments de gestion de la circulation afin de déterminer ceux qui sont les plus efficaces, d'assurer une meilleure connexion des bases de données sur le respect des règles de circulation, d'attacher une attention particulière à la gestion des appels d'urgence diffusés via les systèmes GSM, d'étendre l'application des protocoles d'accord sur l'échange international de données et le système RDS-TMC, d'étudier en profondeur les problèmes de sécurité routière soulevés par l'utilisation de plus en plus répandue d'équipements embarqués... A l'issue de la discussion de ce point de l'ordre du jour, les Ministres ont approuvé les **conclusions** et les **recommandations** de ce rapport. Ils ont demandé à la CEMT de continuer à suivre l'application de la Résolution de 1994 en veillant notamment à ce que le développement et l'utilisation des nouveaux systèmes respectent les objectifs de la politique des transports. Ils ont également chargé la CEMT de préparer un nouveau rapport sur la sécurité des équipements embarqués à bord des véhicules et d'entreprendre des travaux sur l'utilisation des nouvelles technologies dans les transports publics.

Au cours de la discussion relative aux nouvelles technologies, l'attention des Ministres a été attirée sur les risques de perturbations qui pourraient résulter pour les transports du **passage à l'an 2000**. Les problèmes susceptibles de se manifester au niveau des systèmes informatiques à la suite du changement de millénaire, doivent être examinés avec la plus grande attention. Compte tenu de l'internationalisation croissante des transports, il convient rapidement de définir en commun des stratégies efficaces pour réduire au minimum les perturbations que pourraient induire pour le fonctionnement des transports les «bugs» informatiques liés au passage à l'an 2000. Cette approche

commune ne saurait se limiter au seul continent européen ; elle doit revêtir une dimension mondiale. Les Ministres ont demandé que la CEMT se saisisse d'urgence de cette question.

4. Coûts sociaux

Lors de sa session de Berlin en 1997, le Conseil avait déjà débattu de cette question et marqué son accord sur le principe d'une internalisation des coûts sociaux dans le secteur des transports. Il avait demandé que soit préparé à son intention un texte formalisant la politique à mettre en œuvre en ce domaine. Tel était l'objet de la **Résolution sur la stratégie des pouvoirs publics à l'égard de l'internalisation des coûts externes des transports** qui a été soumis à l'approbation des Ministres réunis à Copenhague.

Ce texte qui a été formellement adopté par le Conseil, rappelle que l'internalisation est l'un des éléments clés des politiques visant à favoriser le développement durable. Après avoir souligné que les possibilités de prendre en charge les coûts sociaux des transports au moyen d'instruments économiques ont été jusqu'ici sous-utilisées, il affirme la nécessité pour une stratégie efficace d'internalisation :

- de recourir à la fois à des instruments économiques et à la réglementation ;
- de développer des instruments d'internalisation qui ne soient pas discriminatoires entre les citoyens ou les entreprises des différents pays ;
- d'éviter toute discrimination entre les modes de transport ainsi qu'entre les transports et d'autres secteurs économiques ;
- d'appliquer l'internalisation d'une manière graduelle et progressive afin d'éviter des chocs économiques ou des changements dans la répartition modale qui ne s'avèreraient pas économiquement pertinents à long terme.

La Résolution qui a été approuvée par les Ministres, comporte également diverses recommandations relatives à :

- l'intégration de dispositions favorisant l'internalisation dans la législation de l'Union Européenne et celle de tous les pays Membres de la CEMT ;
- l'élaboration d'instruments économiques pour internaliser les externalités des transports ;
- un alignement plus étroit de la fiscalité sur les coûts avec un recours accru aux redevances variables ;
- un renforcement progressif des normes concernant les carburants, les émissions et la sécurité de façon à stimuler les améliorations techniques susceptibles de réduire les coûts sociaux des transports ;
- une observation plus stricte des réglementations existantes notamment dans le domaine social ;
- une transparence accrue des aides publiques pour la fourniture des services publics ;
- une priorité accordée à court terme à la réduction des externalités aiguës, notamment en milieu urbain ;
- une meilleure compatibilité des systèmes électroniques de péage routier en cours de développement ;
- la mise en oeuvre, dès que possible, des premières mesures en vue d'une internalisation graduelle et progressive des coûts externes des transports dans les pays Membres de la CEMT.

5. Évolution des investissements en infrastructures

Tous les cinq ans, la CEMT réalise une étude sur **l'évolution récente des investissements consacrés aux infrastructures de transport**. Elle vient de terminer un nouveau rapport qui décrit l'évolution de ces investissements au cours de la période 1985-1995 et comporte pour la première fois des données relatives aux nouveaux pays Membres situés en Europe centrale et orientale.

Ce rapport qui a été présenté au Conseil des Ministres lors de sa session de Copenhague, fait ressortir un effort incontestable au cours des dix dernières années en vue de moderniser les infrastructures de transport. Cet effort se traduit notamment par un accroissement en valeur absolue des dépenses d'investissements affectées aux infrastructures de transport tant dans les anciens pays membres que dans les nouveaux ; tous les modes de transport ont bénéficié de cette augmentation mais l'on observe, dans les anciens pays membres, une progression particulièrement forte des investissements routiers. D'autres évolutions soulèvent en revanche certaines interrogations telles que le changement de tendance apparu depuis 1993 avec un recul prononcé des investissements au cours des trois dernières années étudiées, le décalage persistant entre le niveau des investissements routiers et l'évolution des trafics, la faiblesse en valeur absolue des investissements consacrés spécifiquement aux infrastructures de transport combiné, la progression modeste (dans les anciens pays membres) voire la baisse (dans les PECO) des dépenses d'entretien des infrastructures routières.

Les tendances qui se dégagent de l'examen des dépenses consacrées aux infrastructures de transport au cours de la période 1985-1995, ne peuvent qu'interpeller les responsables politiques, au premier rang desquels les Ministres des transports. C'est pourquoi ceux-ci ont largement débattu de cette question lors de la session de Copenhague sur la base des conclusions du rapport qui leur a été soumis. Ils ont eu ainsi l'occasion de préciser les actions qu'ils comptent entreprendre dans les années à venir tant au niveau des investissements en infrastructures que de l'entretien des réseaux de transport. De nombreuses interventions ont porté sur la priorité qu'il convient d'accorder à l'avenir aux investissements en infrastructures par rapport à d'autres actions politiques telles qu'une meilleure gestion des trafics, une exploitation plus efficace dans le temps et l'espace des infrastructures existantes, une utilisation plus rationnelle des véhicules, un contrôle plus fin de la demande...

Eu égard au développement des infrastructures de transport, on notera que le premier mémorandum d'entente concernant une zone de transport d'intérêt paneuropéen a été signé en marge du Conseil. Ce document dont les signataires sont la Fédération de Russie, la Finlande, la Norvège, la Suède ainsi que l'Union européenne, porte sur la zone de la **Mer de Barents**.

6. Transports routiers

Afin d'améliorer le fonctionnement du **contingent multilatéral d'autorisations de transport routier international** de la CEMT, le Conseil des Ministres a adopté à Copenhague plusieurs propositions de modification de ce système :

- Le Conseil des Ministres s'est tout d'abord déclaré d'accord pour *augmenter la proportion des autorisations traditionnelles susceptibles d'être échangées contre des autorisations pour des camions "verts" ou des camions "plus verts et sûrs"*. A compter du 1er janvier 1999, chaque pays aura la possibilité d'échanger une autorisation traditionnelle contre deux autorisations pour camions "verts" ou quatre autorisations pour camions "plus verts et sûrs" et ce pour la totalité du contingent de base d'autorisations qui lui est alloué, au lieu de la moitié seulement jusque là. L'adoption

d'une telle disposition, outre le fait qu'elle ne peut qu'encourager les États membres à recourir à des camions plus respectueux de l'environnement, constitue un premier pas significatif en vue d'une simplification du système qui pourrait se traduire à terme par une réduction des différentes catégories d'autorisations actuellement utilisées.

- Le Conseil a par ailleurs entériné la création d'un *contingent spécial d'autorisations* dont les critères d'octroi (situation économique exceptionnelle par suite de catastrophe naturelle ou de conflit armé, possibilité très limitée de recours à d'autres modes que le transport routier) ont été définis avec précision. Il a fixé le nombre d'autorisations ainsi accordées et la durée d'existence de ce type de contingent. Sur la base de cette décision, un contingent spécial a été créé en faveur de la Bosnie-Herzégovine et de la Moldova.
- Le Conseil des Ministres a également fixé les contingents d'autorisations accordées à *deux nouveaux pays Membres* : la Fédération de Russie (234 autorisations) et la Géorgie (120 autorisations).
- Enfin, les Ministres ont approuvé formellement *le Manuel sur le contingent multilatéral*. Ce manuel, destiné aux transporteurs titulaires d'autorisations de la CEMT ainsi qu'aux services intervenant dans la gestion du contingent et le contrôle de son utilisation, décrit l'ensemble des règles de fonctionnement du système, en précisant notamment les caractéristiques des autorisations ainsi que les conditions et les possibilités de leur utilisation.

Le problème des **taxes et pratiques discriminatoires** appliquées aux transports routiers internationaux par certains pays ayant été soulevé par plusieurs intervenants, la CEMT a été chargée d'examiner les moyens permettant d'éliminer les distorsions de concurrence qui en résultent.

Sous le point de l'ordre du jour consacré au transport routier, le Conseil des Ministres a aussi adopté une **Recommandation sur les visas pour les conducteurs professionnels**. Les difficultés rencontrées par les conducteurs qui participent au transport international, pour obtenir des visas sont régulièrement dénoncées, les retards qui en résultent constituant une entrave au commerce international. Afin de faciliter la délivrance de tels visas, le texte approuvé par les Ministres demande notamment que soit examinée la possibilité, dans un premier temps, de simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de justificatifs exigés, de réduire les délais d'obtention des visas pour les conducteurs professionnels et d'émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année.

La libéralisation devant s'accompagner d'une harmonisation des conditions de concurrence, notamment dans le **domaine social**, afin d'éviter toute distorsion, le Conseil des Ministres a précisé à Copenhague le mandat confié à la CEMT en ce domaine. Ce mandat prévoit la présentation lors de la prochaine session ministérielle d'un rapport sur les conditions sociales (temps de travail, de conduite et de repos, rémunérations liées aux activités de transport, formation des conducteurs, contrôles...) existant dans les différents pays membres pour les transports routiers de marchandises, ainsi que sur le niveau d'harmonisation des dispositions qui réglementent ces conditions.

7. Transports combinés

Le Conseil des Ministres a pris connaissance d'un rapport qui décrit **la situation actuelle du transport combiné en Europe**. Ce document dresse tout d'abord un panorama de la situation de ce type de transport dans les pays d'Europe centrale et orientale qui ont adhéré ces dernières années à la CEMT. Il s'efforce également de mettre en évidence les développements récents qu'a connus le transport combiné dans les pays Membres de longue date, en mettant à jour une précédente étude qui datait de 1992 ; il évalue dans quelle mesure les Résolutions adoptées antérieurement par le Conseil des Ministres ont été efficaces à cet égard. Ce rapport étend son champ d'observation, au delà de la

route et du rail, aux voies navigables et à la navigation maritime à courte distance. Il fait ressortir les faiblesses actuelles du transport combiné (inadaptation des infrastructures, manque de capacité des installations de transbordement, qualité déficiente des opérations terminales, coopération insuffisante entre tous les acteurs pour les passages aux frontières, développement trop limité du suivi en temps réel des mouvements...) et suggère des améliorations possibles.

Sur la base de ce rapport, le Conseil des Ministres a adopté toute une série de **recommandations** qui s'adressent aux différents partenaires, tant publics que privés, nationaux ou internationaux, et qui portent sur certains éléments nécessaires pour garantir à la fois une amélioration effective et un développement durable du transport combiné. Ces recommandations sont destinées en premier lieu aux institutions nationales et internationales ; elles portent sur les coûts et les prix, les réseaux, l'interopérabilité, les processus d'exploitation, les mesures réglementaires et les contrôles. Elles visent également les différents opérateurs de la chaîne de transport combiné afin que s'instaure entre eux une coopération plus efficace ; elle leur demande, en particulier, d'offrir les opérations de transport combiné à un prix réellement compétitif, d'augmenter la capacité des terminaux, d'utiliser les technologies les plus performantes, de fournir aux clients une information en temps réel sur la localisation de leurs envois et de participer activement aux opérations de transport combiné qui sont mises en place le long d'itinéraires spécifiques tels les corridors expérimentés au sein de l'Union Européenne.

8. Transport pour les personnes à mobilité réduite

L'ordre du jour de la session ministérielle de Copenhague comportait l'examen par le Conseil de deux rapports consacrés au **transport des personnes à mobilité réduite** :

- Le premier de ces rapports traite des *mesures législatives destinées à améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports*. Il fournit des renseignements sur les dispositions juridiques mises en oeuvre à cette fin dans les différents pays Membres de la CEMT. Il révèle que de nombreuses mesures ont été prises dans ce domaine depuis le début des années 90 même si la situation varie sensiblement selon les pays. Une analyse plus approfondie fait cependant ressortir que la législation ne suffit pas à elle seule pour améliorer l'accessibilité et qu'elle doit être appuyée par diverses mesures notamment d'information et d'incitation. Il apparaît également que la législation doit être conçue de façon à ne pas freiner l'innovation, et faire l'objet régulièrement d'une réévaluation.
- Le second document concerne *les dispositions relatives à la consultation des personnes à mobilité réduite*. Il est fondamental de faire participer ces personnes à la planification et au fonctionnement des systèmes de transport ; une telle concertation s'avère particulièrement utile pour obtenir des améliorations de l'accessibilité de ces systèmes. Le rapport ainsi soumis aux Ministres dresse un inventaire des mesures de consultation qui sont déjà en place dans un certain nombre de pays et procède à une évaluation de leur efficacité. Il formule diverses recommandations quant à la création de structures nationales de concertation appropriées et se prononce en faveur d'un renforcement de la coopération internationale grâce à un plus grand échange d'informations et à la mise à jour régulière de celles-ci. En marquant leur accord avec le contenu de ce rapport, les Ministres ont confirmé que la consultation des personnes handicapées est un élément essentiel afin de fournir un système de transport véritablement accessible à tous. Ils ont aussi manifesté leur intention d'oeuvrer pour que les structures nationales de concertation déjà existantes fassent l'objet d'un examen approfondi à la lumière des conclusions du rapport qui leur a été présenté à Copenhague.

9. Sécurité des piétons

Même si le nombre de piétons tués ou blessés dans des accidents de la route a diminué sensiblement au cours des vingt dernières années, ceux-ci représentent encore une proportion importante des victimes de tels accidents. De plus, il faut malheureusement constater que la situation des personnes les plus exposées, les enfants -- notamment les plus jeunes -- et les personnes âgées, ne s'est guère améliorée. Il apparaît donc essentiel, sur le plan tant national qu'international, que les responsables ne relâchent pas leurs efforts en vue d'assurer une meilleure sécurité des piétons dans la circulation car ces derniers apparaissent comme des usagers particulièrement vulnérables. Cette mobilisation est d'autant plus nécessaire que la plupart des pays d'Europe sont confrontés aux problèmes posés par le vieillissement de leur population alors même que les problèmes de mobilité, d'aménagement du territoire, d'environnement et de santé publique retiennent de plus en plus l'attention.

Afin d'actualiser et d'affiner les connaissances relatives à l'accidentologie des piétons, un rapport a été préparé spécifiquement à l'intention des Ministres de la CEMT. Ce document qui figurait à l'ordre du jour de la session de Copenhague, présente tout d'abord les tendances générales relatives aux accidents dont sont victimes les piétons ; il examine les différents types d'accidents où sont impliqués de tels usagers, leur localisation dans le temps et dans l'espace, leurs causes et les tranches d'âge des personnes concernées. Il analyse ensuite le problème général de la sécurité des piétons et en montre toute la complexité. S'attaquer à l'insécurité routière des piétons nécessite donc une approche globale et cohérente avec des actions dans de nombreux domaines, mais il importe avant tout de susciter un changement profond des comportements de l'ensemble des usagers de la route.

Rédigée sur la base des conclusions de ce rapport, une **Résolution** a été soumise à Copenhague aux Ministres qui l'ont approuvée. Ce texte comporte toute une série de recommandations qui ont trait à l'organisation de la circulation, aux infrastructures, aux véhicules et aux usagers.

*
* *

*Conformément aux dispositions qui régissent la Conférence, le Conseil des Ministres a procédé à l'élection de son nouveau Bureau qui entrera en fonction le 1er juillet prochain pour une période de douze mois. Le Ministre des Transports et de l'Economie Maritime de la **Pologne** a été élu Président de la Conférence pour cette période. Le Ministre des Transports et des Communications de la **République tchèque** a été nommé premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant désormais au Ministre de l'Équipement, de la Planification et de l'Administration Territoriale du **Portugal**.*

Note

1. La CEMT, fondée le 17 octobre 1953, réunit les Ministres des Transports de 39 pays européens : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Ex-République Yougoslave de Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, République Slovaque, Slovénie, Suède, Suisse, République Tchèque, Turquie et Ukraine ainsi que de 5 pays associés : Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande. L'Arménie, le Liechtenstein et le Maroc sont également représentés avec un statut d'observateur.

ANNEXE III. LISTE DES PAYS MEMBRES DE LA CEMT ET DATES D'ENTRÉE
(au 31 décembre 1998)

Liste des pays membres de la CEMT - Date d'entrée à la CEMT

Nom du pays	Année d'adhésion
ALBANIE ALB	1998
ALLEMAGNE D	1953
AUTRICHE A	1953
AZERBAÏDJAN AZE	1998
BELARUS BLR	1996
BELGIQUE B	1953
BOSNIE-HERZEGOVINE BIH	1993
BULGARIE BG	1992
CROATIE HR	1992
DANEMARK DK	1953
ERY MACEDOINE MK	1996
ESPAGNE E	1953
ESTONIE EST	1992
FEDERATION DE RUSSIE RUS	1997
FINLANDE FIN	1975
FRANCE F	1953
GEORGIE GE	1997
GRECE GR	1953
HONGRIE H	1991
IRLANDE IRL	1953
ISLANDE ISL	1998
ITALIE I	1953
LETONIE LV	1992
LITUANIE LT	1992
LUXEMBOURG L	1953
MOLDOVA MD	1994
NORVEGE N	1953
PAYS-BAS NL	1953
POLOGNE PL	1991
PORTUGAL P	1953
REPUBLIQUE SLOVAQUE SK	1993
REPUBLIQUE TCHEQUE CZ	1993
ROUMANIE RO	1992
ROYAUME-UNI UK	1953
SLOVENIE SLO	1992
SUEDE S	1953
SUISSE CH	1953
TURQUIE TR	1953
UKRAINE UKR	1996

Liste des pays associés à la CEMT - Année d'adhésion

AUSTRALIE AUS	1973
CANADA CDN	1975
ETATS-UNIS USA	1977
JAPON J	1969
NOUVELLE-ZELANDE NZ	1991

Liste des pays observateurs auprès de la CEMT - Année d'adhésion

ARMENIE AM	1994
LIECHTENSTEIN LIE	1998
MAROC MA	1990

ANNEXE IV. COMPOSITION DES BUREAUX DE LA CEMT

1er juillet 1997-30 juin 1998 : BUREAU DU CONSEIL DES MINISTRES

Conformément aux dispositions de l'Article 1a) du Règlement Intérieur, le Conseil des Ministres a procédé, lors de sa séance du 21 avril 1997, à l'élection de son Bureau pour l'année 1998 et qui est constitué comme suit :

Présidence (Danemark)

Madame Sonja MIKKELSEN, Ministre des Transports

Première vice-Présidence (Pologne)

Monsieur Eugeniusz MORAWSKI, Ministre des Transports et de l'Économie Maritime

Deuxième vice-Présidence (République Tchèque)

Monsieur Peter MOOS, Ministre des Transports et des Communications

1er juillet 1997-30 juin 1998 : BUREAU DU COMITÉ DES SUPPLÉANTS

Par application de l'Article 3 du Règlement Intérieur, le Bureau du Comité est constitué comme suit :

Présidence (Danemark)

Monsieur Kurt LYKSTOFT LARSEN, Secrétaire Adjoint des Transports

Première vice-Présidence (Pologne)

Monsieur Jan LISIECKI, Directeur

Deuxième vice-Présidence (République Tchèque)

Monsieur Dusan VALASEK, Conseiller

*
* *

1er juillet 1998-30 juin 1999 : BUREAU DU CONSEIL DES MINISTRES

Conformément aux dispositions de l'Article 1a) du Règlement Intérieur, le Conseil des Ministres a procédé, lors de sa séance du 26 mai 1998, à l'élection de son Bureau pour l'année 1999 et qui est constitué comme suit :

Présidence (Pologne)

Monsieur Tadeusz SYRYJCZYK, Ministre des Transports et de l'Économie Maritime

Première vice-Présidence (République Tchèque)

Monsieur Antonin PELTRAM, PhD, Ministre des Transports et des Communications

Deuxième vice-Présidence (Portugal)

Monsieur Joao CRAVINHO, Ministre de l'Équipement, de la Planification et de l'Administration Territoriale

1er juillet 1998-30 juin 1999 : BUREAU DU COMITÉ DES SUPPLÉANTS

Par application de l'Article 3 du Règlement Intérieur, le Bureau du Comité est constitué comme suit :

Présidence (Pologne)

Monsieur Jan LISIECKI, Directeur

Première vice-Présidence (République Tchèque)

Monsieur Dusan VALASEK, Conseiller

Deuxième vice-Présidence (Portugal)

Monsieur Jorge JACOB, Directeur Général

ANNEXE V. LISTE DES DÉLÉGUÉS A LA SÉANCE DE COPENHAGUE

ALBANIE

Mr. G. APOSTOLI

Minister of Public Works and Transport

Ms. J. TREBICKA

Chief of the Minister's Cabinet
Ministry of Public Works and Transport

Mr. S. XHAXHIU

Director of Transport Development Directorate
Ministry of Public Works and Transport

ALLEMAGNE

Mr. J. NITSCH

Parliamentary State Secretary
Federal Ministry of Transport

Dr. M. HENKE

Personal Secretary to Mr. Nitsch
Federal Ministry of Transport

Dr. J. PFÖHLER

Deputy Chief of Staff
Federal Ministry of Transport

Mr. E. VOLK

Deputy Head of Section
Federal Ministry of Transport

Mr. K. KNAACK

Chief of Protocol
Federal Ministry of Transport

Ms. A. GROPPER-MÜLLER

Interpreter
Federal Ministry of Transport

Mr. D. BARTKOWSKI

Head of Section
Federal Ministry of Transport

AUTRICHE

Dr. C. EINEM

Minister of Science, Transport and the Arts

Dr. M-E. PÖSEL

Deputy Gruppenleiterin
Federal Ministry for Science, Transport and the Arts

Ms. C. WEICHSELBERGER

Referatsleiterin
Federal Ministry for Science, Transport and the Arts

Ms. C. KAHR

Sektionschefin
Federal Ministry for Science, Transport and the Arts

Mr. G. PÖLLMANN
Ministerschreiber
Federal Ministry for Science, Transport and the Arts

Ms. K. STANGER
Delegate
Federal Ministry for Science, Transport and the Arts

Mr. G. FUHRMANN
Gesandter
Austrian Permanent Representation in Brussels

AZERBAÏJAN

Dr. H. HUSSEINOV
President
State Concern “Aserawtonaglijat”

Mr. K. ABDULLAYEV
Vice-President
State Concern “Aserawtonaglijat”

Mr. A. ISAYEV
Deputy Director
State Concern “Aserawtonaglijat”

Mr. J. NOVRUZALIYEV
Director
State Concern “Aserawtonaglijat”

Mr. R. ALIYEV
Director
State Concern “Aserawtonaglijat”

Mr. H. JALILOV
Director
State Concern “Aserawtonaglijat”

Mr. I. DAMIROV
Specialist
State Concern “Aserawtonaglijat”

BELARUS

Mr. A. LUKASHOV
Ministre des Transports et de la Communication

Mr. I. SHCHERBO
Chef-adjoint du Département des relations économiques
extérieures
Ministère des Transports et de la Communication

Mr. G. ALEKSIYAN
Conseiller
Ministère des Transports et de la Communication

BELGIQUE

Mr. P. FORTON
Directeur Général
Ministère des Communications et de l’Infrastructure

BOSNIE-HERZEGOVINE

Mr. SPASOJE **Minister of Civil Affairs and Communications**

Mr. M. DUJSO Delegate
Ministry of Civil Affairs and Communications

Mr. M. SHEKARA Delegate
Ministry of Civil Affairs and Communications

Mr. A. DZOIC Delegate
Ministry of Civil Affairs and Communications

Mr. D. MEKIC Delegate
Ministry of Civil Affairs and Communications

BULGARIE

Mr. I. MILOUSHEV Deputy Minister
Ministry of Transport

Mr. R. ATANASSOV Head of Department
Ministry of Transport

Ms. V. BALTOVA Senior Expert
Ministry of Transport

CROATIE

Mr. Z. LUZAVEC **Minister of Maritime Affairs, Transport
and Communications**

Mr. M. PETEK Deputy Minister
Ministry of Maritime Affairs,
Transport and Communications

Mr. D. SUBAT Assistant to the Minister
Ministry of Maritime Affairs,
Transport and Communications

Ms. R. PALCIC Adviser
Ministry of Maritime Affairs,
Transport and Communications

Mr. M. MIHIC Minister Counsellor of Croatian Embassy

DANEMARK

Ms. S. MIKKELSEN

**Minister of Transport
(Chair of the ECMT)**

MR. K. LYKSTOFT LARSEN

Deputy Permanent Secretary
Ministry of Transport

Mr. J. HOLDT

Head of Division
Ministry of Transport

Mr. B. TARP

Head of Division
Ministry of Transport

Mr. S. JONSSSEN

Special Consultant
Ministry of Transport

Mr. H. HOLTERMANN

Personal Secretary to the Minister
Ministry of Transport

ESPAGNE

Ms. C. RODRIGUEZ AUGUSTIN

Deputy Director General of International Relations
Ministry of Development

Ms. M. FERNANDEZ-BALBIN

Delegate
Ministry of Development

ESTONIE

Mr. R. VARE

Minister of Transport and Communications

Mr. M. PIHEL

Deputy Secretary General
Ministry of Transport and Communications

Mr. A. EHASALU

Deputy Head of Department
Ministry of Transport and Communications

Mr. M. KIISA

Head of Department
Ministry of Transport and Communications

EX-REPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACEDOINE

Mr. A. BEDZETI

Minister of Transport and Communications

Mr. Z. CRVENKOVSKI

Head of Department
Ministry of Transport and Communications

Mr. Z. IDRIZI
Assistant to the Minister
Ministry of Transport and Communications

Mr. N. DRAGICA
Senior Adviser
Ministry of Transport and Communications

FEDERATION RUSSE

Mr. E. KAZANTSEV
Vice-Minister
Ministry of Transport

Mr. N. ANTIPOV
Head of Department
Ministry of Railways

Mr. A. VOLODIN
Delegate
Representative in Denmark

Mr. A. PONOMAREV
Counsellor
Ministry of Foreign Affairs

Mr. E. MAKHLAY
Chief of Section
Ministry of Railways

FINLANDE

Mr. M. AURA
Minister of Transport and Communications

Mr. J. KORPELA
Secretary General
Ministry of Transport and Communications

Mr. J. ALALUUSUA
Consultant Counsellor
Ministry of Transport and Communications

FRANCE

Mr. J. GUILLOT
Directeur Adjoint, DTT
Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports
et du Tourisme

GEORGIE

Mr. Z. KVATCHANTIRADZE
Director of Department for European Integration
and Foreign Relations
Ministry of Transport

Mr. M. ADEISHVILI
Chief State Adviser
Ministry of Transport

GRECE

Mr. Y. MANIATIS
Special Secretary
Ministry of Transport and Communications

Mr. K. DIONELIS
Attaché
Permanent Mission of Greece to European Union, Brussels

Ms. A. LIVIERATOU
Attaché
Permanent Mission of Greece to European Union, Brussels

Mr. M. PROVATAS
Delegate
Ministry of Transport and Communications

HONGRIE

Dr. S. GYURKOVICS
State Secretary
Ministry of Transport, Communications
and Water Management

Mr. Z. KAZATSAY
Deputy State Secretary
Ministry of Transport, Communications
and Water Management

Mr. A. HARDY
Head of Department

Mr. T. APATOCZKY
Counseiller
Ministry of Transport, Communications
and Water Management

IRLANDE

Mr. P. MANGAN
Assistant Secretary
Department of Transport, Energy and Communications

ISLANDE

Mr. H. BLÖNDAL
Minister of Transport

Mr. J.-B. JONSSON
Secretary General
Ministry of Transport

ITALIE

Mr. S. SCARDACI
Primo Dirigente
Ministère des Transports et de la Navigation

LETONIE

Mr. V. KRISTOPANS

Minister of Transport

Ms. R. SVIRSKA

Adviser to the Minister
Ministry of Transport

Mr. T. STRAUME

Director
Road Department
Ministry of Transport

Ms. A. CAUNITIS

Director
Department of Foreign Relations
Ministry of Transport

LITUANIE

Mr. A. SAKALYS

Vice-Minister
Ministry of Transport

Mr. A. MACIULIS

Director
Ministry of Transport

Mr. R. PETREVICIUS

Director
Ministry of Transport

Ms. V. OBELEVICIENE

Chief Expert
Ministry of Transport

LUXEMBOURG

Mr. J. MORBY

Secrétaire Général
Ministère des Transports

Mr. P. LIEBETEGGER

Attaché
Ministère des Transports

MOLDOVA

Mr. I. GHEORGHITA

Deputy Minister
Ministry of Transport and Road Construction

Ms. S. BULICI

Delegate
Ministry of Transport and Road Construction

NORVEGE

Mr. O.-E. DØRUM

Minister of Transport and Communications

Mr. P. SANDERUD

Secretary General
Ministry of Transport and Communications

Mr. P. DANJORD

Permanent Adviser
Ministry of Transport and Communications

Mr. J. JENSSEN

Counsellor
Mission of Norway to the European Union, Brussels

PAYS-BAS

Ms. A. JORRITSMALLEBBINK

**Minister of Transport, Public Works
and Water Management**

Mr. P. MULDER

Delegate
Ministry of Transport, Public Works
and Water Management

Mr. B. GRIFFIDEN

Delegate
Ministry of Transport, Public Works
and Water Management

Mr. W. PLOEG

Delegate
Ministry of Transport, Public Works
and Water Management

Mr. H. SCHOLTEN

Delegate
Ministry of Transport, Public Works
and Water Management

Mr. E. WESTERHOUT

Delegate
Ministry of Transport, Public Works
and Water Management

POLOGNE

Mr. E. MORAWSKI

Minister of Transport and Maritime Economy

Mr. J. LISIECKI

Director of Department of European Integration and
International Co-operation
Ministry of Transport and Maritime Economy

Mr. K. CELINSKI

Director of Department
Ministry of Transport and Maritime Economy

Mr. J. SAWICKI
Director of the Ministerial Secretariat
Ministry of Transport and Maritime Economy

Mr. J. KROL
Interpreter
Ministry of Transport and Maritime Economy

Mr. W. ZARNOCH
Counsellor for Transport
Permanent Delegation of Poland to OECD, Paris

PORTUGAL

Mr. A. RODRIGUES
Secrétaire d'Etat
Ministère de l'Équipement, de la Planification
et de l'Administration Territoriale

Mr. J. JACOB
Directeur-Général
Ministère de l'Équipement, de la Planification
et de l'Administration Territoriale

Mr. M. NORONHA
Délégué Ministère de l'Équipement, de la Planification et de
l'Administration Territoriale

REPUBLIQUE SLOVAQUE

Mr. J. JASOVSKY
Minister of Transport, Posts and Telecommunications

Mr. D. RIZEK
Director of Department of International Relations
Ministry of Transport, Post and Telecommunications

REPUBLIQUE TCHEQUE

Mr. P. MOOS
Minister of Transport and Communications

Mr. D. VALASEK
Deputy
Ministry of Transport and Communications

Mr. L. ZUBEK
Delegate
Ministry of Transport and Communications

Mr. M. WAGNER
Delegate
Ministry of Transport and Communications

Ms. I. KRAHULCOVA
Advisor
Ministry of Foreign Affairs

ROUMANIE

Mr. T. BASESCU

Minister of Transport

Ms. D. CONSTANTINESCU

Head of Unit
Ministry of Transport

Mr. G. TABARASI

Ambassador
Embassy of Romania to Denmark

ROYAUME-UNI

Ms. G. JACKSON

Minister of Environment, Transport and Regions

Mr. I. JORDAN

Head of European Division
Department of Transport

Mr. T. LAWSON

Delegate
Department of Transport

Mr. M. LEPPERT

Delegate
Department of Transport

SLOVENIE

Mr. A. BERGAUER

Minister of Transport and Telecommunications

Mr. I. ZAJEC

Deputy State Secretary
Ministry of Transport and Telecommunications

Mr. J. POZAR

Delegate
Ministry of Transport and Telecommunications

Ms. G. NAVOTNIK

Delegate
Ministry of Transport and Telecommunications

Ms. S. SOVINC

Interpreter
Ministry of Transport and Telecommunications

SUEDE

Ms. I. UUSMANN

Minister of Transport and Communications

Ms. E. PERSSON GÖRANSSON

State Secretary
Ministry of Transport and Communications

Mr. C. AGERBACK

Director
Ministry of Transport and Communications

Ms. S. GUSTAVSSON
Policy Adviser
Ministry of Transport and Communications

Ms. N. ANDERSSON
Head of Section
Ministry of Transport and Communications

Ms. B. CADDEO
Head of Section
Ministry of Transport and Communications

Mr. P. FÄLDT
Head of Section
Ministry of Transport and Communications

SUISSE

Mr. M. LEUENBERGER
**Minister for Transport,
Communications and Energy**

Mr. M. FRIEDLI
Director
Federal Office of Transport

Mr. J-C. SCHNEUWLY
Head of Section
Federal Office of Transport

Mr. H.-P. BLOCH
Delegate
Federal Office of Transport

Mr. R. ZIMMERMANN
Counsellor
Federal Office of Transport

Ms. E. VEYA
Personal Counsellor to the Minister
Federal Office of Transport

Mr. C. KÜNG
Delegate
Federal Office of Transport

TURQUIE

Mr. N. MENZIR
Minister of Transport and Communications

Mr. S. ÖZDEN
Deputy
Ministry of Transport and Communications

Mr. Y. ERENZOY
Delegate
Ministry of Transport and Communications

UKRAINE

Mr. V. YAKOVENKO
Chargé d'Affaires a.i. of Ukraine in Denmark

PAYS ASSOCIES

CANADA

Mr. D. COLLENETTE	Minister of Transport
Ms. M. BLOODWORTH	Deputy Minister Ministry of Transport
Mr. B. BAKER	Delegate Ambassador
Mr. P. FAWCETT	Commercial Councillor
Mr. B. CASEY	Delegate Member of Parliament
Mr. M. GUIMOND	Delegate Member of Parliament
Ms. S. HILL	Ministerial Assistant Ministry of Transport
Mr. S. CORBIN	Ministerial Assistant Ministry of Transport

ETATS-UNIS

Mr. R. SLATER	Secretary for Transportation
Mr. C. HUNNICUTT	Assistant Secretary Department of Transportation
Ms. K. MILLIKEN	Delegate Embassy of USA to Denmark

JAPON

Mr. K. EGUCHI	Parliamentary Vice Minister of Transport Ministry of Transport
Mr. K. WATARIGUCHI	Chief Policy Planner Ministry of Transport
Mr. Y. WAKABAYASHI	First Secretary Delegation of Japan to the OECD, Paris

Mr. H. HANAZUMI

Senior Planning Officer
Ministry of Transport

PAYS OBSERVATEURS

ARMENIE

Mr. Y. ZAKHARYAN

Minister of Transport

Mr. G. SARGSYAN

Deputy Director
Ministry of Transport

LIECHTENSTEIN

Dr. N. MARXER

Minister of Transport

Mr. H. CADUFF

Delegate
Ministry of Transport

MAROC

Mr. H. OTTMANI

Directeur
Ministère des Transports

AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE

Mr. D-M. NELIGAN

Director General
DG 'D'

COMMISSION EUROPEENNE

Mr. N. KINNOCK

Commissioner for Transport

Ms. K. STERNER

Principal Adviser
Transport Directorate General

Mr. D. BRONNERT

Member of Cabinet
Transport Directorate General

Mr. D. STASINOPOULOS

Principal Administrator
Transport Directorate General

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE DES NATIONS UNIES

Mr. J. CAPEL FERRER

Director
Transport Division

INVITES SPECIAUX

Mr. H. HASSENKAM

Director General
Danish State Railways

Mr. A. WIELADEK

Chairman
Union Internationale de Chemin de Fer

Mr. J. CORNET

Deputy Chief Executive
Union Internationale de Chemin de Fer

Mr. T. HALVORSEN

Secretary General
Community of European Railways

SECRETARIAT DE LA CEMT

M. G. AURBACH

Secrétaire-Général

M. J. SHORT

Secrétaire Général Adjoint

M. A. RATHERY

Chef de Division

Mme S. FOUVEZ

Administrateur Principal

M. S. PERKINS

Administrateur Principal

M. T. LAKS

Consultant

Mme J. MARCHAUDON

Secrétariat

Mme E. DA PRATI

Secrétariat

**ANNEXE VI. LISTE DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES A STATUT
CONSULTATIF AU SEIN DE LA CEMT**

UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC)

Monsieur Ph. ROUMEGUERE
Directeur Général
U.I.C.

c.c. - M. J. Cornet, Directeur Général Adjoint

**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF)**

Monsieur M. BURGMANN
Directeur Général
O.T.I.F

**UNION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COMBINÉ AIL-ROUTE
(UIRR)**

Monsieur R. COLLE
Directeur Général
U.I.R.R.

EUROPEAN INTERMODAL ASSOCIATION (EIA)

Monsieur J. C. TERLOUW
Président
E.I.A.

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU)

Monsieur M. MARMY
Secrétaire Général
I.R.U.

FÉDÉRATION ROUTIÈRE INTERNATIONALE (FRI)

Monsieur A. DUPONT
Président
F.R.I.

c.c. M. W. Westerhuis, Directeur Général

**ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRÈS DE LA ROUTE
(AIPCR)**

Monsieur J-F. COSTE
Secrétaire Général
A.I.C.P.R.

**ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME (AIT)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)**

Mr. P. DOGGWILER
Director General

Mr. T. ROYSTON
Head of Traffic Mobility
A.I.T./F.I.A.

PRÉVENTION ROUTIÈRE INTERNATIONALE (PRI)

Monsieur L. NILLES
Président
P.R.I.

EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC)

Mrs. J. BREEN
Executive Director
E.T.S.C.

FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES CYCLISTES (ECF)

Mr. T. GODEFROOIJ
President
E.C.F.

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES PIÉTONS (FIP)

Mr. R.B. HIRSCH
Secretary-General
F.I.P.

**ASSOCIATION INTERNATIONALE POUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES JEUNES
(AIST)**

Monsieur D. HENRIOT
Secrétaire Général
A.I.S.T.

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (CCR)

Monsieur J-M. WOEHLING
Secrétaire Général
C.C.R.

UNION INTERNATIONALE DE LA NAVIGATION FLUVIALE (UINF)

Monsieur M. RUSCHER
Secrétaire Général
UINF/IBU

**ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRÈS DE NAVIGATION
(AIPCN)**

Monsieur R. DE PAEPE
Président
A.I.P.C.N

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE (CEAC)

Monsieur R. BENJAMIN
Secrétaire Exécutif
C.E.A.C.

cc: - Mme M. Barbin, Expert du Transport Aérien

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS (UITP)

Mr. H. RAT
Secretary General
U.I.T.P.

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)

Mr. D. COCKROFT
Secretary-General
I.T.F.

**FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ORGANISATIONS SYNDICALES DU PERSONNEL
DES TRANSPORTS (FIOST/CMT)**

Monsieur F. POOLS
Secrétaire Exécutif
de l'Action Professionnelle de la CMT

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES CADRES DES TRANSPORTS (FICT)

Monsieur S. GRAZIOSI
Président
F.I.C.T.

**UNION DES CONFÉDÉRATIONS DE L'INDUSTRIE ET DES EMPLOYEURS D'EUROPE
(UNICE)**

Monsieur Z. TYSZKIEWICZ
Secrétaire Général
U.N.I.C.E.

**FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET
ASSIMILÉS (FIATA)**

Mr. A. DAHMANI
Président
F.I.A.T.A.

cc: M. J-M. Delquignies, Vice-Président FIATA

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (CCI)

Mrs. M.L. CATTAUI
Secretary General
I.C.C.

**ORGANISATION INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES
(OICA)**

Monsieur J-M. MULLER
Secrétaire Général
O.I.C.A.

FÉDÉRATION EUROPÉENNE POUR LE TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT (T&E)

Monsieur M. ZIMMERMAN
Président
T&E

ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION (ISO)

Monsieur L. EICHER
Secrétaire Général
I.S.O.

ANNEXE VII. Rapport aux Gouvernements parties à la Convention Eurofima Exercice 1998

L'année 1998 fut l'une des plus difficile pour les marchés financiers internationaux. L'écroulement financier de la Russie s'est révélé contagieux. En effet, il s'est transformé rapidement en une crise globale qui a mis le système bancaire mondial en danger, plusieurs banques et fonds spéculatifs subissant d'énormes pertes transactionnelles et les investisseurs perdant leur goût du risque.

En dépit de cet environnement difficile, EUROFIMA a gardé un profil financier très sain en 1998. Le maintien de la qualité de la signature de la Société est l'objectif permanent de la Société. Pour EUROFIMA, l'attribution de la meilleure notation par les agences de rating est, en effet, une condition indispensable pour lui permettre d'obtenir les meilleures conditions de financement possibles et de pouvoir remplir ainsi sa mission. A cet égard, la Société a obtenu avec succès la notation Aaa/AAA de Moody's Investors Service Inc. et de Standard & Poor's Corporation pour toutes ses émissions d'emprunts non subordonnés.

Grâce à son excellente solvabilité, EUROFIMA a pu offrir des conditions de financement attractives. Les nouveaux emprunts ont atteint un total de CHF 3.4 milliards et ont été conclus en 15 devises différentes. Pour la première fois, EUROFIMA a émis des titres en zlotys polonais, en couronnes tchèques et en drachmes grecques. Avec CHF 3.8 milliards, les amortissements de capital et les remboursements anticipés d'emprunts ont atteint un très haut niveau. Ainsi, après plusieurs années de forte croissance, la somme du bilan a régressé de 2 % pour s'établir à CHF 32.8 milliards.

Les financements de l'exercice 1998 ont porté sur 228 locomotives de ligne, 31 locomotives de manœuvre, des rames automotrices (128 éléments moteurs et 216 remorques), 484 voitures et 2 157 wagons.

En 1998, les résultats financiers dépassent tant les objectifs que les résultats de l'année précédente. Le cash-flow s'accroît de 5.2 % pour atteindre CHF 70.4 millions. Après la déduction de CHF 12.3 millions au titre des amortissements et des provisions, le bénéfice net augmente de 1.1 % et s'élève à CHF 58.1 millions. De ce montant, CHF 36.9 millions ont été affectés aux réserves. Enfin, le dividende statutaire maximum de CHF 20.8 millions a été distribué sur le capital-actions.

La Société conserve une attitude très prudente à l'égard des risques. Leur gestion a pour objectif principal d'éviter que des pertes liées à des risques de marché et de contrepartie puisse affecter la base des fonds propres. La Société suit également une politique vigilante à l'égard des risques de contreparties et des risques-pays. Au 31 décembre 1998, les arriérés de paiement sur les contrats de financement conclus avec les réseaux se montaient à CHF 7.2 millions. Enfin, en ce qui concerne l'an 2000, une provision adéquate a été constituée afin de couvrir les coûts provoqués par l'adaptation des installations informatiques aux impératifs du changement de millénaire.

Un examen approfondi de la stratégie de la Société a été effectuée au cours du premier semestre de 1998. Ce processus a inclu une analyse des forces, des faiblesses, des chances et aussi des défis auxquels la Société doit faire face. Les champs d'activité à explorer pour son développement futur ont été identifiés. L'analyse fournit un large aperçu et une évaluation des différentes options ouvertes à la Société dans les années à venir. A partir des résultats de cette analyse, différentes mesures seront prises au cours de ces prochaines années.

En 1998, la République de Bulgarie a été le 22e Etat membre de la CEMT à adhérer à la Convention EUROFIMA.

Les perspectives relatives à l'activité de la Société en 1999 sont généralement satisfaisantes. Les résultats devraient se maintenir à un bon niveau, bien que vraisemblablement quelque peu en repli par rapport à ceux de 1998. Il faut s'attendre à ce que les besoins de financement soient sensiblement inférieurs à ceux de 1998. La plupart des réseaux ont connu des restructurations et se trouvent libérés de la charge de leur ancienne dette. Ils ont dès lors recours à l'emprunt dans une moindre mesure pour financer leurs investissements en matériel ferroviaire. Enfin, l'une des priorités majeures de la Société sera de poursuivre la constitution de réserves et de provisions et de prendre toutes les mesures de prudence nécessaires au maintien de son haut niveau de solvabilité.

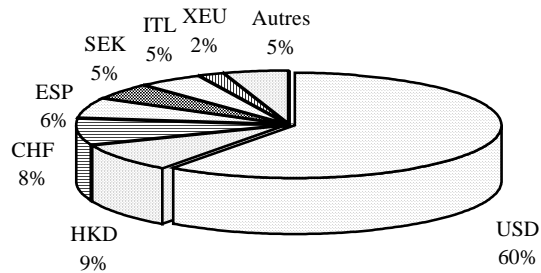
FINANCEMENTS

Sur la base des cours de change en vigueur à la clôture de l'exercice, les financements effectués en 15 monnaies différentes atteignent la contre-valeur de 3 379 millions de francs suisses.

Cette somme se répartit comme suit :

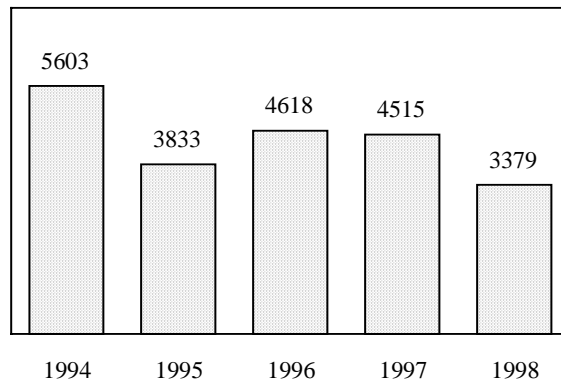
Mode de financement	Contre-valeur en mio de CHF
Emprunts	403
<i>Programme for the Issuance of Debt Instruments</i>	1 368
Crédits	964
Papier commercial	644
Total	3 379

Répartition par monnaies des financements



Source : EUROFIMA.

Evolution des financements (en mio de CHF)

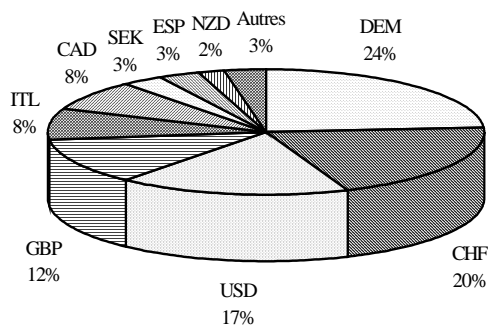


Source : EUROFIMA.

REMBOURSEMENTS

Evalués sur la base des cours de change en vigueur à la clôture de l'exercice, les remboursements effectués en 15 monnaies représentent la contre-valeur de 3 772 millions de francs suisses. De ce montant, 174 millions de francs suisses sont affectés aux remboursements anticipés d'engagements à long et moyen terme et 590 millions de francs suisses aux remboursements d'engagements à court terme.

Répartition par monnaies des remboursements



Source : EUROFIMA.

Matériel financé au cours de l'exercice 1998

EUROFIMA a conclu avec 10 réseaux actionnaires, ou leurs entreprises affiliées, 97 contrats pour le financement de matériel ferroviaire ou de contrats de crédit-bail conclus par ses actionnaires. Ce matériel, ainsi que les montants globaux exprimés pour leur contre-valeur en francs suisses, sur lequel portent les contrats, sont indiqués ci-après.

Pays	Réseau/ Entreprise	Locomotives			Rames automotrices			Voitures	Wagons	Montant des financements (en mio de CHF)
		de ligne		de manœuvre	éléments moteurs		remorques			
		diesel	électrique		diesel	électrique				
France	SNCF		12	3		38	146			744
Belgique	SNCB		8			9	18	16		48
Espagne	RENFE	82	9							193
a. Yougoslavie	JZ		2	8	4		4	16		20
Suède	SJ		32			13	44	425	2 014	718
Luxembourg	CFL		20							119
Hongrie	MÁV	12	28	15	55	3		14		42
Croatie	HZ	6	7	5		4		13	143	40
a. République Yougoslave de Macédoine	CFARYM				2		4			2
Raab-Ödenburg- Ebenfurter Eisenbahn SA	ROeEE/ GySEV		10							4
TOTAL		100	128	31	61	67	216	484	2 157	1 930

Les contrats correspondent en principe à la durée des capitaux mobilisés.

EUROFIMA est propriétaire du matériel financé jusqu'au remboursement complet du financement ou dispose de sûretés jugées équivalentes, en particulier de droits de gage.

La répartition globale du matériel figure à la page 336.

Matériel au 31 décembre 1998

Le tableau ci-après fait ressortir, par réseau, resp. par entreprise affiliée, le matériel dont la Société est propriétaire ou sur lequel elle dispose de sûretés jugées équivalentes, notamment de droits de gage.

Pays	Réseau/ Entreprise	Locomotives			Rames automotrices			Voitures	Wagons	Autre matériel
		de ligne		de manoeuvre	Eléments moteurs		remorques			
		diesel	électrique		diesel	électrique				
Allemagne	DB AG		24	12		25	126	5	3 161	5
	BEV		20			121	248	198	115	
France	SNCF	146	614	425	36	581	1 451	2 396	134	
Italie	FS		258			197	364	1 344	3 869	
Belgique	SNCB		205	34		442	402	988	5 066	
Pays-Bas	NS	2	96	80	16	184	214	338		
Espagne	RENFE	85	90	141	180	499	404	406	2 324	
Suisse	CFF		75			73	219	214	60	
a. Yougoslavie	JZ		20	41	3	19	40	104	1 208	
Suède	SJ		249			83	215	429	6 286	
Luxembourg	CFL		20	11		24		2	18	
Autriche	ÖBB		83	66	19			207	678	
Portugal	CP	4	27	5	25	76	108	38	215	
Grèce	CH	20		14	89		76	68	301	
Hongrie	MÁV	48	82	51	209	8		132	410	
Croatie	HZ	12	27	9	21	20	28	56	416	
Slovénie	SZ	1		3				5	38	
Bosnie et Herzégovine	ZBH							5	102	
a. République Yougoslave de Macédoine	CFARYM		1		12	4	36	11	2	
Turquie	TCDD							24	502	
CISALPINO SA						31	32			
CityNightLine SA								58		
Hupac SA									284	
Raab-Ödenburg- Ebenfurter Eisenbahn SA	RoeEE/ GySEV		10					9		
EFFECTIF TOTAL		318	1 901	892	731	2 514	3 913	6 954	26 299	5
dont en cours de construction			123			9	34	24	81	

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 1999 12 2 P) ISBN 92-821-2252-2 – n° 50980 1999