CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

XIX

SEIZIÈME RAPPORT ANNUEL

ET

RÉSOLUTIONS

DU

CONSEIL DES MINISTRES

ANNÉE 1969

STOCKHOLM, 11 JUIN 1969
PARIS, 16 DÉCEMBRE 1969

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

XIX

SEIZIÈME RAPPORT ANNUEL

ET

RÉSOLUTIONS

DU

CONSEIL DES MINISTRES

ANNÉE 1969

STOCKHOLM, 11 JUIN 1969
PARIS, 16 DÉCEMBRE 1969

TABLE DES MATIERES

Première Partie

Deuxième Partie

RESOLUTIONS

Transports par chemins de fer :

Questions de caractère général :

Troisième Partie

RAPPORTS APPROUVES PAR LE CONSEIL DES MINISTRES

Annexes

Première Partie

SEIZIEME RAPPORT ANNUEL

TABLE DES MATIERES

Annexes

CHAPITRE I

EXPOSE GENERAL SUR LE FONCTIONNEMENT DE LA CONFERENCE ET SES RELATIONS EXTERIEURES

1. Au cours de l'année 1969, le Conseil des Ministres a tenu, comme les années précédentes, deux sessions; la première (29e Session) a eu lieu à Stockholm, le 11 juin et la seconde (30e Session) à Paris, le 16 décembre.

2. Le Bureau de la Conférence, constitué du ministre des Communications de Suède (Président), du ministre des Transports d'Italie (1er Vice-Président) et du ministre des Travaux Publics d'Espagne (2e Vice-Président) a été renouvelé à la fin de la 30e Session pour l'année à venir.

Dans sa nouvelle formation, il comprend à la Présidence le ministre des Transports d'Italie, à la première Vice-Présidence, le ministre des Travaux Publics d'Espagne, à la deuxième Vice-Présidence, le ministre des Transports du Royaume-Uni.

3. Au cours de l'année 1969, le Comité des Suppléants a tenu six sessions. Il a été assisté dans ses travaux par l'ensemble des Comités créés à la suite de la rationalisation effectuée en 1967 (voir 14e rapport, paragraphe 7), à savoir :

- le Comité des Investissements qui se consacre avec l'aide de trois Sous-Comités (fer, route, voies navigables) et d'un groupe chargé des statistiques routières, à un ensemble d'études pratiques dans le domaine de l'économie. Il élabore, en particulier, chaque année un rapport sur les investissements effectués en Europe dans les transports ainsi que sur les prestations fournies par le rail, la route et la navigation intérieure (voir 2e partie);

- le Comité des Chemins de fer dont les travaux font l'objet du chapitre III ;

- le Comité de la Sécurité Routière, dont le chapitre IV présente l'activité ;

- le Comité des Recherches Economiques (voir chapitre II) ;

- le Comité des Transports Urbains dont les études font l'objet du chapitre VII.

Le Comité chargé de la Lutte contre le Bruit n'a pas tenu de session en 1969. Son Président suit personnellement les travaux des autres organisations internationales dans ce domaine afin de provoquer, le moment venu, les réunions nécessaires en vue de prises de décisions.

Le Comité des Suppléants et les Comités subordonnés ont reçu le concours d'une dizaine de groupes de rapporteurs. L'expérience a confirmé que l'institution de tels groupes, composés à la demande et pour un objet déterminé, de représentants de quatre ou cinq pays était sans aucun doute bénéfique, à condition que les participants à un groupe soient bien choisis en raison de leur compétence dans le sujet à traiter, et que les pays appelés à faire partie correspondent à un échantillon convenable des opinions en présence; les propositions d'un tel groupe, transmises directement au Comité dont il relève, constituent en fait une approche extrêmement valable des solutions à mettre en œuvre. Le travail est ainsi réparti entre les délégations et la tâche du Secrétariat se trouve facilitée pour la préparation des documents de base.

Dans certains cas et pour des périodes déterminées, un Groupe de Rapporteurs peut être transformé en un groupe de travail, à composition complète. Ceci a été, en 1969, le cas du Groupe constitué pour l'étude des conditions de travail des équipages des véhicules routiers en trafic international. Il a été jugé, en effet, indispensable d'y faire participer toutes les délégations, afin de permettre une véritable négociation pour la préparation des textes à transmettre à la Commission Economique pour l'Europe.

4. Deux groupes restreints, constitués antérieurement en vertu des dispositions de l'article 8 du Protocole relatif à la

CEMT, ont exercé leur activité en 1969. Il s'agit :

a) du Groupe restreint "A", formé par les six pays de la Communauté Economique Européenne, qui s'est réuni au niveau ministériel immédiatement avant chacune des sessions du Conseil des Ministres. Sa tâche consiste essentiellement à informer périodiquement l'ensemble des membres de la Conférence des éléments d'activité les plus marquants de la Communauté Economique Européenne et, d'une manière plus générale, à réaliser une liaison entre les six pays de cette Communauté et les autres pays appartenant à la CEMT.

b) du Groupe restreint "B", qui comprend les quatorze pays engagés dans l'œuvre d'unification des dispositions applicables à la circulation et à la signalisation routières. L'activité de ce Groupe est exposée au Chapitre IV ci-après.

L'organigramme de la CEMT figure à l'annexe I.

5. Les relations avec les autres organisations internationales ont évolué dans des conditions satisfaisantes.

6. L'OCDE a, comme les années précédentes, mis à la disposition de la CEMT les moyens matériels nécessaires à son fonctionnement, en vertu des accords conclus en 1954 entre la CEMT et l'OECE et renouvelés en 1961 au moment de la création de l'OCDE.

Au cours de l'année 1969, les bureaux de la CEMT ont été transférés au 33, rue de Franqueville. Les nouvelles installations mises à la disposition de la Conférence ont apporté une amélioration par rapport à la situation antérieure et procurent toutes les conditions d'un fonctionnement rationnel.

La CEMT tient à remercier tout particulièrement l'OCDE pour l'ensemble des aides et des concours que celle-ci lui a procurés.

Les Commissions chargées de la liaison entre l'OCDE et la CEMT pour traiter des problèmes d'intérêt commun et composées, du côté de l'OCDE, des délégations des Pays-Bas, des Etats-Unis, de la Norvège et du Royaume-Uni, et du côté de la CEMT, des membres du Bureau du Comité des Suppléants, ainsi que du Suppléant ayant exercé la présidence l'année précédente, se sont réunies le 25 avril 1969.

Sous l'égide de ces Commissions, un Groupe scientifique de liaison a été créé en 1968 pour éviter les doubles emplois et organiser la coopération entre les deux organisations dans la recherche scientifique en matière de transport, de construction et de sécurité routières. Ce Groupe, composé pour l'OCDE des Etats-Unis, du Japon et de l'Italie, pour la CEMT des Pays-Bas, de l'Allemagne et du Royaume-Uni, a tenu trois sessions en 1969. Après avoir examiné le programme des deux organisations, il a été décidé que les études désignées sous le titre : "Transports et villes nouvelles" seraient effectuées en commun.

7. Les relations de la CEMT avec le Conseil de l'Europe ont été marquées par la présentation devant l'Assemblée Consultative, le 2 octobre 1969, du 15e Rapport annuel d'activité de la CEMT par les soins de son Président en exercice : M. Bengt Nörling, Ministre des Communications de Suède. La Résolution n° 423 a été adoptée par l'Assemblée à cette occasion : les suites qui ont pu y être données sont exposées dans le présent rapport.

Des contacts étroits et confiants ont été maintenus entre les services des deux organisations. Chaque année, les programmes de chacune de celles-ci sont examinés en commun, afin de promouvoir les mesures de collaboration. Des représentants de la CEMT ont, à plusieurs reprises, participé à des réunions organisées par les services du Conseil de l'Europe. Enfin, une première réunion mixte d'experts des deux organisations a eu lieu en 1969 en vue de la préparation en commun d'une Conférence sur l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles.

8. Le Directeur de la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe a pris part régulièrement aux sessions ordinaires du Comité des Suppléants; il s'est fait représenter à plusieurs réunions d'organes subsidiaires. De son côté, la CEMT a participé à la session annuelle du Comité des Transports intérieurs de Genève. Une collaboration très active est ainsi pratiquée : elle permet à la CEMT de profiter de certains travaux de base qui lui sont indispensables pour ses propres synthèses ou pour les décisions à prendre par le Conseil des Ministres. D'autre part, lorsque les travaux effectués à la CEMT ont permis d'espérer qu'une solution à certains problèmes pouvait être appliquée à l'Europe toute entière, la CEMT n'a pas hésité à en transmettre les résultats à Genève, en vue d'accélérer la formation d'accords généraux. Tel a été le cas, en 1969, pour les études tendant à uniformiser

les dispositions relatives à la signalisation et à la circulation routières, et à celles concernant les conditions de travail des équipages routiers.

9. Des contacts réguliers sont entretenus entre le Secrétariat de la CEMT et les services de la Direction Générale des Transports de la Communauté Economique Européenne. Ceux-ci ont envoyé des délégués à certaines réunions de la CEMT.

10. La CEMT entretient des relations suivies avec la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin; son Secrétariat a participé à Strasbourg à certaines réunions de cette Commission dont, à titre de réciprocité, le Secrétariat s'est fait représenter à plusieurs réunions de la CEMT touchant les voies navigables.

11. Bien que sa compétence ne s'étende pas aux transports aériens, la CEMT se trouve confrontée dans une mesure toujours plus acentuée, avec des problèmes pour lesquels il importe de tenir compte des incidences de l'activité des transports aériens afin d'acquérir une vue unitaire du système des transports. Chaque fois que l'activité des transports aériens et celle des transports intérieurs se sont trouvées imbriquées, la CEMT a eu recours à la coopération de la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), ainsi qu'à celle de l'Institut des Transports Aériens (ITA), dont elle est d'ailleurs membre. Cet Institut est au surplus étroitement associé aux travaux de recherche économique de la CEMT.

D'une façon générale, l'on peut dire que les relations de la CEMT avec ces deux organisations ont un caractère regulier et se déroulent dans une atmosphère très favorable.

12. La collaboration avec les Organisations internationales professionnelles constitue une préoccupation constante de la CEMT. A plusieurs reprises, celles-ci ont été appelées à participer à des travaux, en même temps que les délégués gouvernementaux (Comité des Investissements, Comité de la Sécurité Routière, Groupes de rapporteurs divers). Comme les années précédentes, toutes les organisations internationales professionnelles ont été invitées par les trois Ministres, membres du Bureau de la Conférence, à une audition afin d'y faire connaître, la veille de la réunion du Conseil de décembre, leurs observations et leurs suggestions tant en ce qui concerne les problèmes figurant à l'ordre du jour de ce Conseil qu'à l'égard de l'ensemble de l'activité de la CEMT. Cette audition se révèle extrêmement fructueuse et les vues qui y sont exprimées sont toujours examinées avec le plus grand soin.

Une audition générale a été en outre organisée au sujet des transports combinés.

La CEMT a participé à certaines réunions de la Chambre de Commerce Internationale. Elle s'est fait également représenter à plusieurs manifestations organisées par la Prévention Routière Internationale.

CHAPITRE II

POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS

A. ACTION DE LA CEMT

13. La CEMT a toujours considéré que, parmi les tâches qui lui ont été imparties, celle visant à la définition des grandes orientations de politique générale devait retenir particulièrement son attention.

14. Le Quinzième Rapport, reprenant les indications données dans les rapports précédents, a fait le point des résultats déjà acquis en cette matière, et a signalé notamment l'importance du schéma adopté en 1963 pour définir les éléments caractéristiques d'une politique générale des transports.

A cette occasion, les difficultés à vaincre ont été mises en évidence; elles concernent en particulier les moyens d'action à prévoir car les objectifs et les principes de base figurant au schéma ont été d'ores et déjà acceptés.

D'autre part, il faut bien se persuader que l'œuvre à réaliser pour l'élaboration de principes communs revêt un caractère permanent en raison de l'évolution des problèmes due à l'évolution même des besoins et des techniques.

15. Depuis quelques années, plusieurs initiatives nationales se sont développées pour rénover les politiques de transport jusqu'alors suivies et de son côté, la Communauté Economique Européenne a progressé dans divers secteurs dans le sens de l'harmonisation des politiques de ses Etats membres.

Ce sont autant d'éléments qui ont incité et incitent toujours les ministres des Transports de la CEMT à s'employer en vue de promouvoir le degré le plus élevé possible d'intégration européenne.

16. Un Groupe de rapporteurs permanent a été constitué en 1968 pour coordonner et soutenir les efforts de la Conférence dans le domaine de la Politique Générale des Transports. Guidé par les directives du Conseil des Ministres, qui a consacré à chacune de ses sessions, de nombreuses discussions afin de dégager les problèmes les plus importants, ce Groupe a, sous l'égide du Comité des Suppléants, présenté à l'approbation des Ministres un programme d'action de deux ans (à renouveler après cette échéance).

Le document contenant ce programme, fait le point des questions à traiter et le cas échéant, des études déjà effectuées; il définit les travaux à entreprendre en définissant une certaine hiérarchie quant à leurs priorités respectives.

17. Les discussions des Ministres, à partir de ce document, ont permis de saluer avec faveur cette tentative de recours à des mesures concrètes et de dégager certaines idées dont on peut retenir ce qui suit :

a) Il convient de maintenir le schéma de politique générale approuvé en 1963 comme base de référence des travaux ;

b) La CEMT doit affirmer sa position d'organisme de synthèse et de coordination politique et économique dans le secteur des transports ;

c) Ses travaux doivent répondre au besoin de réaliser un trait d'union entre la Communauté des Six et les autres pays Membres ;

d) Bien que la CEMT ne soit pas compétente dans le secteur des transports maritimes et aériens, elle doit se préoccuper davantage des incidences de ces transports sur les transports intérieurs dont elle a la charge.

18. Le programme d'action, qui s'est trouvé défini au cours de la 29e session

du Conseil, comporte la poursuite des travaux en cours, en donnant une priorité à ceux relatifs à la libéralisation des transports occasionnels de voyageurs, à l'instauration d'un contingent multilatéral pour les transports internationaux de marchandises par route, aux transports combinés.

En outre, un nouveau champ d'investigation a été ouvert : il s'agit de la promotion du trafic international par chemin de fer, ce mode de transport n'ayant pas, aux yeux de nombreux Ministres, bénéficié d'une manière adéquate, de l'expansion du trafic international. Cette importante question a été confiée au Comité des Chemins de Fer.

Une attention particulière a été consacrée également au problème des redevances pour l'utilisation des infrastructures. Une harmonisation entre les politiques nationales est considérée comme essentielle dans ce secteur pour une intégration européenne.

19. Afin d'assurer une liaison convenable entre les travaux de la CEMT et ceux de la Communauté Economique Européenne, le Groupe Restreint "A" s'est réuni régulièrement avant chaque session plénière du Conseil des Ministres de la Conférence. Celui-ci a donc pu se tenir informé des progrès accomplis au titre de la politique commune des transports et notamment de l'adoption :

- d'un règlement sur l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ;
- d'un règlement sur l'action des états Membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public ;
- d'un règlement relatif aux règles communes de normalisation des comptes des entreprises par chemins de fer.

En outre, de nombreuses propositions de règlements ou de directives ont fait l'objet d'études au cours de l'année 1969 au sein de la Communauté. Parmi ces propositions on peut citer celles relatives :

- aux aides accordées aux entreprises de transport par chemins de fer, par route et par voie navigable ;
- à l'accès au marché des transports par voie navigable ;
- à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par route entre les Etats membres;
- à l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires ;
- au relevé, dans le cadre d'une statistique régionale, des transports internationaux de marchandises par route.

20. D'une façon générale, l'intérêt de la recherche économique afin de dégager des bases objectives pour les discussions sur la politique générale des transports apparaît de plus en plus clairement.

A cet égard, la CEMT a déployé en 1969 une activité croissante grâce au Centre de Recherche qu'elle a mis en place à la fin de 1967.

21. A ce titre, il convient d'abord de signaler la tenue à Rome (23/26 septembre 1969), d'un troisième Symposium sur la Théorie et la Pratique dans l'Economie des Transports. Cette manifestation, qui a groupé, comme la précédente (Munich 1967) environ 300 participants appartenant au monde universitaire et administratif, aux milieux d'affaires, aux organisations internationales et à la presse, a donné lieu à des interventions animées.

Les sujets traités ont été les suivants:

I. Incidences économiques du développement de la productivité, dans le domaine des transports, notamment en ce qui concerne la répartition économique des trafics de marchandises entre les différents modes de transports.

II. Les transports dans les conurbations comme partie intégrante de la politique de l'aménagement du territoire.

III. Effets des interventions spécifiques de l'Etat sur l'organisation et l'efficacité des entreprises de transports.

Chaque sujet a donné lieu à des rapports de base : l'un représentant le point de vue de la théorie, l'autre celui de la pratique.

22. Du point de vue de la recherche, l'activité du Symposium s'est trouvée prolongée par la réunion de quatre Tables Rondes. Il s'agit, en l'espèce, de discussions à partir d'un rapport de base et sur le plan scientifique, entre environ 15 spécialistes

du sujet à traiter. Cette instruction permet utilement d'approfondir la théorie sur des points particuliers.

Le programme des Tables Rondes s'est, en 1969, déroulé comme suit :

1. 27/28 février :

   Choix du moyen de transport :

   a) Motivation psychologique
   b) Approche économétrique.

2. 8/9 mai :

   Elaboration de modèles de prévision de la demande et du besoin en matière de transports.

3. 23/24 octobre :

   Le rôle des investissements infrastructurels dans le processus de développement économique.

4. 13/14 novembre :

   Recherches théoriques et pratiques sur une évaluation exacte des gains de temps.

Compte tenu de l'expérience déjà acquise, les programmes en cours ou envisagés correspondent au rythme de quatre à cinq Tables Rondes par an.

23. Afin de traduire dans la pratique et sur le plan international, les enseignements à tirer des Symposiums et des Tables Rondes, la CEMT a institué, en 1969, des réunions de fonctionnaires, désignées sous le nom de Séminaires. Un premier Séminaire s'est tenu à l'automne 1969, dont l'objet était d'établir un programme de discussion pour l'avenir, en fonction des données théoriques disponibles et de l'actualité ou de l'importance des problèmes. C'est ainsi que le prochain Séminaire (il y en aura deux en 1970), sera consacré aux problèmes des transports urbains.

24. Après quelques années d'expérience, il a été jugé indispensable de donner une plus grande cohérence au choix des thèmes à traiter dans les diverses instances de la recherche (Symposiums, Tables Rondes et Séminaires). Au lieu d'effectuer ce choix en quelque sorte cas par cas, il a été prévu que l'on établirait un programme d'ensemble pluri-annuel permettant d'orienter les recherches dans un contexte bien coordonné. Cette action doit se développer en 1970.

25. La CEMT a poursuivi, en 1969, la préparation et la parution d'un bulletin semestriel dans lequel sont consignées les études actuellement en cours en matière d'économie des transports dans les diverses administrations ou instituts européens. Ainsi, est mis à la disposition des chercheurs un instrument d'information qui est des plus appréciés et qui favorise une coordination de la recherche.

Dans le même ordre d'idées, les efforts engagés en 1968 se sont développés au cours de l'année 1969 en vue de la mise sur pied d'un système de documentation intégré, visant à permettre, sur la base d'un code unifié, l'échange de renseignements entre les pays membres de la CEMT.

26. Parmi les problèmes particuliers traités au titre de la politique générale, on peut citer celui de la libéralisation des transports occasionnels internationaux de voyageurs. Il s'agit, en l'espèce, d'un problème figurant à l'ordre du jour de la Conférence depuis quelque temps déjà sous la rubrique des conditions objectives d'accès au marché des transports. Des progrès ont pu être réalisés au cours de l'année 1969 : d'une part, les définitions des diverses catégories de transports routiers de voyageurs (services réguliers, services de navettes, services occasionnels) ont été adoptées par le Conseil des Ministres lors de sa 30e session, et d'autre part, à cette même session, une décision a été prise (avec la réserve d'une seule délégation), pour libérer, à partir du 1er janvier 1971, les transports occasionnels de voyageurs comportant un voyage d'aller en charge et un voyage de retour à vide.

27. L'instauration d'un contingent multilatéral pour les transports internationaux routiers de marchandises, qui permettrait aux titulaires des licences prélevées sur ce contingent, d'effectuer tout transport routier international entre les territoires des pays membres de la CEMT a donné lieu à des débats animés à chacune des deux sessions du Conseil. Bien que des progrès aient été accomplis dans l'étude de cette question particulièrement complexe, les difficultés relatives à la répartition du contingent et à l'ampleur des mesures d'harmonisation à réaliser préalablement à l'instauration de ce contingent, n'ont pu encore être surmontées.

28. A la suite d'une décision du Conseil, prise à sa 30e session (décembre 1969), la CEMT a entrepris à la demande de la Délégation grecque l'étude de l'exemption de tout droit et taxe sur les transports routiers internationaux de marchandises en transit.

29. A la politique générale des transports, peuvent encore être rattachés les problèmes afférents aux transports combinés ainsi que ceux relatifs aux conditions de travail des équipages des véhicules routiers en trafic international. Sur ces deux secteurs, la suite de ce rapport fournira les indications utiles.

Problèmes sociaux

30. On peut affirmer, une fois de plus, que l'aspect social et humain des problèmes de transport a toujours été considéré par la CEMT avec une particulière attention. Comme les années précédentes, le bureau du Conseil des Ministres a attaché une grande importance à l'audition annuelle des organisations internationales (voir chapitre I), parmi lesquelles figurent deux grandes centrales syndicales internationales, la Confédération Mondiale du Travail (CMT) et la Fédération Internationale des Transports (ITF). Les problèmes sociaux y ont naturellement été abordés et le désir a été exprimé de voir quelque peu élargir le champ des préoccupations directes de la CEMT dans ce domaine.

Cette suggestion - comme d'ailleurs toutes celles présentées lors de l'audition susmentionnée - fait l'objet d'un examen approfondi par diverses instances de la Conférence.

Aucun problème ne saurait être déshumanisé et, en fait, chaque fois qu'une décision est prise à un échelon quelconque de la CEMT, l'aspect social et humain est toujours pris en compte au moins implicitement, souvent même de manière explicite.

Le développement de la technique entraîne des évolutions dans les conditions d'emploi du personnel. Parfois, il s'agit d'une amélioration directe, comme celle concernant la sécurité des travailleurs chargés de l'attelage des wagons du fait de l'introduction éventuelle de l'attelage automatique. A cet égard, les considérations sociales jouent un rôle particulièrement important dans les réflexions des gouvernements. Parfois, il s'agit de répercussions sur le niveau ou la qualité de l'emploi, telles que celles engendrées par le développement rapide du transport par grands conteneurs. Pour illustrer ce qui précède, ne suffit-il pas de se reporter à la résolution adoptée au titre des transports combinés par les Ministres lors de la 29e session du Conseil à Stockholm, où l'on peut relever les indications ci-après.

"Le conseil des Ministres des Transports,

. . . . . .

Estime notamment nécessaire que tous les gouvernements . . . . . .

Suivent attentivement les problèmes sociaux qui pourraient se poser du fait de l'accroissement du transport par conteneurs".

Les nombreux travaux que la CEMT effectue dans le domaine de la sécurité routière, dans l'organisation des transports dans les villes ne constituent-ils pas au surplus autant d'opérations qui visent au premier chef l'homme et ses conditions d'existence ?

Enfin, pour compléter ce chapitre, il convient de mentionner les nouvelles discussions qui se sont déroulées au cours de l'année 1969 au sujet des conditions de travail et de conduite des équipages des véhicules routiers effectuant des transports internationaux.

Il s'agit, comme l'indiquait déjà le Quinzième Rapport, d'harmoniser avec les décisions prises sur cette question au sein de la Communauté Economique Européenne le texte révisé de l'accord (AETR) conclu en 1962 à Genève, mais non ratifié. La CEMT s'est assidûment employée à opérer un rapprochement des points de vue de ses pays Membres en vue des discussions qui se poursuivent désormais à Genève.

B. ACTION SUR LE PLAN NATIONAL

31. Diverses mesures relevant de la politique générale des transports ont été prises, en 1969, sur le plan national. Les plus importantes méritent d'être mentionnées, car, d'une part, elles résultent parfois d'orientations définies dans le sein de la CEMT, d'autre part, elles exercent souvent une influence sur les travaux de l'organisation.

32. En République fédérale d'Allemagne, les mesures du programme 1968-1972 sur les transports, dont les rapports précédents ont déjà traité, ont occupé le devant de la scène. Notamment, les lois et ordonnances suivantes sont entrées en vigueur:

- Loi sur la fiscalité du transport routier de marchandises.
- Loi portant modification à la loi sur les transports par voies navigables.
- Loi portant modification à la loi sur les chemins de fer.
- Loi modifiant les dispositions de promotion du personnel.

- Loi portant modification à la loi sur le transport routier de marchandises.
- Ordonnance sur la pollution de l'air du fait des gaz d'échappement des véhicules.
- Ordonnance sur l'augmentation de la vitesse des camions par accroissement de la puissance par tonne (portée de 6 à 8 chevaux).
- Ordonnance sur l'amélioration de la sécurité routière par la règlementation des véhicules à l'arrêt ou en stationnement.
- Ordonnance sur les primes de déchirage dans la navigation intérieure.
- Ordonnance sur la surveillance des tarifs fixés pour des prestations de transport et sur la perception de redevances dans la navigation intérieure.
- Ordonnance sur l'institution de comités de fret étendus dans la navigation intérieure.

Le Ministre fédéral des Transports a, en outre, établi, en exécution du programme de politique des transports, des directives pour les contributions de l'Etat à la promotion des transports combinés et des transports utilisant les embranchements particuliers. Avec ce programme d'aides aux investissements se trouve promu entre autres par une collaboration entre les entreprises ferroviaires et routières et les expéditeurs, un service de transport procurant une sécurité plus élevée et plus économique pour la collectivité. 250 millions de DM sont prévus chaque année pendant la durée du programme.

Le transport routier a été "décriminalisé" par une refonte du droit pénal. Une partie essentielle constitue un catalogue clair des amendes relatives aux infractions.

En outre, un projet de loi, modifiant le droit du transport routier vise une amélioration de la sécurité routière en fixant un taux d'alcool maximum dans le sang de 0,8 °/oo pour les conducteurs. Ce projet est actuellement soumis aux assemblées compétentes. Dans le même souci de la sécurité routière, une ordonnance a prescrit, en vue de l'allègement du trafic de vacances, spécialement lors de certains week-ends, une interdiction aux poids lourds limitée aux autoroutes et à certaines routes fédérales.

En juin 1969, un Conseil pour la sécurité du transport, réunissant les organisations ayant pour objectif l'amélioration de la sécurité, va désormais se préoccuper de lutter contre les accidents.

33. En Autriche, le Conseil National autrichien a pris acte, à sa séance du 6 mars 1969, du concept d'ensemble relatif au système de transport établi par le gouvernement fédéral autrichien. A la suite de ce concept, des recherches scientifiques ont été entreprises dans le courant de l'année 1969, sur les problèmes suivants :

- charges de fret pesant sur les produits industriels en Autriche ;
- transport par conteneurs et par piggy-back ;
- coût d'infrastructure de la route, du rail et de la navigation danubienne;
- transports pour compte propre.

Les mesures prévues dans le concept d'ensemble ne peuvent être réalisées que par étapes. Une étape très importante dans la voie engagée consiste en la mise en vigueur, à la date du 14 juin 1969, d'une nouvelle loi concernant les chemins de fer fédéraux. En vertu de cette loi la séparation reconnue nécessaire depuis longtemps entre la gestion de tutelle et la gestion d'économie privée des chemins de fer fédéraux autrichiens est réalisée.

La direction des Chemins de fer obtient par la loi en question une liberté d'action et de décision qui est indispensable à l'Administration bien orientée d'un chemin de fer d'Etat dans les conditions économiques d'aujourd'hui. Les Chemins de fer fédéraux sont obligés de gérer l'entreprise d'après les principes économiques, d'offrir des prestations de transport selon l'importance de la demande et de maintenir et d'augmenter le capital investi. Enfin, on a introduit dans cette loi concernant les chemins de fer, le principe relevant de la politique générale des transports, selon lequel les intérêts autres que ceux du chemin de fer lui-même n'entrent en ligne de compte que lorsqu'ils sont définis dans des lois fédérales particulières. C'est ainsi que la ligne directrice à respecter au point de vue politique des transports est fixée pour le moyen de transport le plus important de l'Autriche.

Au 1er janvier 1969, certains changements dans la tarification des marchandises des chemins de fer fédéraux ont pris effet. Pour une série de tarifs exceptionnels, la marge de réduction a été limitée. Ceci était le cas - conformément aux intentions de la loi concernant les chemins de fer et du concept d'ensemble - notamment pour les tarifs de soutien.

Dans le trafic de détail, les tarifs pour des expéditions de faible poids ont été en partie sensiblement augmentés alors que les tarifs pour des expéditions de poids plus élevé sont restés inchangés ou ont même un peu baissé. Ces mesures de tarification sont appelées à compléter les efforts actuels en vue d'une rationalisation et d'une amélioration de la rentabilité du trafic de détail. Les classes tarifaires régulières concernant les wagons complets restent inchangées.

A partir du 1er janvier 1969 une parité tarifaire complète a été réalisée pour les billets ordinaires valables pour les transports par rail et les transports de lignes d'autobus, ceci pour des distances sur lesquelles l'autobus représente un moyen de transport de masse, c'est-à-dire jusqu'à 100 km.

Les prix pour les transports à longue distance n'ont pas été modifiés. Des prix nouveaux ont seulement été fixés pour des distances allant de 101 à 140 km, afin d'assurer une continuité entre les prix augmentés pour des relations inférieures à 100 km et les prix inchangés applicables à des distances supérieures.

Dans le courant de l'année 1969, un accord entre les chemins de fer fédéraux autrichiens et l'Administration autrichienne des Postes et Télégraphes sur une exploitation en commun de leurs services routiers respectifs est également entré en vigueur. Par cet accord, les deux Administrations ont réalisé une forme moderne de coopération économique.

En 1969, une nouvelle législation de travail contenant entre autres des dispositions pour les transports routiers, a été promulguée, cette loi est entrée en vigueur le 1er janvier 1970.

Enfin, des mesures législatives pour l'amélioration de la sécurité des chauffeurs de taxis ont été préparées. Dans le domaine des transports internationaux de voyageurs et de marchandises par route, des négociations bilatérales ont été menées au cours de l'année 1969, aboutissant à la conclusion d'accords ou à l'adaptation au développement des transports d'accords déjà existants. Avec la Grande-Bretagne et la Turquie on a réglé, pour la première fois, les transports routiers internationaux. Les accords avec les Pays-Bas et la Belgique ont été révisés.

34. En Belgique, on peut signaler les éléments suivants :

Au 21 novembre 1969 est entrée en vigueur une modification aux tarifs ferroviaires pour les transports de grande vitesse et express des envois de détail en trafic intérieur. Cette modification comporte une majoration moyenne d'environ 10 %.

Au titre du transport routier de voyageurs, la loi du 23 juin 1969, complétée par les Arrêtés royaux des 26 juin et 27 juin 1969, définit les services de taxis, les conditions de leur exploitation et de délivrance des autorisations. En outre, l'Arrêté royal du 24 juin 1969 définit les services de location de voitures de manière à ne pas créer de confusion avec les services de taxis.

Dans le domaine des transports routiers de marchandises, l'Arrêté du 10 mars 1969, modifiant l'Arrêté royal du 9 septembre 1967, exempte de l'obligation d'une autorisation générale de transport international, les transports entre la Belgique et le Grand Duché de Luxembourg et inversement ainsi que les transports entre la Belgique et une zone s'étendant sur une profondeur de 25 km à vol d'oiseau dans un pays limitrophe.

L'Arrêté ministériel du 30 juin 1969 prévoit une dispense de l'examen prévu pour l'obtention d'un certificat de compétence professionnelle au transport international, valable uniquement pour effectuer le transport entre la Belgique et les Pays-Bas, et inversement, pour les personnes physiques qui, au 1er juillet 1967 au plus tard, participaient activement à la gestion d'entreprises ou branches d'entreprises de transport rémunérées de marchandises par véhicules automobiles, titulaires, à cette même date, d'au moins une autorisation générale de transport national.

En matière de sécurité routière, l'Arrêté royal du 8 mai 1969 limite le nombre de dispositifs catadioptriques pour véhicules aux types homologués selon des prescriptions uniformes et organise la demande d'homologation et le contrôle de la production de ces dispositifs.

Les prescriptions retenues sont d'une part, celles qui s'appliquent aux dispositifs catadioptriques dont l'installation sur les véhicules est prescrite ou admise par les règlementations nationales. En d'autres termes, il s'agit des prescriptions établies par le Règlement n° 3 annexé à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur,

signé à Genève le 20 mars 1958.

D'autre part, sont précisées les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs catadioptriques qui sont destinés à être placés sur les véhicules circulant sous le couvert de marques d'immatriculation belges.

En outre, d'après la loi relative à la police de la circulation routière, nul ne peut conduire, sur une voie publique, un véhicule automoteur s'il n'est titulaire et porteur : d'un permis de conduire ou d'une licence d'apprentissage délivré en Belgique ou d'un permis de conduire étranger, soit national soit international, dans les conditions fixées par les dispositions applicables en matière de circulation routière internationale.

Ont été reconnus en Belgique, en 1969, les permis de conduire étrangers des pays suivants : Autriche, Bulgarie, Danemark, Hongrie, Roumanie, Tchécoslovaquie, Vatican, Burundi, Guinée, Mali, Rwanda, Syrie, Vietnam.

Pour la navigation intérieure, une série de mesures ont été adoptées :

1. Loi du 30 décembre 1968 relative aux transports soumis aux dispositions de l'Arrêté - loi du 12 décembre 1944 créant un Office régulateur de la Navigation intérieure (MB 1er Mars 1969).

Les difficultés que traverse actuellement la navigation intérieure en Belgique, comme dans les pays voisins, ont en grande partie à leur origine des facteurs d'ordre structurel (par exemple, la crise charbonnière). Ces difficultés se traduisent notamment par une certaine surcapacité de cale qui exerce une pression permanente et économiquement indésirable sur le marché.

Pour assainir la flotte de navigation intérieure, la présente loi exige que tout bateau de navigation intérieure, utilisé pour un transport soumis aux dispositions de l'Arrêté - loi du 12 décembre 1944 créant l'ORNI, soit pourvu d'un certificat de classification valable pour le genre de transport dont il s'agit.

Dans le cas où un certificat de classification est refusé entièrement ou partiellement, ce transport ne pourra être exécuté que si, pour le genre de transport dont il s'agit, il est délivré une attestation à la demande du propriétaire ou de l'exploitant du bateau.

L'obligation ainsi généralisée de munir les bateaux exécutant les transports en cause d'un tel certificat ou attestation, contribuera quantitativement et qualitativement à l'assainissement recherché puisqu'elle aura pour conséquence d'élever le niveau moyen de la valeur et d'efficacité de la flotte de navigation intérieure.

Un Arrêté royal du 27 mars 1969 (MB 12 avril 1969) a créé une Commission chargée de la délivrance des attestations pour les bâtiments de navigation intérieure qui se sont vus refuser le certificat de classification.

Tout demandeur d'une attestation doit payer une redevance de 500 FB au profit de l'Etat (Arrêté royal du 27 mars 1969 MB 12 avril 1969) afin de couvrir les frais d'administration de contrôle et de surveillance résultant de l'application de la loi du 30 décembre 1968 précitée.

2. Arrêté royal du 27 mars 1969 relatif à l'agrément des organismes chargés de délivrer les certificats de classification prévus par l'Article 32 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial (MB 12 avril 1969).

Cet arrêté modifie les conditions d'agrément des organismes chargés de délivrer les certificats de classification. Notamment, il oblige ces organismes à motiver le refus entier ou partiel de la délivrance d'un certificat de classification. Ce refus motivé doit être notifié sans délai au demandeur par lettre recommandée à la poste.

3. Arrêté ministériel du 27 janvier 1969 relatif aux conditions auxquelles les affrètements et locations, effectués par l'intermédiaire des bureaux d'affrètement à tour de rôle de l'ORNI doivent obligatoirement être conclus (MB 19 avril 1969).

Cet Arrêté impose un modèle de contrat d'affrètement. Les énonciations de ce contrat conservent toute leur valeur, même si le connaissement contient des stipulations contraires.

Sous peine de nullité, les contrats d'affrètement au voyage et les locations à temps conclus à l'intervention des bureaux d'affrètement à tour de rôle de l'ORNI, doivent être faits aux conditions de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, toutes stipulations contraires exclues.

L'Arrêté du 27 janvier 1969 aménage la responsabilité du batelier à l'égard du dommage occasionné à la cargaison par un accident de navigation. Le batelier n'est pas responsable de ce dommage, même si

cet accident est dû à une fausse manœuvre dans la conduite du bateau, mais il doit, pour bénéficier de cette exonération, produire un certificat de classification dans les conditions qui sont fixées par Arrêté royal et établir qu'au moment de l'accident il était à bord et qu'un aide du sexe masculin ou féminin, d'au moins 18 ans, était présent pour le service du bateau.

4. Arrêté ministériel du 29 octobre 1969 relatif aux frets et prix de location pour tout contrat d'affrètement conclu à l'intervention de l'ORNI (MB 13 novembre 1969).

a) A partir du 1er novembre 1969, le niveau général des frets pour tout contrat d'affrètement au voyage conclu à l'intervention de l'ORNI correspond aux barêmes des frets de l'ORNI de 1953 augmentés de 276 %. Ce niveau général avait atteint en 1967 218 % par rapport à 1953.

Toutefois, l'augmentation intervenue est différente pour certains contrats. Elle s'élève à :

1°/ 248 % pour tout contrat d'affrètement au voyage relatif au transport de minerai de fer vers une destination accessible avec un enfoncement de 2 m 50 et au transport de cokes ;

2°/ 237 % pour tout contrat d'affrètement relatif au transport de briques ;

3°/ 208 % pour tout contrat d'affrètement au voyage relatif au transport de sables naturels des types généralement utilisés dans la construction, de galets et de graviers provenant de rivières ou de carrières creusées en plaines alluvionnaires, concassés ou non.

b) A partir du 1er novembre 1969, les taux de base des affrètements en séjour et location des barêmes de frets de l'ORNI sont augmentés de 230 %.

Toutefois, cette augmentation est de 274 % pour les séjours prévus dans tout contrat d'affrètement conclu à l'intervention des bureaux d'affrètement à tour de rôle d'Anvers et de Gand de l'ORNI.

5. Arrêté ministériel du 29 octobre 1969 relatif au fonctionnement des bureaux d'affrètement à tour de rôle de l'ORNI (MB 13 novembre 1969).

A partir du 1er novembre 1969, en trafic international le chargeur doit offrir un fret qui est au moins égal à 90 % du niveau général des frets, alors que depuis 1967 le fret offert ne devait être égal qu'à 85 % de ce niveau.

6. Arrêté royal du 28 novembre 1969 relatif aux indemnités et compensations pour chargement et déchargement des bateaux d'intérieur pendant la nuit, le dimanche ou un jour férié légal ou pendant plus de 8 heures (MB 6 janvier 1970).

Le chargement et le déchargement de bateaux d'intérieur sont autorisés pendant la nuit, le dimanche, un jour férié légal ou en un laps de temps excédant 8 heures de travail.

Les indemnités et compensations dues pour ce fait, avaient été fixées en 1952. Elles ont été modifiées et multipliées par 5 en 1969.

Les délais de starie et les taux des surestaries en matière d'affrètement fluvial sont fixés par les parties dans le contrat d'affrètement fluvial. A défaut de stipulations dans le contrat, ils sont calculés conformément aux dispositions de l'Arrêté du 28 novembre 1969.

a) Délai de starie

Le nombre de jours de starie est établi en fonction du tonnage servant de base au calcul du fret ou, à défaut, du tonnage chargé calculé d'après le procès-verbal de jauge. Il varie de 2 à 6 jours selon que le tonnage chargé est inférieur à 375 tonnes ou supérieur à 1 500 tonnes.

b) Taux de surestarie

Le taux de surestaries est établi en francs par tonne et par jour en fonction du tonnage à l'enfoncement maximum tel qu'il résulte du procès-verbal de jauge. Les taux sont différenciés selon qu'il s'agit de bateaux à propulsion mécanique ou de bateaux sans propulsion mécanique.

En tout état de cause, le montant global des surestaries dû par jour pour un bateau ne peut être inférieur à celui auquel aurait droit le bateau le plus grand de la catégorie inférieure. Ce montant sera au minimum de 750 FB pour les bateaux à propulsion mécanique et de 600 FB pour les bateaux sans propulsion mécanique.

Pour tout contrat d'affrètement conclu à l'intervention de l'Office régulateur de la Navigation intérieure, le délai de starie et le taux des surestaries établis par l'Arrêté du 28 novembre 1969 sont d'application obligatoire.

Toutefois, il est loisible aux parties de convenir de l'application, soit au chargement, soit au déchargement, soit tant au chargement qu'au déchargement, du délai réduit de starie avec une diminution de fret correspondante. La diminution de fret

totale ne peut excéder 25 % du fret. Dans ce cas, mention doit en être faite dans la demande de tonnage et dans le contrat d'affrètement.

En outre, les Arrêtés royaux du 26 septembre 1969 approuvent les résolutions nos 22, 24, 25 et 30 prises en 1969 par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Ces résolutions concernant le règlement de visite des bâtiments et radeaux du Rhin, et le règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin (MB 1er octobre 1969).

L'Arrêté royal du 3 mars 1969 approuve la résolution n° 30, prise en 1968 par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Cette résolution concerne le règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin (MB 29 mars 1969).

35. En Espagne, on peut citer, parmi les nombreuses mesures prises en 1969, en matière de politique générale des transports, les mesures suivantes :

- La loi 1/69 du 11 février 1969 qui approuve le 2e Plan de Développement Economique et Social, pour la période 1969-1971.

Pendant ce 2e Plan, on va mettre en œuvre un important programme d'investissements dans tous les secteurs du pays, et également en matière d'infrastructures de transport dans la période considérée.

- L'arrêté du 4 février 1969 qui intensifie les épreuves à subir par les candidats au permis de conduire.

Il règle ces épreuves dans leur double aspect théorique et pratique. Les premières se réfèrent à la connaissance des normes et signaux de circulation et la mécanique de l'automobile. Les secondes se réfèrent aux normes de conduite dans un circuit fermé et, le cas échéant, à celles de circulation dans un circuit ouvert.

L'arrêté antérieur a été complété le 5 février avec une disposition relative aux maladies et infirmités qui déterminent le refus du permis de conduire.

- Le Décret-loi 3/69 du 13 février 1969 qui concerne l'application des normes en matière d'autoroutes à péage, à l'occasion de la construction de l'autoroute Sevilla-Cadiz, suivant ce système.

- Le Décret 486/69 du 6 mars 1969, qui établit le Règlement de l'Assurance obligatoire des voyageurs. Il s'agit d'une compilation des normes existantes dans la matière dans un texte unique, introduisant dans celles qui ont un caractère réglementaire les modifications conseillées par l'expérience.

Parmi d'autres importantes fonctions, ce Décret reconnaît la compatibilité de cette assurance avec une autre quelconque, fixe les limites de la couverture de l'assurance et les droits des bénéficiaires, simplifie la documentation, règle la liquidation des primes et leur recouvrement.

- L'Ordre du 18 mars 1968, qui règle le régime spécial du transit intérieur par route, des fruits et des produits horticoles entre les douanes habilitées dans les zones productrices et celles de sortie, terrestres ou maritimes.

- Le Décret 693/69 du 10 avril 1969, qui détermine la compétence du Ministère de l'Intérieur en matière de surveillance et discipline du trafic, circulation et transport sur les autoroutes nationales à péage.

Ce Décret a une importance très particulière étant donné l'accroissement prévisible du trafic dans les autoroutes construites en Espagne sous le régime du péage.

- L'Arrêté du 29 mars 1969 qui approuve le Règlement pour l'autorisation et le fonctionnement des Ecoles particulières des conducteurs de véhicules à moteur.

- Le Décret 913/69 du 8 mai 1969, qui modifie le Décret 3750/63 du 26 décembre 1963, réorganisant le Conseil Supérieur des Transports Terrestres.

- Le Décret 909/69 du 9 mai 1969, sur la nouvelle structure de la Délégation du Gouvernement dans le Réseau National des Chemins de Fer Espagnols (RENFE).

- Le Décret 1277/69 du 26 juin 1969 qui modifie plusieurs articles du Code de la Route, avec inclusion d'un nouveau chapitre qui règle la circulation dans les autoroutes.

- Le Décret 1364/69 du 19 juin, qui règle les services réguliers internationaux routiers des voyageurs.

Entre autres mesures importantes, ce Décret établit comme condition indispensable pour effectuer ce type de service, la possession par l'entreprise d'un nombre d'autocars, inscrits à son nom, dont la capacité totale ne soit pas inférieure à 500 places assises. Aussi, les véhicules

destinés à réaliser le service international, ne devront pas être âgés de plus d'un an à partir de la date d'immatriculation au moment où l'entreprise sollicite l'autorisation pour effectuer le service.

- Le Décret 2237/19 du 17 juillet 1969 qui refond, dans une seule disposition, toutes les normes dispersées en matière d'inspection des transports terrestres.

- L'Arrêté du 29 septembre 1969, qui accepte la Résolution n° 27 du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe sur l'utilisation de conteneurs bâchés pour le transport international des marchandises sous scellement douanier.

- Le Décret 2295/69 qui autorise le Ministère des Travaux Publics à accorder à la Compagnie Métropolitaine de Madrid la concession de l'exploitation de la nouvelle ligne Callao-Ventas, dont l'infrastructure a été construite par l'Etat.

- Le Décret 2296/69 du 16 août 1969, qui autorise la Direction Générale des Transports Terrestres du Ministère des Travaux Publics à effectuer le démantellement des installations du chemin de fer de voie étroite de Haro à Escaray.

- Le Décret 2324/69 du 2 octobre 1969, qui modifie certains articles du Code de la Circulation et le cadre d'amendes en général, tout ceci en vue d'augmenter la sécurité routière.

- Le Décret du 18 décembre 1969, sur l'incorporation au régime spécial de la Sécurité Sociale des Cheminots établi par Décret du 6 juillet 1967, des Chemins de fer espagnols de voie étroite (FEVE) et des Compagnies concessionnaires d'usage public, et de leurs travailleurs.

36. En France, on relève les éléments suivants :

I. Transports par chemins de fer

Aucune mesure n'a été adoptée sur le plan législatif ou réglementaire dans le cadre de la coordination des transports au cours de l'année 1969.

Cependant, une importante réforme est actuellement en cours de discussion. Elle modifiera profondément les rapports contractuels existant entre la SNCF et l'Etat par la signature d'un nouvel avenant à la Convention du 31 août 1937, le remaniement du Cahier des Charges de la SNCF et elle nécessitera la modification d'un certain nombre de textes réglementaires, dont le décret de 1949 modifié, relatif à la coordination des transports.

Cette réforme doit permettre d'assurer une meilleure coordination des transports grâce à la normalisation, par rapport aux charges supportées par les entreprises concurrentes, des dépenses de retraites, d'infrastructure, de passage à niveau de la SNCF et à l'octroi à la Société Nationale de la liberté tarifaire dont bénéficient ses concurrents. La SNCF disposera également de l'autonomie de gestion sous la seule contrainte de l'équilibre financier après la normalisation des comptes.

Mais ce n'est qu'en 1970 que le remaniement prévu des textes interviendra et que la réforme se traduira intégralement dans les faits.

II. Transports routiers

A. Mesures prises dans les transports routiers de marchandises

a) Transports de denrées périssables

La circulaire du 15 février 1969 a rendu strictement obligatoire l'application de la réglementation française des transports de denrées périssables sous température dirigée, aux véhicules, engins et conteneurs dont les lieux de chargement et de déchargement sont situés dans deux pays européens.

Cette réglementation définie par l'Arrêté du 10 décembre 1952, modifié par l'Arrêté du 12 décembre 1958, qui prévoit notamment l'utilisation d'engins spécialisés, agréés par l'Administration pour l'exécution desdits transports, est applicable à tous transports, transit excepté, effectués sur le territoire français.

L'Administration française a décidé de veiller strictement désormais au respect de ces prescriptions par les transporteurs étrangers, alors qu'en ce qui les concerne, l'application de la réglementation française, dans l'attente d'une réglementation internationale en la matière, n'avait pas été poursuivie, jusqu'à présent, d'une manière rigoureuse.

Toutefois, les "certificats d'agréments" exigés par la réglementation française pourront être remplacés pour les étrangers par des attestations établies par les autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule ou les cartes d'identification délivrées par Transfrigoroute - Europe.

b) Transports sous le régime de la location

L'Arrêté du 4 juin 1969 rend applicable, à compter du 1er juillet 1969, l'Arrêté du 17 octobre 1968 qui a créé un nouveau document de bord pour les transports effectués sous le régime de la location.

Ce document de contrôle permettra en outre d'établir des statistiques, il n'est pas exigible pour :

- la location en zone de camionnage,
- la location de véhicules dont le PTCA ne dépasse pas six tonnes,
- la location exclusive de longue durée ne comportant qu'un seul locataire.

c) Délivrance des autorisations de transport international

L'Arrêté du 29 décembre 1969 a défini les conditions selon lesquelles les autorisations de transport routier international, mises à disposition de la France par les Etats avec lesquels des accords bilatéraux ont été conclus, seront délivrées aux entreprises françaises à compter du 1er janvier 1970.

Ce sont désormais les Préfets qui auront la charge de délivrer ces autorisations aux entreprises.

Deux décrets du 19 août 1969 ont modifié la réglementation relative au CNR et au GPR.

Ces décrets ont apporté des modifications de détail quant à la composition du Comité National Routier et quant aux élections des Groupements Professionnels Routiers.

B. Transports routiers de voyageurs

Dans le domaine des transports de voyageurs urbains et interurbains aucune mesure d'ordre réglementaire n'est intervenue en 1969.

On peut signaler la poursuite par le Gouvernement de la procédure de fermeture d'un certain nombre de lignes de chemin de fer déficitaires remplacées par des services routiers de voyageurs.

Cette opérations a été commencée en 1968; en 1969 elle a touché 200 lignes, représentant 9 202 km.

Afin d'assurer aux usagers l'équivalence des services rendus, les tarifs SNCF, y compris les différentes réductions qu'ils comportent, ont été maintenus.

III. Transports fluviaux

Il convient, en ce qui concerne les transports fluviaux, de signaler l'Arrêté du 11 juin 1969 relatif à la composition du parc de la batellerie.

Ce texte modifie le système du contingentement du parc fluvial pour permettre une meilleure adaptation de la cale aux besoins de transport.

37. En Irlande, la loi de 1969 sur les transports contient une disposition aux termes de laquelle des avances supplémentaires de capitaux sont accordées par le Trésor à Coras Iompair Eireann (CIE), l'entreprise nationale de transports, en vue de compléter les provisions pour amortissements prévues pour l'exercice 1969-1970 et les exercices suivants de la société. La subvention annuelle à verser à la CIE par le Trésor pour compenser la perte de recettes de la CIE a été portée de 2 millions à 2,65 millions de livres sterling à compter de l'exercice 1969-1970.

38. En Italie, aucune mesure législative ou de caractère général n'a été prise en 1969 dans le cadre de la coordination des transports.

Toutefois, un projet de loi sur les transports de voyageurs par route a été élaboré et soumis aux autorités politiques. En outre, une Commission ministérielle a entrepris des études en vue de réformer l'ancienne loi de 1955 sur les transports de marchandises.

39. Au Luxembourg, deux lois du 24 décembre 1969 ont modifié l'une, l'article 4 de la loi du 16 juin 1947 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand Duché; l'autre, l'article 8 du Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois. Ces deux lois sont en rapport avec l'introduction de la TVA au 1er janvier 1970.

D'autre part, les principes de coordination des transports par route en vue d'une rationalisation des moyens de transport, tant par rail que par route, ont été poursuivis. On envisage d'harmoniser les différents systèmes tarifaires, actuellement en vigueur.

40. Aux Pays-Bas, l'idée de créer un règlement général de déchirage pour la navigation intérieure s'est développée à tel point qu'en 1969 un projet de loi pourra être introduit devant le parlement néerlandais peu de temps après la fin de la période sous revue.

Il y a lieu de relever, en ce qui concerne la suppression du système du tour de rôle appliqué pendant de nombreuses années à la navigation intérieure nationale, qu'un projet de loi y relatif a été présenté dans la période en question au parlement néerlandais.

La politique ferroviaire du gouvernement néerlandais vise à faire exploiter le réseau de chemins de fer par une entreprise indépendante, organisée sur une base commerciale. A cet effet, un montant de 70 millions de florins a été compris dans le budget de 1969 en vue de compenser les charges des chemins de fer néerlandais (Nederlandse Spoorwegen) extérieures à l'entreprise. Le budget de 1969 comprend également un poste de 15,4 millions de florins pour les coûts de croisements et un poste de 94,4 millions de florins pour les pensions de retraite.

Il est important dans ce contexte que le Conseil des Communautés Européennes ait accepté, les 17 et 18 mars 1969, deux règlements fixant un système de compensations pour les obligations de service public des chemins de fer et pour la normalisation de leurs comptes. Les compensations accordées aux chemins de fer néerlandais pour les charges extérieures à l'entreprise feront à partir du 1er janvier 1972 partie du règlement relatif aux obligations de service public.

41. Au Portugal, on peut mentionner certains progrès effectués dans la voie de la normalisation des comptes du chemin de fer ainsi que les études - actuellement à leur terme - pour l'adoption d'un règlement des transports routiers internationaux (services réguliers et occasionnels).

Des études ont, en outre, été engagées au sujet de la situation financière et de la coordination de l'exploitation des transports urbains et suburbains de la ville de Porto.

42. Au Royaume-Uni, l'année 1969 a été marquée par les actes suivants :

Transports à Londres

En 1969, le Gouvernement a fait voter une loi qui a marqué un progrès important dans la coordination de l'organisation des transports à Londres. Il s'agissait de la loi de 1969 sur les transports (Londres) qui est entrée en vigueur en juillet 1969.

Aux termes de cette loi, le Greater London Council (GLC) (Conseil du Grand Londres), seule autorité locale déjà responsable de la planification générale pour les 620 miles carrés du Grand Londres, a assumé la responsabilité de l'exploitation des principaux transports publics de la région - Transports londoniens. A compter du 1er janvier 1970, le London Transport Board (Office des Transports Londoniens) organisme nationalisé, a cessé d'exister. Ses réseaux souterrains et de surface ainsi que les autobus centraux (rouges) qui desservaient la zone du Grand Londres ont été remis à un nouveau London Transport Executive (LTE) (Commission Exécutive pour les transports londoniens).

Les dispositions régissant le fonctionnement de cette Commission sont définies par le Greater London Council. Ce Conseil a notamment pour tâche de nommer les membres de la Commission Exécutive ainsi que d'approuver les propositions d'investissement et les tarifs; la Commission Exécutive est chargée de règler les questions courantes. D'autres lignes d'autobus précédemment exploitées par l'ancien London Transport Board (surtout en dehors des limites du Grand Londres) ont été remises à la National Bus Company (Compagnie Nationale des Autobus), organisme nationalisé dont les filiales exploitent des services de transport de voyageurs dans de nombreuses régions d'Angleterre et du Pays de Galles.

La loi a également renforcé les pouvoirs du GLC en matière de réseaux routiers et de circulation et elle comprend une disposition controversée, mais, de l'avis du Gouvernement et du GIC, importance qui lui permet, dans l'intérêt de la circulation, de réglementer les parcs publics de stationnement situés à Londres en dehors des rues.

La loi avait été proposée en accord avec le Greater London Council. Comme ce Conseil est dorénavant chargé des transports publics, des routes et de la circulation dans toute la zone qui lui est confiée, il pourra élaborer des politiques générales efficaces pour l'ensemble du domaine de la planification, du fonctionnement et du financement des transports.

Transports de voyageurs

En 1969, le Ministre a utilisé les pouvoirs qu'il détenait en vertu de l'Article 9 de la Loi de 1968 sur les transports, qui contient une disposition créant un réseau rationnellement intégré et efficace de tous les types de transports publics de voyageurs pour répondre aux besoins d'une zone particulière, il a délimité quatre zones de transport de voyageurs et établi en même temps une autorité pour chaque zone. Ces

zones de transport de voyageurs sont situées dans quatre des principales agglomérations urbaines de Birmingham, Liverpool, Manchester et Newcastle-upon-Tyne.

En plus de l'Autorité constituée pour chaque région, il existe également une Commission Exécutive. L'Autorité est responsable de la politique générale alors que la Commission Exécutive est chargée des opérations courantes et de la gestion dans le cadre de la politique définie par l'Autorité. La loi prévoit le transfert à la Commission Exécutive de tous les transports routiers de voyageurs, des entreprises de transport par bacs ou par chemins de fer appartenant à une autorité locale de la zone désignée.

Le transfert de toutes ces entreprises à la Commission Exécutive a eu lieu dans chacune des quatre zones indiquées.

Transport de marchandises

Aucune mesure absolument nouvelle n'a été prise en 1969 en vue d'assurer la coordination des transports de marchandises. Toutes les mesures énumérées dans le 15e Rapport annuel sont dorénavant en vigueur.

43. En Suisse, aucune mesure d'ordre général n'a été prise en 1969 dans le cadre de la coordination des transports. Toutefois, les grandes lignes d'une nouvelle conception globale de la politique suisse des transports ont fait l'objet d'un premier rapport sur le plan administratif.

CHAPITRE III

PROBLEMES CONCERNANT LES CHEMINS DE FER

A. SITUATION FINANCIERE DES CHEMINS DE FER

a) Travaux de caractère général

44. Les problèmes posés par la situation financière des chemins de fer figurent, depuis de nombreuses années, à l'ordre du jour de chacune des sessions du Conseil des Ministres. Il suffit de se rapporter aux rapports d'activité antérieurs pour se persuader du souci qu'ont les autorités responsables d'améliorer un état de choses préoccupant, sur lequel d'ailleurs l'Assemblée du Conseil de l'Europe a appelé, particulièrement et à plusieurs reprises, l'attention.

45. Le 15e Rapport a déjà exposé qu'après l'analyse détaillée de l'évolution des principaux éléments agissant sur la situation des chemins de fer ou constituant le contexte économique dans lequel ceux-ci se trouvent placés, un certain nombre d'études à long terme ont été décidées. Il s'agit en l'espèce de :

- l'évolution de la notion de service public,
- la prévision de la structure future du trafic,
- l'analyse des coûts,
- les dimensions optimales des réseaux,
- les investissements.

A ces études, étaient venus s'ajouter :

- l'examen des incidences de la conteneurisation sur le trafic ferroviaire,
- celui de la rentabilité des services auxiliaires des chemins de fer; celui du rapprochement des tarifs et des prix de revient,
- enfin, certaines recherches sur les tarifs directs ferroviaires.

Plus récemment, au cours des débats sur la politique générale des transports, le Conseil a, comme le mentionne le chapitre précédent, estimé qu'il convenait de porter une attention particulière à la promotion du trafic international du chemin de fer, et de dégager les mesures de divers ordres susceptibles d'y contribuer.

46. L'évolution de la notion de service public a déjà été traitée en 1968; le 15e Rapport donne à cet égard les conclusions adoptées en soulignant que le Conseil des Ministres a prescrit l'élargissement de l'étude des obligations de service public dans le cadre général de la politique des transports.

47. Au cours de l'année 1969, trois rapports ont pu être présentés aux Ministres et adoptés par eux (voir 2e partie).

48. Le premier de ceux-ci traite d'une manière approfondie du rapprochement des tarifs et des prix de revient. Il présente une classification des problèmes et met en évidence la nécessité d'une option quant aux buts à assigner aux chemins de fer. Une plus grande liberté commerciale s'impose et il est nécessaire de maximiser l'utilisation du transport en tenant compte de la valeur du service pour la clientèle; mais le processus est faussé dans un marché tout à fait libre par des distorsions relatives aux infrastructures, au régime fiscal et au régime du personnel, aux méthodes de financement.

La nécessité d'harmoniser l'utilisation des infrastructures a été mise en évidence, de même que l'importance d'une coordination des conditions de départ.

Les tarifs comprennent normalement le coût marginal, auquel s'ajoute un élément de rentabilité lié à l'importance de la

demande, mais il convient de limiter la liberté tarifaire si l'on veut éviter les positions dominantes. Parmi les conclusions, on relève des recommandations visant à l'amélioration du calcul des prix de revient des chemins de fer.

49. Le second rapport étudie les incidences de la conteneurisation sur les chemins de fer. S'il s'inspire largement de l'expérience des "Freightliners" réalisée au Royaume-Uni, il reflète néanmoins un échange de vues étendu, auquel a participé notamment un représentant de la Société Interconteneurs.

Le rapport souligne qu'il ne faut pas s'attendre à ce que la conteneurisation réponde à tous les problèmes posés aux chemins de fer et met en évidence les deux considérations suivantes :

1. Le service à base de conteneurs assurant une liaison de porte à porte devrait permettre aux chemins de fer de reconquérir une partie du trafic qu'ils ont perdu tout en assurant au nouveau système un rendement satisfaisant des capitaux investis ;
2. Il serait dès lors regrettable que les gouvernements et les administrations ferroviaires ne sachent pas profiter des possibilités nouvelles. Une étude des courants de trafic devrait être entreprise.

50. Le troisième rapport a pour objet l'analyse des coûts. Il tient à faire ressortir ce qu'une méthode systématique d'analyse des coûts peut apporter d'avantages. S'il décrit en annexe les diverses méthodes pratiquées en Europe, il ne se prononce pas sur leurs mérites respectifs.

L'analyse des coûts est une méthode très spécialisée soumise à changements, qui doit être appliquée aux opérations des administrations ferroviaires d'une manière régulière et suivie. Les chemins de fer constituent en effet des entreprises industrielles importantes et les gouvernements doivent pouvoir déterminer ou concentrer les ressources pour profiter au maximum des investissements. Les administrations de chemins de fer doivent aussi décider dans quel domaine il faut limiter leurs activités ou même les abandonner. Si elles doivent agir sur une base non rentable, il faut leur attribuer une compensation et l'analyse des coûts permet de déterminer comment peut être effectuée une telle compensation.

L'analyse des coûts constitue un instrument apte à faire ressortir certaines conclusions, qu'il importera de mettre en application. Aussi, la résolution adoptée sur la base du rapport reprend-elle les principales considérations évoquées. Elle préconise le recours systématique à une analyse des coûts.

Dans l'état actuel des choses, où l'analyse des coûts est fortement influencée sur le plan national par la nature des relations entre chemins de fer et gouvernements, les méthodes appliquées dans les divers pays sont variées. On peut espérer qu'un jour, elles se rapprocheront et permettront ainsi d'effectuer plus aisément la comparaison des situations nationales.

51. L'étude sur la structure future du trafic ferroviaire est toujours en cours et approche de son terme. L'an dernier, il avait été fait état de certaines difficultés qui avaient été interprétées par erreur comme le résultat de réticences de la part des organisations auxquelles la CEMT avait fait recours. Bien au contraire, la Conférence a reçu, tant de la part de l'UIC que de celle de l'OCDE le concours le plus total, pour lequel elle tient à exprimer sa gratitude. Les difficultés signalées tiennent, en fait, à l'insuffisance des données chiffrées qu'il aurait été souhaitable de posséder. Il sera, dans ces conditions, seulement possible de présenter un document comportant un caractère essentiellement qualitatif basé sur les prévisions de l'évolution des grands secteurs de production (énergie, agriculture, industrie chimique, etc.).

52. La promotion du trafic international par chemins de fer représente un domaine d'action extrêmement vaste et diversifié. Les premières études qui y ont déjà été consacrées ont conduit à classifier les problèmes à traiter en quatre catégories principales :

a) simplification des formalités administratives ;
b) politique commerciale des réseaux (liaisons entre services commerciaux, assouplissement tarifaire, création d'un barème européen unique, rapprochement des tarifs et des prix de revient) ;
c) amélioration de la qualité du service (augmentation de la vitesse commerciale, amélioration des services de couchettes et de wagons-lits, etc.) ;

d) problèmes techniques (répartition de la capacité des wagons, promotion des trains blocs, standardisation du matériel).

Un programme va incessamment être établi pour dégager les priorités, répartir les tâches en tenant compte de la compétence et des travaux des autres organisations internationales tant gouvernementales que professionnelles.

b) Normalisation des comptes

53. La CEMT effectue chaque année le point de la normalisation des comptes de chemins de fer, opération qu'elle a préconisée à plusieurs reprises, notamment dans ses rapports de 1957, 1961 et 1967 sur la situation financière des chemins de fer. Cette opération consiste à faire ressortir, sur le plan national, les charges des chemins de fer qui ne sont pas inhérentes à leur exploitation actuelle et à placer ceux-ci, tels qu'ils sont, dans le cadre des entreprises de la nation. Elle permet notamment de mettre en application un des principes de base reconnus au titre de la politique générale des transports et visant à réaliser l'égalité de traitement des divers modes de transport.

54. Dans l'annexe III à ce rapport, ont été reproduites certaines données sur la normalisation des comptes fournies par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) au titre de l'année 1968.

On y trouvera la mention des normalisations calculées, c'est-à-dire celles correspondant aux compensations que les chemins de fer estiment devoir leur être attribuées; et de normalisation accordées qui représentent les compensations effectivement admises par les pays Membres dans le cadre de leurs politiques.

55. Sept pays membres de la CEMT ont procédé en 1969 à des opérations de normalisation des comptes en vertu desquelles ils versent des subventions ou indemnités à leurs chemins de fer dans des conditions qui sont explicitées ci-après. Dans le même ordre d'idées, il convient de signaler qu'en Suisse, l'on se préoccupe du problème de l'indemnisation des chemins de fer fédéraux pour leurs prestations en faveur de l'économie générale. Le Ministère compétent prépare un projet de règlement qui sera soumis prochainement au Parlement.

Seul, le Luxembourg accorde à ses chemins de fer des compensations égales à celles découlant des normalisations calculées.

Le rapport entre les normalisations accordées et les normalisations calculées a subi une nette augmentation aux Pays-Bas, passant de 0,56 à 0,99; pour les autres pays, ce rapport a légèrement fléchi. Ce fait témoigne du souci que les Gouvernements ont de ne pas étendre sans motif valable la liste des articles à normaliser et de prendre garde, comme le signale d'ailleurs la résolution n° 423 de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, à ne pas présenter de bilans qui ne soient pas sincères.

56. En 1969, on peut noter les éléments suivants en matière de normalisation des comptes :

57. En République fédérale d'Allemagne, 39,7 millions de DM ont été versés à la Bundesbahn qui supporte, contrairement aux autres transporteurs, la charge des primes pour enfants de son personnel en activité. En plus du paiement de 420 millions de DM versés en faveur des rapatriés, des berlinois de l'Ouest et des victimes de la guerre, l'Etat fédéral a versé au chemin de fer 774 millions de DM pour les prestations anormales de caractère structurel.

170 millions de DM ont été versés pour compenser les dépenses d'exploitation et d'entretien des passages à niveau.

428 millions de DM ont été attribués à la Bundesbahn au titre de l'insuffisance de couverture des coûts pour le trafic des voyageurs bénéficiant de tarifs sociaux.

L'Etat a pris à sa charge 186,9 millions de DM, pour contribuer au service des emrpunts destinés à l'augmentation du capital de la Bundesbahn.

58. En Autriche, la nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux a instauré une réglementation pour la compensation des charges financières des chemins de fer fédéraux autrichiens dans le secteur des retraites et des tarifs à caractère social ou correspondant à des subventions. Ainsi l'Etat fédéral versera pour les retraites annuellement un montant de 1 700 millions de shillings pour la période 1970-1973. Le Ministre fédéral des Transports et des Entreprises étatisées et le Ministre fédéral des Finances feront des propositions pour les années ultérieures. En ce qui concerne les pertes de recettes pour les tarifs réduits, qui ne seraient pas justifiées par des considérations économiques, il est à

prévoir dans les budgets des années 1970-1974 un montant de 350 millions de shillings par an. Pour les années suivantes, le Ministre des Transports et des Entreprises Etatisées et le Ministre fédéral des Finances feront les propositions nécessaires.

59. En Belgique, un groupe de travail a été constitué à l'initiative du Ministère des Communications en vue d'examiner les modalités pratiques d'application des Règlements n° 1191/69 et 1192/69 du 26 juin 1969 du Conseil des Communautés Européennes relatifs aux obligations de service public et à la normalisation des comptes des chemins de fer.

60. En Espagne, la RENFE a établi un compte spécial faisant apparaître une partie des dépenses ne relevant pas de l'exploitation. Il s'agit, en particulier, de 4 % des bases de cotisation à une caisse de secours mutuel, non payées dans le régime général du pays, mais payées cependant par la RENFE, ainsi que des dépenses consenties pour stimuler la réduction des effectifs en personnel.

La RENFE vise à ce que l'Etat prenne à sa charge le montant du compte spécial.

Signalons que les mesures prises ont provoqué le départ de 11 004 agents suivant les modalités ci-après :

Retraites anticipées	7 326
Retraites définitives avec indemnité	404
Congé spécial payé	3 274

61. En France, aucune mesure nouvelle n'est intervenue en 1969 en matière de normalisation des comptes.

Les modifications dans les montants des sommes perçues à ce titre en 1969 résultent de l'évolution du trafic et des conditions économiques.

62. En Italie, aucune mesure de caractère nouveau n'a été prise en 1969.

Conformément aux règles en vigueur, les chemins de fer italiens ont reçu les remboursements suivants :

Millions 31 300,00	pour le remboursement des charges concernant les transports gratuits, les réductions tarifaires et les transports postaux (loi n° 1155 du 29 novembre 1957) ;
Millions 27 700,00	pour subvention destinée à compenser les lignes déficitaires (loi n° 1155 du 29 novembre 1957) ;
Millions 121 981,60	pour subvention en vue de la couverture du déficit de gestion du fonds des pensions (loi n° 1988 du 29 novembre 1962) ;
Millions 45 122,30	pour remboursement des annuités d'amortissement en compte capital des emprunts contractés pour le financement des investissements matrimoniaux (loi n° 211 du 27 avril 1962) ;
Millions 4 335,10	pour remboursement des annuités d'amortissement (en compte capital et intérêts) relatives aux emprunts contractés pour le financement des frais de reconstruction (loi n° 1155 du 29 novembre 1957) ;
Millions 686,70	pour remboursement des annuités d'amortissement en compte capital des emprunts contractés pour la couverture partielle des déficits de l'exercice 1963-1964 et du 2e semestre 1964 (loi n° 1424 du 31 octobre 1963 et loi n° 444 du 28 juin 1964).

63. Au Luxembourg, les montants suivants ont été retenus au titre de la normalisation des comptes (chiffres encore provisoires) :

a) Personnel en activité	171 000
b) Retraites et pensions	432 730 000
c) Impôts et taxes	2 807 000
d) Entretien et renouvellement	57 455 000
e) Infrastructure et installations communes avec d'autres modes de transport	13 245 000
f) Charges financières	48 365 000
g) Autres opérations complémentaires ..	24 557 000

64. Aux Pays-Bas, le Gouvernement a versé 94,4 millions de florins à la caisse ferroviaire des pensions; 15,4 millions de florins ont été accordés comme contribution aux charges des passages à niveau et des

ouvrages d'art communs du rail et de la route.

En outre, la loi sur l'octroi temporaire d'aide financière aux NS, entrée en vigueur en 1968 pour permettre aux chemins de fer néerlandais de faire face jusqu'à fin 1969 aux besoins de trésorerie, a été prolongée d'une année.

Enfin, le gouvernement néerlandais a versé 70 millions de florins comme contribution aux charges extraferroviaires.

65. Au Portugal, on a étudié l'application aux pensions du personnel des chemins de fer du régime de la Caisse Nationale des Pensions. Un projet de loi a été élaboré.

En outre, on a admis le principe d'une contribution de l'Etat au financement des infrastructures ferroviaires d'intérêt général. Enfin, la révision du régime en vigueur pour les infrastructures et installations communes avec d'autres modes de transports a été mise à l'étude.

66. Au Royaume-Uni, il n'existe pas de pratique de normalisation, en tant que telle mais certains aspects de la politique suivie procurent des effets équivalents.

C'est ainsi qu'à partir du 1er janvier 1969, le Ministre des Transports a le pouvoir d'accorder des aides aux chemins de fer pour les services de voyageurs non rentables qu'il aurait décidé de maintenir pour des raisons sociales ainsi que pour compenser les coûts du maintien des voies et de la signalisation excédentaires en attendant leur élimination. En outre, le "Transport Act" de 1968 a diminué les dettes en capital, et a réduit substantiellement les intérêts annuels et les charges d'amortissement.

67. En Suède, on note, au titre des opérations de normalisation :

- un versement de 141 millions de couronnes au titre des retraites et pensions, évalué par différence entre les charges effectives et celles calculées selon les bases techniques qui règlent les assurances ;
- un versement de 10,5 millions de couronnes représentant la moitié des dépenses annuelles pour les passages à niveau ;
- un ensemble de contributions : 210 millions de couronnes pour compenser le déficit des lignes à faible trafic; 13 millions de couronnes pour des dépenses correspondant à des besoins militaires; 8 millions de couronnes au titre des dépenses des services suburbains; 20 millions de couronnes au titre de la contribution patronale pour l'assurance-maladie.

En revanche, l'administration ferroviaire paiera à l'Etat :

- 30 millions de couronnes pour l'entretien et le renouvellement ;
- 131,1 millions de couronnes constituant le montant de l'intérêt calculé sur le capital d'Etat investi dans les chemins de fer.

68. En Turquie, bien que l'on ne pratique pas une normalisation systématique, l'Etat a couvert partiellement les déficits d'exploitation. En outre, une subvention de 73 millions de livres turques a été accordée en raison des réductions tarifaires imposées en 1969 pour le transport de paille et d'herbe.

c) Evolution des réseaux vers une gestion plus commerciale et réduction de leurs obligations de service public

69. Les mesures adoptées dans ce domaine sur le plan national correspondent généralement à la fermeture de lignes à tout trafic ou seulement au trafic des voyageurs et au remplacement total et partiel des services ferroviaires par des services routiers. Elles comportent aussi des assouplissements tarifaires. Les indications qui suivent permettent de se faire une idée de l'évolution intervenue en 1969.

70. En République fédérale d'Allemagne, le trafic a été entièrement supprimé sur 237 km de lignes principales ou secondaires. En outre, 331 km de lignes ont été fermées au trafic des voyageurs. Des services routiers, exploités par la Bundesbahn ont été organisés à titre de remplacement, 8 km de lignes principales à deux voies ont été transformés à voie unique.

L'obligation de publicité des tarifs a été atténuée par une ordonnance sur les chemins de fer du 26 juin 1969 pour un domaine limité. D'après cette ordonnance, le chemin de fer peut, pour les transports de marchandises en provenance ou à destination des ports maritimes, convenir avec l'expéditeur de frets indépendants des tarifs, sans obligation de publicité. Mais tout ceci est soumis aux conditions que le trafic dépasse 500 tonnes en trois mois et qu'il soit destiné à l'importation ou à l'exportation.

Le 8 mars 1969, est entrée en vigueur une modification de la loi sur les chemins de fer. La nouvelle conception constitue un pas important vers une gestion indépendante et plus commerciale. Les responsabilités de la direction de l'entreprise ferroviaire, d'une part, et du ministère des Transports, d'autre part, sont plus clairement tranchées. L'organe directeur de la Bundesbahn est ainsi investi d'une plus grande liberté d'action.

Le chemin de fer ne peut plus être empêché de présenter des propositions qui, découlant de son obligation de gestion plus commerciale, ne correspondraient pas aux objectifs politiques extérieurs à l'entreprise. D'autre part, sont étendues les possibilités de recevoir des compensations de l'Etat fédéral et la volonté du législateur est manifestée de subordonner à une indemnité toute prestation à caractère de service public.

71. En Autriche, 14 km de lignes ont été fermés au service des voyageurs et des bagages. 6 km ont été fermés au trafic des marchandises.

Le nouveau concept d'ensemble relatif au système de transport du gouvernement autrichien prévoit un assouplissement de l'obligation d'exploiter et de l'obligation de transporter. Une Commission permanente a étudié cette question au cours de l'année 1969 mais aucune mesure n'a encore été prise à cet égard.

72. En Belgique, 15 km de lignes à voie unique et 18 cours à marchandises ont été fermés.

73. Au Danemark, de nombreuses relations à faible trafic ont été fermées ou transformées.

291 km de lignes appartenant à des chemins de fer privés ont été supprimés. Ainsi, les chemins de fer privés ont vu leur réseau réduit de deux tiers depuis 1960. Dans la mesure nécessaire, des services routiers ont été mis en place.

74. En Espagne, le Gouvernement a approuvé, pour une longueur de 776 km, les propositions de fermeture de lignes qui lui étaient présentées par la RENFE.

Des études sont en cours pour un programme de fermeture intéressant 2 696 km.

6 gares ont été fermées au trafic.

197 gares ont été transformées en haltes (avec ou sans personnel) en quais de chargement ou en voies de garage.

Les études en cours portent sur la fermeture ou la transformation de 872 gares.

75. En France, le transfert sur route de services omnibus voyageurs a été réalisé pour 42 lignes, totalisant 1 635 km, 4 autres lignes - 95 km - ont été fermées sans service de substitution.

Les services ferroviaires marchandises ont été supprimés sur 47 lignes représentant 652 km; sur 6 de ces lignes - 112 km - ils ont été remplacés par des services routiers assurés sous le contrôle et la responsabilité de la SNCF.

En outre, 207 établissements non rentables ont été fermés, dont 142 au trafic marchandises, 55 au service des voyageurs et 10 à la fois au trafic des marchandises et des voyageurs.

101 services pour les voyageurs (y compris pour les 42 lignes visées ci-dessus) ont fonctionné en 1969 (69 services en 1968). Les autocars assurant ces services ont parcouru, au cours des trois premiers trimestres, 4,519 M de km (contre 3,151 M pour la même période de 1968).

Pour les marchandises, les fermetures de lignes intervenues en 1969 et dont il a été fait état ci-dessus ont donné lieu à la création de 5 nouvelles "gares-centres wagons" au départ desquelles fonctionnent des services routiers de remplacement. Le nombre de gares-centres existantes a été ainsi porté de 105 à 110.

On peut signaler, en outre, la mise en vigueur de prix réduits "tout compris" (transport, supplément place couchée, restauration) à l'occasion de la création de deux nouveaux trains "La Puerta del Sol" entre Paris et Madrid le 1er juin 1969 et "Le Palatino" entre Paris et Rome (et Florence) le 28 septembre 1969, ainsi que la création d'une carte "Rail Europ Junior" permettant aux jeunes de 10 à 21 ans d'obtenir une réduction de 25 % pour les voyages internationaux entre 8 pays européens : France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Suisse, Italie, Espagne et Portugal (1er novembre 1969).

76. En Irlande, la structure de base des tarifs de voyageurs n'a pas subi de modification en 1969, mais on s'est efforcé d'encourager, aux périodes creuses, l'utilisation de la capacité disponible. A cet effet, les mesures suivantes ont été prises :

1. Création de billets d'aller et retour au prix du billet simple pour les

voyageurs réguliers s'engageant à faire au moins 25 voyages aller et retour par an entre deux gares indiquées.

2. Création de tarifs réduits pour billets aller et retour de fin de semaine, au prix du billet simple pour certaines fins de semaine de la période d'hiver.

3. Prolongation de deux à trois jours, de la validité des billets aller et retour au prix du billet simple, majoré de 33 %.

4. Réduction du tarif normal des billets aller et retour de fin de semaine; la majoration par rapport au billet simple serait ramenée de 50 à 33 %.

5. Refonte des tarifs des billets aller et retour du dimanche, dont le prix est inférieur à celui du billet simple avec des tarifs distincts pour les dimanches d'été et ceux d'hiver.

6. Application d'un tarif réduit pour la femme voyageant avec son mari, la réduction représentant 50 % pour la femme sur le billet aller et retour valable trois jours.

7. Création d'abonnements valables toute l'année sur les services ferroviaires et les services provinciaux d'autobus des chemins de fer irlandais, au prix de 225 livres sterling pour la première classe et de 150 livres sterling pour l'autre classe.

8. Refonte de la réduction accordée pour les billets de famille et équivalant à la gratuité pour un enfant qui voyage avec ses parents et atteignant progressivement une réduction de 50 % selon le nombre des enfants, la réduction n'étant valable que sur le prix du billet ordinaire.

9. Création de billets aller et retour de première classe valables un mois, au prix du billet simple de première classe majoré de 50 %.

10. Refonte de la tarification applicable aux billets de groupe pour dix adultes au moins.

Trafic marchandises

Les mesures prises en vue d'améliorer la situation commerciale des chemins de fer en 1969 comprenaient notamment les suivantes :

1. Poursuite de la modernisation des principales têtes de lignes.

2. Installation dans les principaux centres de portiques permettant de manutentionner des conteneurs conformes aux spécifications de l'ISO.

3. Mise en marche de trains de conteneurs entre les principaux centres portuaires du pays.

En même temps que les mesures précédentes, le principe de la "tarification au volume" a été appliqué pour les transports par conteneurs : l'encombrement et non le poids est devenu la considération essentielle. Cette politique s'est traduite par d'importantes économies à la tonne pour les transports conteneurisés par chemin de fer et elle a donné des résultats encourageants.

1. Les tarifs marchandises ont été relevés à compter du 6 janvier 1969. Le taux d'augmentation a été de 10 % pour le trafic marchandises et les transports de bétail.

2. A la suite de l'adhésion de l'Irlande aux conventions internationales concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) et le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ces conventions sont entrées en vigueur en Irlande le 1er février 1970.

77. En Italie, la ligne de Carrara-Avenza à Carrara-S. Martino, insuffisamment rentable, a été supprimée.

Les chemins de fer italiens (FS) ont donné leur accord pour les nouvelles facilités de voyage appelées "Rail Europe Junior".

Les jeunes gens de 12 à 21 ans résidant en Italie, France, Pays-Bas et Suisse ont droit à la réduction de 25 % pour les voyages internationaux sur le réseau des Administrations participantes.

A l'occasion de la mise en circulation entre Rome et Paris du nouveau train appelé "Le Palatino", les FS ont établi un tarif spécial qui prévoit des prix globaux (chemins de fer, supplément W. L. ou couchette; ainsi que dîner et petit déjeuner). Ces prix entraînent des réductions par rapport aux tarifs ordinaires.

78. Au Luxembourg, six haltes ont été supprimées et quatre parcours de voyageurs par rail ont été transférés sur route.

Les chemins de fer luxembourgeois participent au trafic international de voyageurs "Rail Europe Juniors". Le trafic des charges incomplètes a été organisé en vue de la desserte en surface de tout le pays : deux centres routiers ont été créés.

79. Au Royaume-Uni, 295 miles de lignes et 82 stations ont été fermées au trafic des

voyageurs, à la suite de 25 propositions. Dans 14 cas, des services routiers de remplacement ont été organisés.

Jusqu'au "Transport Act" de 1968, les chemins de fer étaient tenus d'organiser et de payer les services routiers additionnels exigés comme condition à l'abandon du service sur rail. Cette responsabilité incombe désormais à la "National Bus Company" et au "Scottish Transport Group". Après une période de deux ans après la fermeture, quand un nouveau contexte de transport a été établi, on considère logique que les services de remplacement du rail soient intégrés à la zone à laquelle ils appartiennent et soumis seulement aux contrôles des Commissionnaires du trafic. Après cette période, les changements aux services routiers de remplacement du rail n'incombent plus aux Ministres des Transports.

80. En Suède, 351 km de lignes ont fait l'objet de décisions de fermeture : 168,4 km ont été fermés à tout trafic, 182,7 km au trafic des voyageurs seulement. Des services routiers de remplacement ont été institués, là où les conditions économiques le commandaient.

81. En Turquie, la section de production du service du mouvement des chemins de fer continue à effectuer, dans les stations, des études de rationalisation.

Un nouveau tarif de marchandises, s'appuyant sur la concurrence et les prix de revient a été élaboré en 1969. Si aucun inconvénient n'existe du point de vue politique, les chemins de fer règlent eux-mêmes leurs nouveaux tarifs. Si l'Etat, par contre, intervient dans la politique commerciale, une subvention est accordée cas par cas.

B. ACTIVITE DE LA SOCIETE EUROFIMA

82. La Société EUROFIMA a pu, en 1969, poursuivre son activité mais dans des conditions rendues plus difficiles en raison des perturbations intervenues en 1968 sur les marchés financiers. Comme au cours de l'année précédente, c'est exclusivement en Suisse et en République fédérale d'Allemagne que les capitaux ont pu être empruntés.

83. Ainsi qu'il ressort du rapport de l'EUROFIMA, reproduit en Annexe IV, les résultats de l'exercice 1968, approuvés par l'Assemblée générale du 12 juin 1969 font apparaître un disponible de 6 182 398,15 francs suisses, qui, après attribution du dividende maximum (4 %) a permis un versement de 1 500 000 francs suisses à la réserve spéciale de garantie. Le bilan est passé de 1 003 millions de francs suisses (fin 1967) à 1 203 millions (fin 1968) malgré divers remboursements d'un montant total de 74 millions de francs suisses.

84. Les opérations financières effectuées en 1968, notablement plus faibles que l'année précédente (195 millions de francs suisses contre 267 millions) comportent :

- En janvier 1969, un emprunt obligatoire sur le marché suisse de 40 millions de francs suisses (taux nominal de 5 1/2 %, durée 17 ans) auxquels se sont ajoutés 6 millions à partir de crédits bancaires et des fonds propres ;
- En février 1969, un crédit bancaire de 30 millions de francs suisses (taux nominal 5 7/8 %, durée 8 ans), puis un prêt à long terme, contracté en Allemagne, d'un montant de 50 millions de DM (taux nominal 6 1/2 %, durée 15 ans) ;
- En avril 1969, un second prêt à long terme, d'un montant de 55 millions de DM, contracté en Allemagne dans les mêmes conditions que le précédent : puis un crédit bancaire à moyen terme de 3,8 millions de francs suisses.

85. A l'aide des ressources, ainsi mises à la disposition des réseaux, la Société EUROFIMA a pu assurer le financement de :

- 49 locomotives diesel de diverses puissances ;
- 5 locomotives électriques ;
- 13 rames électriques ;
- 50 voitures ;
- 2 779 wagons.

86. Il convient de signaler que lors d'une commande de wagons plats à bogies destinés à la DB et à la SNCF, il a été procédé à un appel d'offres international. Cet appel d'offres a permis de passer une commande unique, à laquelle se sont associés les CFL puis la SNCB, et pour laquelle des conditions particulièrement avantageuses ont été obtenues.

87. L'Assemblée générale de l'EUROFIMA, en juin 1969, a adopté le principe d'une augmentation du capital social de la Société de 100 à 200 millions de francs suisses. Cette augmentation se réalisera en 1970.

C. ATTELAGE AUTOMATIQUE

88. A chacune de ses réunions, tant au niveau des suppléants qu'au niveau ministériel, la CEMT a consacré des discussions parfois longues et approfondies, aux problèmes posés par l'attelage automatique, et a maintenu une liaison étroite avec l'Union Internationale des Chemins de Fer. Il appartenait, en effet, à cette dernière organisation de poursuivre ses négociations avec les Administrations ferroviaires de l'Europe de l'Est ainsi que ses études techniques afin, d'une part, de définir une tête d'attelage accouplable dans l'Europe entière, et d'élaborer un échéancier pour la réalisation de l'équipement; d'autre part, afin de trouver une solution à l'exigence de stabilité des wagons à deux essieux.

89. L'on peut dire que, sous réserve d'essais dont certains sont en cours, l'UIC est parvenu à des résultats positifs, qui devront être encore complétés par des recherches quant aux wagons à deux essieux existants, une solution ayant été trouvée pour les caractéristiques à donner aux nouveaux wagons de ce type.

90. A l'échelon gouvernemental, les travaux ont porté essentiellement, suivant la procédure arrêtée à la 28e session du Conseil des Ministres et décrite au 15e Rapport (paragraphe 74), sur la préparation des positions nationales à l'égard de l'introduction de l'attelage automatique, au moyen de discussions internes entre les Ministères chargés des transports et les Ministères des Finances. A cette occasion, un dossier "économique" a été constitué par chacune des Administrations des chemins de fer intéressées.

91. Lors de sa session d'automne, le Comité des Suppléants a eu l'occasion de prendre connaissance d'un exposé du Directeur général d'EUROFIMA sur les possibilités d'emprunts de cette Société en face des investissements considérables entraînés par l'introduction de l'attelage automatique. Les perspectives ouvertes à cette occasion sont relativement favorables : compte tenu de ce que deux Gouvernements couvriront leurs dépenses par leurs propres moyens, il apparaît que l'apport d'EUROFIMA serait susceptible de représenter une part importante des investissements.

92. Aucune décision n'a pu encore être prise au cours de l'année 1969, certains pays n'ayant pas achevé l'examen de leur propre situation ou demandant des renseignements complémentaires. Mais le Conseil a bien marqué, en décembre 1969, l'intention de prendre une décision de principe à sa prochaine session, en juin 1970.

CHAPITRE IV

PROBLEMES CONCERNANT LES ROUTES ET LES TRANSPORTS ROUTIERS

A. UNIFORMISATION DES REGLES DE CIRCULATION ROUTIERE

93. Le Groupe restreint "B" de la CEMT, qui comprend quatorze pays, a entrepris dès 1960 une uniformisation des règles concernant la circulation et la signalisation routières.

94. Après avoir élaboré un certain nombre de dispositions, que les Etats membres ont pu incorporer à leur propre code de la route, ce groupe a dû se consacrer, dès 1966, à la préparation de la Conférence Mondiale de Vienne, tenue en octobre-novembre 1968 pour traiter des problèmes relevant du même domaine de la circulation et de la signalisation. Il importait, en effet, de sauvegarder au maximum les résultats déjà acquis. En outre, une occasion était ainsi offerte de travailler au rapprochement des points de vue européens.

95. En fait, comme l'a relaté le 15e rapport, l'activité intense déployée au sein de la CEMT a porté ses fruits. Les travaux effectués ont largement été utilisés au cours de la Conférence de Vienne et les propositions présentées par les membres de la CEMT ont été acceptées dans une grande mesure.

96. Les textes issus de la Conférence de Vienne ne réglaient pas encore tous les problèmes européens. Etant donné le vaste contexte dans lequel ils avaient été élaborés, ils comportaient des stipulations parfois trop larges, parfois facultatives, et laissaient, dans nombre de cas, l'option entre des solutions différentes.

97. Dans ces conditions, il était indispensable de compléter l'accord mondial par des accords européens, précisant certains points, créant des obligations et définissant l'option à arrêter en commun.

La CEMT n'a pas pensé qu'il convenait de se replier sur elle-même et d'entreprendre seule l'élaboration de ces accords européens, auxquels les pays de l'Europe de l'Est étaient évidemment intéressés. Aussi a-t-elle décidé de tenter une unification pour l'ensemble de l'Europe en transférant les discussions finales à la Commission Economique des Nations Unies à Genève.

Cette décision a été très favorablement accueillie et les textes de la CEMT ont été pris comme base des travaux.

Ces textes ont été arrêtés, pour ce qui concerne la circulation routière, par les Ministres du Groupe B, réunis le 28 mars 1969, à Paris, et pour ce qui concerne la signalisation par les mêmes Ministres, le 10 juin 1969, à Stockholm.

La CEMT continue à préparer les discussions qui se développent favorablement à Genève et dont on peut raisonnablement attendre des résultats définitifs dans un proche avenir.

Parallèlement, elle suit avec attention le déroulement des procédures nationales de ratification des Conventions de Vienne et s'emploie à réduire, sinon à harmoniser, les réserves des divers pays.

Enfin, le Groupe restreint B a estimé devoir désormais se préoccuper de dégager les modifications qu'il serait nécessaire d'apporter aux accords européens, après leur conclusion, pour tenir compte progressivement de l'évolution des besoins ou des techniques.

B. PROBLEMES RELATIFS A LA SECURITE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

98. Si l'œuvre accomplie par la CEMT en vue de l'uniformisation des règles de la circulation et de la signalisation routières dont il était question dans la partie précédente représente une valeur en soi pour une Europe où les échanges internationaux ne

cessent de croître considérablement, elle marque en même temps un pas important vers la réalisation des mesures destinées à améliorer la sécurité de la circulation.

On doit en effet admettre que l'harmonisation des règles de la circulation et des signaux routiers dans les divers pays européens évitera aux conducteurs un risque certain pouvant surgir lorsqu'ils circulent à l'étranger, risque dû soit à une information insuffisante sur les particularités du code de la route en vigueur dans un pays donné, soit à un manque d'adaptation à ce code qui, elle, peut donner lieu, dans bien des cas, à des interprétations erronées ou à des fausses réactions.

99. Mais en dehors de cet aspect, l'amélioration de la circulation routière nécessite un ensemble cohérent de mesures dont l'élaboration fait l'objet de l'activité d'un Comité permanent au sein de la Conférence, dans le but de soumettre aux Ministres les éléments de base leur permettant d'exercer une action aussi efficace et harmonisée que possible dans leurs pays respectifs. Comme il l'avait été souligné dans les rapports annuels antérieurs, les organisations internationales intéressées sont étroitement associées à ces travaux, collaboration qui s'impose dans l'intérêt d'une convergence de tous les efforts déployés par des instances gouvernementales et privées pour maîtriser un des problèmes les plus aigus de la société moderne.

100. Jusqu'à présent, les travaux en la matière menés dans le cadre de la Conférence ont porté, en premier lieu, sur une série de mesures préventives ayant comme objectif de combattre les causes d'accidents de la route. En 1969, les Ministres ont visé un autre volet de la question non moins important, qui consiste à atténuer la gravité de ces accidents au moyen d'une assistance adéquate aux victimes de la circulation.

Il est bien évident que la rapidité et la qualité des premiers secours à intervenir entre le moment même d'un accident et celui où le blessé peut être confié au traitement médical dans un hôpital, revêt une importance capitale, souvent décisive pour la survie de la victime. Les expériences pratiques acquises dans les divers pays ainsi que certaines études scientifiques, permettent de présumer qu'environ 15 % des usagers de la route ayant succombé à la suite d'un accident routier, auraient pu être sauvés par un secours approprié sur place dans les meilleurs délais, suivi du transport le plus rapide possible à l'hôpital.

Compte tenu de l'impératif des réalités, les Ministres des Transports ont étudié malgré une certaine dispersion des compétences dans ce domaine, les possibilités de coordonner sur le plan national tous les moyens et toutes les ressources disponibles afin d'intensifier et d'améliorer les mesures d'assistance immédiate.

A cette fin, ils ont prescrit que l'on examine un certain nombre de mesures pratiques susceptibles d'être mises en application dans les pays Membres.

101. Pendant l'année 1969, les services compétents du Conseil de l'Europe et le Secrétariat de la CEMT ont également pris des contacts réguliers afin d'organiser en commun une nouvelle Conférence Européenne sur l'enseignement en matière de sécurité routière dans les écoles.

Une première Conférence de ce genre a déjà eu lieu à Paris, en octobre 1963, réunissant des représentants des Ministères des Transports d'une part, des experts des Ministères de l'Education Nationale d'autre part, afin de dresser le cadre général d'un programme d'enseignement scolaire dans le domaine de la sécurité routière et de définir les exigences minimales auxquelles un tel programme devrait répondre.

Il appartiendra à la Deuxième Conférence Mixte prévue pour 1971, de faire le point des progrès réalisés dans les divers pays, de déceler des approches nouvelles aux problèmes posés, tant en ce qui concerne le contenu des programmes proprement dits que leur organisation matérielle et les méthodes d'enseignement les plus efficaces.

Le soin de proposer les modalités de déroulement de la Deuxième Conférence Mixte ainsi que les thèmes à retenir, a été confié à un Groupe composé de représentants des deux organismes, constitué dans le deuxième semestre de l'année 1969 et qui poursuivra son travail en 1970.

102. Conformément au rôle qui lui est dévolu, la CEMT a encouragé et coordonné les activités des diverses organisations intéressées en vue de l'amélioration de la sécurité routière. Selon une tradition bien établie, elle s'est fait représenter à plusieurs manifestations internationales et a accordé à certaines d'entre elles son patronage.

CHAPITRE V

PROBLEMES CONCERNANT LES VOIES NAVIGABLES

103. Depuis plusieurs années, la Conférence Européenne des Ministres des Transports élabore, au sein du Comité des Investissements, un rapport annuel sur l'évolution de la situation des voies navigables dans leur ensemble, tant du point de vue de leur équipement que de leurs prestations en faveur de l'économie.

On trouvera ces renseignements dans le rapport établi par le Comité des Investissements qui figure dans la deuxième partie du présent document.

104. En outre, comme l'indiquait le 15e Rapport, une étude sur les problèmes posés par l'adaptation de la capacité de la flotte aux besoins a été engagée, en 1968, à la demande des milieux professionnels inquiets de la crise de la batellerie.

Cette étude, poursuivie en étroit contact avec le Secrétariat général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin était très avancée à la fin de l'année 1969, ce qui laisse penser que le Conseil des Ministres en sera saisi à sa prochaine session (juin 1970).

Elle comprend un premier chapitre présentant l'aspect quantitatif du problème et l'appréciation de la capacité existante eu égard aux besoins; un autre chapitre traite de l'aspect qualitatif du matériel, des besoins d'amélioration des services et des incidences de la conteneurisation et de l'emploi des bateaux porte-barges sur l'évolution de la flotte.

105. L'état d'avancement des travaux pour l'établissement d'une nouvelle carte représentant les réseaux européens des voies navigables permet d'escompter sa présentation dans le courant du premier semestre de l'année 1970.

CHAPITRE VI

PROBLEMES CONCERNANT LES TRANSPORTS COMBINES

106. Le Rapport de l'an dernier a exposé les principales raisons qui avaient conduit la Conférence Européenne des Ministres des Transports à s'intéresser très spécialement aux transports combinés et, en particulier, aux transports par grands conteneurs, dont le développement très rapide comporte des incidences économiques notables.

Il eut été à priori possible de se contenter d'étudier ces incidences dans l'organisation des transports intérieurs, qui constitue le domaine d'activité de la CEMT, mais étant donné l'importance du trafic en provenance ou à destination d'outre-mer, d'une part, étant donné l'imbrication des opérations de transport tout au long de la chaîne conduisant de l'expéditeur au destinataire, d'autre part, il a été jugé indispensable de rechercher une vue d'ensemble des problèmes. Aussi, la CEMT a-t-elle, il y a plusieurs années, créé une tribune où sont évoqués tous les aspects du transport par grands conteneurs ou roll-on/roff-off avec le concours de l'ensemble des organisations internationales intéressées tant professionnelles que gouvernementales.

107. D'une façon générale, il est ressorti des examens effectués que, dans ce domaine, la part de l'initiative privée est et doit demeurer prépondérante. Il n'en reste pas moins qu'il appartient aux gouvernements de suivre attentivement le développement de la situation afin d'écarter, le moment venu, les obstacles d'ordre administratif et d'assurer une répartition rationnelle du trafic entre modes de transports en favorisant la coopération entre ceux-ci.

108. Le 15e Rapport a présenté une analyse détaillée de la situation, telle qu'elle apparaissait en 1968.

En 1969, une nouvelle analyse a été établie, que l'on trouvera in extenso dans la deuxième partie de ce document.

109. Il ressort de cette analyse que le transport par conteneurs a continué à se développer d'une manière très rapide. Aucun excédent de cale ne s'est manifesté; toutefois, certaines voix se sont élevées pour mettre en garde contre un danger de surcapacité.

La normalisation des dimensions, considérée par la CEMT comme présentant une importance particulière pour l'avenir du système, laisse encore à désirer. L'adoption générale des normes de l'ISO n'est pas encore assurée et certaines indications font penser qu'il existe des écarts importants par rapport aux normes, aussi bien dans les transports maritimes que dans les transports par chemins de fer.

Certains problèmes sociaux surgiront de l'utilisation de plus en plus active des conteneurs. Il se produira vraisemblablement un glissement vers l'emploi de travailleurs qualifiés. Cette question est à suivre particulièrement par les gouvernements.

Le transport européen par conteneurs sans origine maritime marquera sans doute une croissance importante, à l'exemple du système britannique des freightliners.

110. La Résolution, adoptée à la suite de cette analyse, reprend la recommandation visant au respect des normes de l'ISO formulée l'année précédente et souligne l'attention qu'il convient de porter aux problèmes sociaux et la nécessité de ne pas négliger les problèmes de financement pour des investissements aussi importants que ceux entraînés par le nouveau système de transport.

Enfin, une mention est faite à l'implantation des centres de transbordement des conteneurs qu'il y aurait lieu de concevoir dans un esprit européen, en évitant des doubles emplois ou des compétitions malsaines.

CHAPITRE VII

PROBLEMES CONCERNANT LES TRANSPORTS URBAINS

111. L'accroissement de la population dans les centres urbains et dans leurs banlieues, ainsi que le développement continu du parc de voitures privées dans ces zones, provoquent des problèmes de plus en plus graves pour le déplacement des personnes. La CEMT, consciente de cette situation, a examiné les différents aspects de ce problème et les orientations possibles.

112. Dans ce contexte, le Conseil des Ministres a approuvé, dans sa 30e session, un rapport et une résolution portant sur les mesures à court et moyen terme envisagées dans les pays membres de la CEMT en matière de transports urbains.

Le premier chapitre de ce Rapport (voir 2e partie) traite des projets d'urbanisme touchant l'infrastructure des transports. Il est bien évident que la disproportion existant entre l'accroissement des voitures privées et le développement de l'infrastructure est un des points fondamentaux du problème de la circulation dans les villes. Pour résoudre le problème, à court terme, il est nécessaire de réaliser des investissements très importants. Afin de ne pas provoquer de gaspillage dans l'économie régionale en particulier, et dans l'économie nationale en général, il est nécessaire d'établir une coordination dans les investissements. A cet égard, la Résolution approuvée par le Conseil des Ministres recommande de susciter l'établissement de plans d'ensemble définissant les rôles respectifs des divers modes de transport et les mesures appropriées pour atteindre ces objectifs.

Le deuxième chapitre du Rapport présente la façon selon laquelle le choix entre les divers moyens de transport a été réalisé dans divers pays. D'après ces informations, il semble que les pays membres de la CEMT se soient orientés vers l'utilisation des moyens de transport en commun, afin de résoudre le problème de la circulation urbaine. C'est dans ce sens, qu'une recommandation a été reprise dans la Résolution.

Un autre chapitre du Rapport traite du financement des plans d'urbanisme et des moyens de transport.

Finalement, un dernier chapitre traite du problème du stationnement et des parkings dans les villes, ainsi que de leur financement. Dans cet ordre d'idées, la Recommandation tend à encourager, dans le cadre des plans d'ensemble ci-dessus mentionnés, la construction de parkings et de zones de stationnement dans la périphérie des agglomérations et, dans la mesure où ceci ne porte pas préjudice à la fluidité de la circulation, dans les agglomérations elles-mêmes. Le recours à de nouvelles techniques de transport est également préconisé.

113. En outre, le Comité des Transports urbains de la CEMT s'est préoccupé d'établir un programme des travaux futurs. A cet égard, il a été convenu que des études seraient entreprises sur les points suivants :

1. Coordination, sur le plan technique et économique, des différents moyens de transport à l'intérieur des villes et raccordement avec les transports de banlieue et à longue distance.
2. Financement des transports urbains : étude sur la rentabilité.
3. Echelonnement des horaires de travail dans les centres des villes afin de permettre un écoulement régulier de la circulation et un emploi de temps convenable pour l'usager.
4. Transports de personnes, organisés par des établissements industriels, commerciaux ou autres, pour leurs propres besoins et leurs incidences sur la rentabilité des entreprises de transports

publics urbains.

Le premier point du programme sera largement développé, pendant l'année 1970.

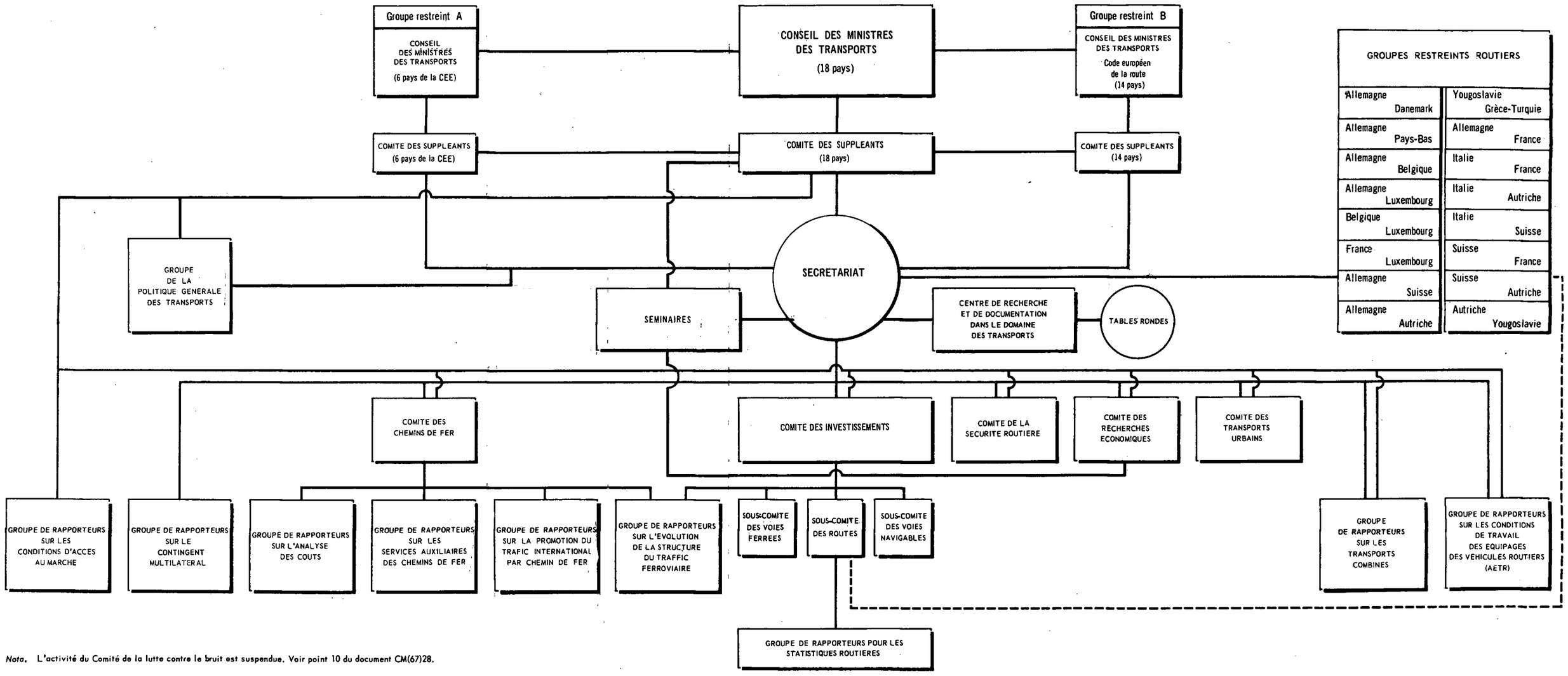
De plus, le Comité des Transports urbains a pu recueillir des renseignements suffisants pour établir un échange d'informations en ce qui concerne la création, sur la chaussée, de bandes réservées à la circulation des autobus. Un rapport d'information sera vraisemblablement présenté dans le courant de 1970.

La CEMT, poursuivant ses travaux en matière scientifique et recherchant leur application pratique, a envisagé l'organisation d'un Séminaire, pendant le premier semestre de l'année 1970, en matière de transports urbains, au cours duquel sera examinée l'applicabilité des solutions théoriques qui ont été développées dans les divers rapports scientifiques lors des Symposiums et Tables Rondes.

Enfin, comme il a été signalé déjà au cours de ce Rapport, la Conférence Européenne des Ministres des Transports a décidé d'entreprendre, en liaison avec l'OCDE, une étude sur "Les transports et les villes nouvelles", en faisant notamment ressortir le lien entre le transport et l'aménagement du territoire.

Annexe I

ORGANIGRAMME DE LA CEMT POUR 1970



Nota. L'activité du Comité de la lutte contre le bruit est suspendue. Voir point 10 du document CM(67)28.

Annexe II

ASSEMBLEE CONSULTATIVE DU CONSEIL DE L'EUROPE

VINGT ET UNIEME SESSION ORDINAIRE

RESOLUTION 423 (1969)[1]

portant réponse au 15e rapport annuel
de la Conférence Européenne des Ministres des Transports
(CEMT)

L'Assemblée,

1. RAPPELANT l'extrême importance qu'elle n'a cessé d'attacher dans ses résolutions successives en réponse aux rapports annuels de la CEMT à la définition, par cette dernière, de principes communs pour une politique des transports de surface; notant que le 15e rapport lui-même souligne la quasi-impossibilité d'arriver à une solution rationnelle des nombreux problèmes pressants que posent les transports d'importance internationale, y compris la question du financement des chemins de fer, tant que de nouveaux progrès dans la voie d'un accord sur des principes communs n'auront pas été réalisés; ne sous-estimant pas les difficultés à vaincre pour concilier les points de vue nationaux dans ce domaine, tient néanmoins à souligner que de lourdes charges pèsent en permanence sur l'ensemble de l'Europe en l'absence d'un accord sur ces principes.

2. EXPRIME sa vive inquiétude face aux charges qui grèvent les budgets des pays membres de la CEMT du fait de la détérioration constante de la situation financière des chemins de fer;

3. Tout en APPROUVANT le principe de base de la "normalisation" des comptes des chemins de fer, déplorerait l'extension de la liste des articles à "normaliser", cette pratique aboutissant à la présentation de bilans qui ne sont pas toujours sincères.

4. ATTACHE la plus haute importance à ce que la CEMT achève au plus tôt les prévisions concernant la structure du trafic des chemins de fer, et regrette que la CEMT ait rencontré des difficultés pour recueillir les informations nécessaires;

5. APPROUVE sans réserve les travaux effectués par le Comité de la sécurité routière de la CEMT; croit néanmoins, compte tenu des différences appréciables qui subsistent dans le taux des accidents de la route dans des pays voisins les uns des autres, que le moment est venu pour le Comité de rassembler l'expérience acquise en ce qui concerne à la fois les moyens propres à assurer un meilleur respect des règles de la circulation, et les mesures permettant aux automobilistes de se perfectionner dans la technique de la conduite, ainsi que les études lancées sur la recherche d'une plus grande sécurité provenant des véhicules eux-mêmes, tant pour ce qui est de leur construction que de leur guidage;

6. NOTE avec satisfaction les progrès considérables réalisés dans la voie d'un accord définitif sur un Code européen de la route, et APPUIE la décision prise par la

1. Discussion par l'Assemblée, le 2 octobre 1969 (14e séance) (voir Doc. 2618, rapport de la Commission des questions économiques et du développement.
Texte adopté par l'Assemblée le 2 octobre 1969 (14e séance).

CEMT d'essayer d'obtenir une acceptation aussi large que possible du Code en utilisant le cadre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies pour les négociations finales; EXPRIME toutefois sa conviction qu'il est indispensable de parvenir à un accord final dans un très proche avenir ;

7. CONTINUANT à se féliciter des travaux de la CEMT sur les obstacles d'ordre administratif, juridique, économique et technique, qui ont empêché une plus large utilisation de certaines techniques de transport relativement nouvelles, en particulier celles qui touchent le transport combiné, RAPPELLE l'avis qu'elle a exprimé dans la Résolution 389 où elle invitait la CEMT à examiner s'il n'existe pas d'autres nouvelles techniques de transport riches en promesses qui n'ont pas jusqu'ici été utilisées commercialement en raison de la présence d'obstacles du genre de ceux susmentionnés,

8. ESPERE que la CEMT prendra toutes les mesures voulues pour encourager les accords bilatéraux ou multilatéraux de nature à conduire à la suppression de la carte verte internationale d'assurance ;

9. COMPTE que les parlements nationaux apportent toute leur coopération à l'application des règles proposées par la CEMT et s'efforceront d'écarter les obstacles d'ordre législatif qui pourraient entraver la mise en œuvre d'une politique commune de transports.

Annexe III

EXTRAIT D'UNE NOTE DE L'UIC SUR LA NORMALISATION DES COMPTES DES ADMINISTRATIONS FERROVIAIRES EN 1968 (n'ayant pas fait l'objet d'un examen par la CEMT)

D'une note de l'UIC relative à l'exercice 1968, on a extrait les informations suivantes :

a) Les résultats d'exploitation (voir tableau A) mesurés par le rapport des dépenses aux recettes - abstraction faite des indemnités et contributions et compte non tenu des normalisations - accusent par rapport à l'exercice 1967 une évolution défavorable.

Dans toutes les Administrations, sauf deux (DB et JZ) les recettes en 1968 ont été un peu supérieures à celles de 1967, mais les dépenses dans toutes les Administrations sauf une (DB) ont été nettement supérieures à celles de 1967, de sorte que dans l'ensemble les résultats bruts d'exploitation se sont détériorés. Cette évolution résulte du jeu opposé des facteurs suivants :

- le mouvement de hausse des salaires et des prix qui, dans plusieurs pays, s'est fortement accéléré en 1968 - la faible part du chemin de fer dans l'accroissement du trafic global - une certaine dévalorisation du trafic ferroviaire de marchandises, les transports chers étant de préférence confiés à l'avion et au camion - une légère réduction dans l'ensemble, sauf quelques exceptions notables (Suisse, Grèce, Turquie, Irlande, Italie, Portugal, Allemagne) des transports de voyageurs par chemins de fer - enfin en France une longue période de grèves ;

- certains ajustements tarifaires en hausse, dont certains datant de 1967 qui ont eu leur plein effet en 1968 - et surtout une nette augmentation du trafic ferroviaire des marchandises dans presque tous les pays (seuls la Grèce, le Danemark, la Yougoslavie, l'Autriche et l'Espagne font exception).

Les facteurs négatifs ont dans l'ensemble été prépondérants et c'est seulement dans trois pays : Allemagne, Portugal et Turquie, que les résultats d'exploitation ont été meilleurs en 1968 qu'en 1967.

Le même tableau A compare les recettes aux dépenses, d'une part en tenant compte des indemnités et contributions accordées aux réseaux, d'autre part compte tenu des résultats de la normalisation calculée dont le détail est repris au tableau 1. D'une façon générale, ces deux séries de chiffres comparées traduisent également une détérioration des résultats comptables. Cependant, les résultats après normalisation sont meilleurs qu'en 1967 en Allemagne et aussi en Italie et au Luxembourg - où les montants normalisés ont été accrus.

b) Les indemnités et contributions accordées par les pouvoirs publics et entrant dans le cadre de la normalisation ont varié, par rapport à l'année précédente, comme suit :

Allemagne : Les versements effectués par les pouvoirs publics au titre de la normalisation des dépenses sont passés de 832,3 millions de DM à 836 millions de DM. L'augmentation des contributions pour charges financières (34 millions) correspond aux frais occasionnés par certains emprunts augmentant le patrimoine de la DB. Par contre, les versements effectués au titre des retraites sont sensiblement inférieurs, tombant de 645 à 614 millions de DM.

Autriche : Pour la dernière fois aucune indemnité n'a été accordée pour les postes de normalisation calculés.

La loi régissant les chemins de fer fédéraux, entrée en vigueur en 1969, entraînera à l'avenir une amélioration notable.

Belgique : La contribution versée en atténuation des dépenses est passée de 3 053 millions de FB à 3 092 millions

de FB, et ce changement est dû à une augmentation des postes relatifs aux retraites, aux charges financières et aux croisements avec la route. Par contre, les versements pour les rémunérations et assurance-soins de santé sont sensiblement inférieurs.

Les compensations tarifaires et les redevances relatives aux prestations pour l'Etat (secteur recettes) ont diminué, par rapport à 1967, de 45 millions de FB.

L'Etat a consenti une contribution de 3 300 millions pour alimenter le fonds de renouvellement, et une subvention à l'équilibre du compte d'exploitation de 2 581 millions, en augmentation de, respectivement, 300 millions et 641 millions par rapport à 1967.

L'intervention complémentaire "hors normalisation" de l'Etat s'établit à 6 343 millions contre 5 381 millions en 1967.

France : Les indemnités et remboursements de charge portés en majoration des recettes et qui sont relatifs aux compensations accordées pour l'application des tarifs réduits imposés à la SNCF, sont considérés par elle comme correspondant aux sommes dues; ils sont en régression, passant de 1 168 millions de FF en 1967 à 944 millions en 1968.

En atténuation des dépenses, les pouvoirs publics ont versé 1 099 millions de FF, dépassant ainsi le montant de 1967 de 157 millions.

Ainsi que pour les exercices précédents, les charges relatives aux "Obligations de service public" pour :

- le maintien imposé de lignes ou d'établissements déficitaires,
- le maintien imposé de services ou de dessertes déficitaires,

n'ont pas encore donné lieu à évaluation.

Italie : Le montant total attribué en atténuation des dépenses est passé de 139,7 millions de lires à 148,8 millions, la différence étant due essentiellement à une augmentation des versements pour les retraites de 94,1 millions de lires à 102,9 millions.

Pour la contribution de l'Etat versée pour les réductions tarifaires imposées et pour les autres recettes à normaliser, on constate une tendance parallèle. Le calcul du déficit pour les lignes à faible trafic ne se base pas pour cette année uniquement sur un coefficient d'exploitation minimum, mais on y a inclus également des lignes déficitaires qui devraient normalement être fermées, sans tenir compte de leur propre coefficient d'exploitation.

Luxembourg : Dans le domaine des recettes, l'indemnisation est passée de 181,2 millions de FL à 295 millions. La normalisation des recettes voyageurs a été établie sur la base du prix des billets ordinaires. Il a été également tenu compte du refus d'augmentation de certains tarifs marchandises.

Irlande : Ainsi qu'il a été signalé dans nos précédents rapports, les chemins de fer irlandais reçoivent de l'Etat une contribution annuelle fixe, non remboursable, destinée notamment à couvrir les intérêts des emprunts contractés. L'utilisation du reliquat de ce montant - 2 millions de £ en 1968 - est laissée à la libre utilisation de l'Administration.

Suède : La normalisation pour le poste "Retraites" - 141 millions de couronnes - a été établie comme la différence entre les dépenses réelles et un montant de base égal à 20 % des sommes payées en salaires. Le Comité d'Etat, déjà mentionné dans notre rapport précédent, a en effet constaté que les dépenses pour les retraites incombant aux différentes entreprises commerciales d'Etat représentent entre 17,5 et 25 % des coûts de salaires, suivant le groupement d'âge dans l'entreprise. L'Etat suédois est prêt à assumer les charges dépassant celles qui sont inhérentes à l'industrie privée.

Les coûts d'exploitation et d'entretien des ouvrages de croisement ont été partagés par moitié entre l'Administration et le budget des routes.

Suisse : De même que les années précédentes, la Confédération n'a pas accordé d'indemnisation effective. Par contre, le capital de dotation mis en principe à la disposition des CFF par la Confédération avec un intérêt variable, n'a rapporté en fait aucun intérêt, étant donné le résultat déficitaire de l'année comptable.

c) Les normalisations calculées

Elles ont subi les modifications suivantes par rapport à l'année précédente :

Allemagne : Plusieurs postes à normaliser calculés ont augmenté dans une forte proportion. Ainsi les réductions tarifaires imposées pour le trafic voyageurs à courte distance sont passées à 1 479 700 DM.

Belgique : Les réductions tarifaires imposées ont été évaluées à 4 414 millions de FB, ce qui présente une légère augmentation par rapport à l'année précédente (4 363 millions).

Italie : Pour les chemins de fer italiens, le montant calculé pour les réductions tarifaires imposées a subi un changement important, dû en premier lieu à l'augmentation du poste concernant les lignes déficitaires. Le poste total est passé de 1 755 millions de lires à 2 189 millions.

d) Rapprochement entre les indemnités et les contributions accordées et les normalisations calculées

Le rapport entre les normalisations accordées et celles calculées a évolué comme suit :

	1967	1968
Allemagne DB ..	0,45	0,45
Belgique	0,60	0,57
France	0,65	0,62
Italie	0,67	0,48
Luxembourg ...	1,00	1,00
Pays-Bas	0,56	0,99
Suède	0,88	0,85

CONCLUSIONS

En conclusion de cette brève analyse des résultats chiffrés, notre remarque des années précédentes reste valable : les demandes des réseaux ne sont satisfaites que dans un nombre limité de pays et, sauf au Luxembourg, de façon insuffisante. L'octroi d'indemnisations égales aux normalisations calculées n'aurait d'ailleurs pas abouti à l'équilibre - à l'exception des CFF, de la DB et des SJ - à cause de l'existence d'autres distorsions qui concernent le régime de la concurrence. Il reste à espérer que les études importantes entreprises par les Gouvernements pour l'égalisation des conditions de départ et notamment le problème du coût des infrastructures aboutiront maintenant rapidement.

Tableau A. RESULTATS DE LA NORMALISATION DES COMPTES

Pays	Rapport des dépenses aux recettes					
		1967		1968		
	sans indemnités ni contributions	avec indemnités et contributions	après normalisation	sans indemnités ni contributions	avec indemnités et contributions	après normalisation
Allemagne	1,31	1,16	1,01	1,28	1,13	0,98
Autriche	1,45	1,45	1,09	1,51	1,51	1,13
Belgique	1,92	1,40	1,14	1,93	1,43	1,14
Danemark	1,36	1,36	-	1,42	1,42	-
Espagne	1,17	0,87	-	1,19	-	1,15
France	1,39	1,10	1,01	1,44	1,21	1,10
Grande-Bretagne *						
Grèce *						
Irlande *						
Italie	2,06	1,41	1,16	2,08	1,53	1,05
Luxembourg	1,69	1,03	1,03	1,76	1,02	1,02
Norvège	1,33	1,33	1,10	1,37	1,37	1,14
Pays-Bas	1,20	1,13	1,08	1,23	1,11	1,11
Portugal	1,43	1,43	1,10	1,41	1,41	1,11
Suède	1,10	1,00	0,98	1,11	1,01	0,99
Suisse	1,00	1,00	0,96	1,01	1,01	0,97
Turquie	1,41	-	-	1,39	-	-
Yougoslavie	1,04	1,02	1,03	1,09	1,07	-

* Chiffres non communiqués.

Annexe IV

TREIZIEME RAPPORT ANNUEL ETABLI PAR LA SOCIETE EUROFIMA EN APPLICATION DE L'ARTICLE 6b) DE LA CONVENTION

EXERCICE 1969

Les résultats de l'activité de la Société au cours de l'exercice 1968, tels qu'ils ont été approuvés par l'Assemblée Générale du 12 juin 1969, sont rappelés ci-après. Le résultat brut de l'exercice, soit 6 182 398,15 francs suisses, a permis, après dotation normale du fonds de réserve ordinaire, d'attribuer à l'ensemble des actions un dividende de 4 % (maximum statutaire) et d'effectuer un versement de 1 500 000 francs suisses à la réserve spéciale de garantie. Le total du bilan est passé de 1 003 millions de francs suisses, à fin 1967, à 1 203 millions de francs suisses, à fin 1968, malgré des remboursements d'emprunts, de prêts et de crédits bancaires qui ont atteint 74 millions de francs suisses.

*
* *

Au cours de l'année 1969, EUROFIMA n'a pu réaliser un volume d'opérations aussi important que celui qu'elle avait atteint en 1968, en raison des graves perturbations qui ont affecté les marchés financiers. Néanmoins, elle a été en mesure de financer les nouvelles opérations décrites ci-après qui ont permis d'importantes acquisitions de matériel pour les Administrations-membres.

Le douzième emprunt obligataire de la Société sur le marché suisse, d'un montant nominal de 40 millions de francs suisses, a été émis au mois de janvier aux conditions suivantes : taux nominal 5,5 % - durée 17 ans, avec un différé d'amortissement de 4 ans - cours d'émission 99,25 % (y compris 0,60 % représentant la moitié du timbre fédéral qui est à la charge du souscripteur).

Au produit net de cet emprunt public ont été ajoutés deux crédits bancaires en francs suisses et des fonds propres. La Société a ainsi pu disposer d'un montant global de 46 millions de francs suisses.

Neuf Administrations ont participé à cette opération, qui a permis de commander les matériels suivants :

- DB - wagons plats à bogies
- SNCF - wagons plats à bogies
- FS - wagons couverts à deux essieux
- SNCB - wagons à bogies pour le transport de coils et wagons-réservoir à deux essieux pour le transport de pulvérulents
- NS - wagons à bogies à déchargement par gravité
- RENFE - rames électriques doubles
- JZ - voitures de 1ère et de 2e classe
- CP - voitures de 1ère classe
- OeBB - wagons couverts à deux essieux.

La fourniture des wagons plats à bogies destinés à la DB et à la SNCF a fait l'objet d'un appel d'offres international. Cet appel d'offres a permis à EUROFIMA de passer une commande unique, à laquelle se sont associés les CFL, et qui, par la suite, a pu être augmentée pour permettre une participation de la SNCB.

Il est intéressant de remarquer qu'EUROFIMA a pu, dans ce cas, procurer à plusieurs de ses membres (4 réseaux en l'occurrence) le même type de wagon et en augmenter ainsi du même coup la série de production, prouvant qu'elle était en mesure à la fois de favoriser des commandes de matériel standard et d'obtenir des prix particulièrement intéressants par le jeu de la concurrence internationale.

Au mois de février a été obtenu, en premier lieu, un crédit bancaire de 30 millions de francs suisses aux conditions suivantes : taux nominal de 5 7/8 % - durée 8 ans - remboursement en 6 tranches annuelles, après un différé de deux ans.

Pour les neuf Administrations qui ont pris part à cette opération, les commandes ont porté sur les matériels suivants :

SNCF	- locomotives diesel de 1960 CV
DB	- locomotives diesel de 1100 CV
FS	- wagons plats à bogies
SNCB	- wagons plats à bogies et wagons couverts à deux essieux
NS	- wagons à bogies à déchargement par gravité
RENFE	- rames électriques doubles
JZ	- wagons citernes à bogies
OeBB	- wagons couverts à deux essieux
CP	- voitures de 1ère et 2e classe.

En second lieu, la Société a contracté en Allemagne un prêt à long terme de 50 millions de DM, comportant les conditions suivantes : taux nominal de 6 1/2 % - durée 15 ans, remboursement en 13 tranches annuelles, après un différé de deux ans - cours d'émission 99 3/8 %.

Six Administrations ont participé à cette opération, qui a permis de financer les commandes suivantes :

SNCF	- locomotives diesel de 825 CV et de 1400 CV
FS	- wagons couverts à deux essieux
RENFE	- rames électriques doubles
JZ	- wagons couverts à bogies
OeBB	- wagons couverts à deux essieux
CP	- voitures de 1ère classe.

Au mois d'avril, un second prêt à long terme de 55 millions de DM a été contracté en Allemagne, aux mêmes conditions de taux et de durée que le prêt précédent, mais avec un cours d'émission de 99 1/8 %. Ces fonds ont été affectés au financement des matériels suivants :

SNCF	- locomotives électriques de 4000 CV et locomotives diesel de 825 CV
FS	- wagons couverts à deux essieux
RENFE	- rames électriques doubles
JZ	- wagons tombereaux à bogies, wagons plats à bogies, wagons couverts à deux essieux et wagons pour le transport d'automobiles
CP	- voitures de 1ère et de 2e classe et fourgons
OeBB	- wagons couverts à deux essieux

En avril également, un crédit bancaire à moyen terme de 3,8 millions de francs suisses a permis à la SNCB de bénéficier de la commande de wagons plats à bogies issue de l'appel d'offres international dont il est question ci-dessus.

Ainsi, au cours de l'exercice 1969, EUROFIMA a pu mobiliser en faveur de ses membres des ressources nouvelles représentant environ 195 millions de francs suisses. A l'aide de ces ressources, la Société a financé 49 locomotives diesel de puissances variées, 5 locomotives électriques, 13 rames électriques, 50 voitures et 2 779 wagons (dont 1 312 wagons à bogies.

Enfin, il y a lieu de signaler que l'Assemblée Générale de juin 1969 a adopté le principe d'une augmentation du capital social de la Société de 100 à 300 millions de francs suisses, en même temps qu'un projet de redistribution partielle des actions entre les Administrations-membres. Les Autorités compétentes de la plupart des pays intéressés ayant, depuis lors, donné leur accord définitif à l'augmentation de capital, la procédure devant conduire à sa réalisation en juin 1970 sera prochainement entreprise.

Deuxième Partie

RESOLUTIONS

Section I

TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER

RESOLUTION n° 17 CONCERNANT LES MESURES A PRENDRE POUR L'APPLICATION DE L'ANALYSE DES COUTS DANS LES CHEMINS DE FER

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris, le 16 décembre 1969,

VU le rapport ci-après du Comité des Suppléants sur l'analyse des coûts /CM(69)25/;

PREND ACTE des conclusions figurant dans ce rapport, et

DECIDE de recommander aux Gouvernements et aux Administrations ferroviaires des pays Membres :

- de mettre au point et d'appliquer systématiquement une analyse des coûts, aussi détaillée que possible, à toutes les activités du chemin de fer et à l'appréciation de la rentabilité des investissements ;
- de reconnaître que l'analyse des coûts est nécessaire pour la bonne application des règles concernant les rapports entre les chemins de fer et les pouvoirs publics et pour orienter les modifications nécessaires à ces rapports ;

CHARGE le Comité des Suppléants de suivre périodiquement les progrès réalisés dans ce domaine.

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS CONCERNANT L'ANALYSE DES COUTS DANS LES CHEMINS DE FER

[CM(69)25]

1. Ce rapport tire son origine du Chapitre G - Conclusions - du Rapport sur la situation financière des chemins de fer, établi en novembre 1967 par le Comité des Suppléants et plus spécialement du paragraphe 58 de ce document [CM(67)25].

2. Le chapitre F du Rapport de 1967 contenait des commentaires sur les grands tableaux statistiques des 95 pages précédentes. Sans revenir sur tous les enseignements tirés de ces éléments, qui donnent une idée assez sombre de la situation actuelle des chemins de fer dans la plupart des pays Membres de la CEMT, il n'est pas inutile de rappeler quelques points importants. Dans les dix-huit pays, les indices des recettes d'exploitation calculés sur la base 1957 = 100, ont atteint 130, 9 en 1965, alors que pendant la même période les indices des dépenses d'exploitation sont passés à 137, 9. Si les chemins de fer n'avaient pas effectué des investissements massifs, l'indice des dépenses aurait été beaucoup plus élevé (il va de soi que l'intérêt des capitaux investis est un coût dont il doit être tenu compte dans les comparaisons). D'autres tableaux confirment ce fait statistique : l'augmentation des dépenses a été supérieure à celle des recettes. Cette évolution qu'on observe dans tous les pays, comporte certains facteurs connus. Cependant, le Comité a constaté que les statistiques actuelles ne permettent guère de déceler et de quantifier les principaux postes des pertes.

L'ANALYSE DES COUTS PEUT S'APPLIQUER, DE FAÇON GENERALE, A LA SITUATION DES CHEMINS DE FER

3. Le fait que l'augmentation des dépenses est supérieure à celle des recettes montre l'importance d'une analyse systématique des coûts. Certaines caractéristiques de la situation des chemins de fer, communes à tous les pays Membres, ont donné au Comité une raison plus immédiate d'entreprendre cette analyse :

a) dans la plupart des pays Membres, le réseau ferroviaire que les pouvoirs publics considèrent indispensable à la collectivité pour des considérations d'ordre économique et social est trop étendu et d'une capacité souvent trop élevée pour que son exploitation puisse être rentable, au sens commercial de ce terme;

b) on admet généralement que, dans la mesure où l'Etat impose une perte financière aux chemins de fer en les obligeant à conserver et à exploiter les lignes déficitaires considérées comme nécessaires pour des raisons de politique publique, c'est à lui de supporter cette perte;

c) on ne conteste généralement pas que les lignes qui peuvent être desservies et que les trafics qui peuvent être assurés de façon rentable doivent être gérés selon des principes commerciaux;

d) l'importance optimale du réseau et la densité du trafic ne sont pas des grandeurs immuables. La souplesse d'adaptation est un élément nécessaire d'une saine gestion commerciale.

4. Le Comité ne pense pas que ces quatre principes puissent donner lieu à contestation. S'il les a rappelés, c'est pour deux raisons : la première a trait à la contradiction qui existe, selon certains, entre le chemin de fer considéré comme un service public et le chemin de fer considéré comme une entreprise commerciale. Il n'y a probablement aucun pays de la CEMT où l'une de ces opinions domine de façon absolue; même lorsque la politique est surtout orientée par des notions commerciales, on admet que les pouvoirs publics doivent s'intéresser

à une activité aussi fondamentale que les transports ferroviaires et leur accorder une aide; inversement, même lorsqu'on s'en tient fermement à l'idée que les chemins de fer sont un service public, on s'efforce de les gérer de façon à la fois efficace et économique. Les quatre principes énoncés plus haut, s'ils correspondent à la réalité (comme le Comité en est convaincu) montrent que la prétendue contradiction n'existe pas. L'aide des pouvoirs publics et la volonté d'aboutir à la rentabilité sont largement répandus. Le Comité avait encore une deuxième raison de souligner ces quatre points : c'est qu'ils ont un rapport direct avec l'analyse des coûts. Si l'on tient à maintenir et à exploiter un réseau trop étendu ou à offrir des services trop étoffés pour que les recettes commerciales puissent les financer, il importe de déterminer exactement les activités qui seront effectivement subventionnées et l'importance de la subvention. L'analyse des coûts fournit d'utiles renseignements à cet égard. En second lieu, dans les activités pour lesquelles les chemins de fer jouissent d'une pleine liberté d'action en matière commerciale, l'analyse des coûts est un instrument de gestion extrêmement précieux.

5. Pour passer des généralisations abstraites à des exemples concrets, d'utilisation pratique, on a choisi au hasard quelques exemples, tirés de divers pays, que le lecteur trouvera exposés ci-après :

6. EXEMPLES DE PROPOSITIONS D'INVESTISSEMENTS DANS QUELQUES PAYS

Allemagne

La rationalisation consistant à concentrer les gares de triage dans une vaste région pouvait s'effectuer selon trois méthodes, qui entraînaient des niveaux différents d'investissements et permettaient de réaliser des économies différentes dans le secteur de l'exploitation. Après avoir réuni de nombreuses données et effectué des calculs approfondis dans le secteur de l'exploitation, les trois solutions envisagées ont abouti aux chiffres suivants en ce qui concerne le taux du rendement du capital à investir : 1,8 %, 7,5 % et 14,5 %. Il convient de noter que le résultat le meilleur a exigé les investissements les plus élevés.

Belgique

L'étude pour l'extension de l'électrification sur une ligne a conduit à une décision négative, justifiée par le calcul de la rentabilité.

Pour la rationalisation du réseau des centres routiers appartenant à la SCNB, l'analyse des coûts a permis de décider la fusion de certains centres.

France

Il avait été proposé de doubler la ligne St-Gervais-Valorcine (desserte de stations des sports d'hiver) afin de faciliter le retour des rames vides. Une étude a montré que l'amortissement des travaux était excessif, une meilleure adaptation des dispositifs d'exploitation a permis d'obtenir un résultat suffisant.

En outre, dans le projet d'organisation de la région parisienne, il était prévu la construction d'une cinquième voie banalisée entre Paris-Austerlitz et Choisy. L'organisation d'une commande de trafic permettra d'éviter ou du moins de retarder de plusieurs années cette construction.

La ligne de Mâcon à Cluny (desserte locale doublant la voie Paris-Lyon) doit être traversée par l'autoroute Paris-Lyon (A6). L'analyse des pertes subies par le compte d'exploitation a conduit, pour éviter un ouvrage très important, à faire verser à la SNCF par l'Etat constructeur de la route un capital assez important, mais nettement inférieur au coût de l'ouvrage.

Pays-Bas

Les informations obtenues par l'analyse des coûts ont permis d'établir d'une manière exacte les résultats dans le secteur de transport de marchandises et ont permis en même temps de préparer une restructuration de l'exploitation dans ce secteur.

Royaume-Uni

Tous les projets d'investissements soumis à l'approbation du Ministère des Transports doivent se fonder sur une analyse exhaustive des coûts afin de vérifier si le projet considéré répond aux critères d'investissements fixés par le Gouvernement, autrement dit, si la valeur présente nette est positive, les coûts et bénéfices futurs étant calculés à 10 % par an.

EXEMPLES D'APPLICATION D'ANALYSES DES COUTS POUR LA DETERMINATION DES CATEGORIES DE TRAFIC

Allemagne

On a largement soutenu que les chemins

de fer fédéraux devraient renoncer à effectuer du transport de détail. C'est pourquoi la DB a étudié en 1960 les coûts et les recettes afin de déterminer si la suppression de ce service améliorerait le rendement financier des chemins de fer. Cette étude a montré que le transport de détail couvrait encore une partie importante des frais généraux imputables à ce service, de sorte que sa suppression entraînerait une détérioration des résultats financiers généraux de l'entreprise.

Belgique

L'étude pour le maintien ou la suppression du trafic des charges incomplètes a montré l'intérêt de maintenir ce service.

Pays-Bas

L'analyse des coûts a mené à la décision d'abandonner le transport de bagages dans les trains de voyageurs; ces transports étaient incompatibles avec les mesures prises pour améliorer la qualité du service.

EXEMPLES D'APPLICATION D'ANALYSE DES COUTS POUR LA DETERMINATION DE NOUVEAUX SERVICES

Allemagne

Les services de transport de voitures accompagnant le voyageur fonctionnent depuis plus de dix ans selon des principes assez classiques. Les services et les tarifs offerts jusqu'à présent n'attiraient qu'une certaine classe d'usagers, de sorte que le trafic n'a guère augmenté. Afin d'accroître le trafic, la DB augmentera sous peu le niveau de ses services et offrira des tarifs plus intéressants. Le calcul préliminaire du coût marginal et des recettes marginales a été encourageant. Le nouveau trafic escompté est tel que, dans certaines limites, il n'est pas nécessaire qu'il couvre entièrement les frais généraux.

France

Les barèmes marchandises ont été abaissés au-delà de 300 km en raison du moindre coût et pour attirer le trafic.

Un terme fixe dans les barèmes voyageurs a été introduit pour inciter aux longs voyages dont le prix de revient est plus faible.

EXEMPLES D'APPLICATION D'ANALYSE DES COUTS POUR LA DETERMINATION DES TARIFS

Allemagne

L'introduction de tarifs compétitifs pour le transport des huiles minérales doit encore être approuvée. Sur le trajet qui a fait l'objet d'une étude, le trafic est assuré par un seul transporteur, de sorte que les tarifs des chemins de fer devront s'adapter à ceux de ce concurrent. Le tarif ne couvrira pas entièrement les frais, et l'on étudie actuellement les coûts marginaux afin de déterminer la contribution que ce nouveau trafic apportera aux frais généraux.

Belgique

L'analyse des coûts a permis l'établissement des contrats particuliers du trafic marchandises.

France

Le stationnement des wagons au-delà du délai prescrit a été étudié en fonction des périodes de l'année et a conduit à des dégrèvements des droits dans les périodes creuses.

EXEMPLES D'APPLICATION D'ANALYSES DES COUTS POUR L'APPLICATION DE FERMETURES DE LIGNES

Allemagne

L'étude d'une ligne à faible trafic avait révélé que les recettes obtenues ne couvraient pas entièrement les coûts et que la ligne était en déficit. Cependant, une analyse des coûts et des recettes a montré qu'une suppression totale de trafic sur cette ligne aurait des répercussions défavorables sur les résultats financiers généraux des chemins de fer, répercussions qui ne se produiraient en revanche pas si l'on procédait à une simplification des services de marchandises et à une augmentation des services de passagers. C'est cette dernière solution qui a été adoptée.

Royaume-Uni

Des analyses du coût et des recettes ont été préparées pour plus de 200 services distincts de passagers auxquels il était proposé d'accorder une subvention de l'Etat. Le Gouvernement acceptait de verser des

subventions pour la plupart des services mais, dans certains cas, il exigeait que des améliorations soient apportées à leur niveau et à leur qualité, alors que dans d'autres, il refusait des subventions, amenant ainsi la Direction à préparer la fermeture de ces lignes.

ENFIN, DEUX EXEMPLES CONCERNANT NOTAMMENT LA FRANCE ET LES PAYS-BAS, PEUVENT ETRE DONNES, EN CE QUI CONCERNE L'APPLICATION D'ANALYSES DES COUTS POUR L'ETUDE, D'UNE PART, DE LA SUBSTITUTION DES MOYENS DE TRANSPORTS, ET D'AUTRE PART, POUR L'ETUDE DE SUBVENTIONS OCTROYEES AUX CHEMINS DE FER

France

Desserte à Sens d'une zone industrielle située sur la rive droite de l'Yonne. Il était nécessaire de reconstruire un pont détruit. L'analyse du trafic et la capitalisation du coût ont montré qu'il était préférable de desservir cette zone par des remorques routières porte-wagons (en attendant la conteneurisation).

Pays-Bas

La compensation aux chemins de fer néerlandais pour les désavantages économiques, découlant du maintien de transport de voyageurs, est basée sur une analyse des coûts en conformité avec les principes du règlement des communautés européennes relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion du service public.

TECHNIQUES D'ANALYSE DES COUTS ACTUELLEMENT EN USAGE DANS LES CHEMINS DE FER

7. L'analyse des coûts est largement utilisée dans les grandes entreprises industrielles, qu'elles relèvent du secteur public ou du secteur privé. Son application aux chemins de fer présente certaines difficultés, dues aux caractéristiques particulières de structure et d'exploitation d'un réseau. Cela n'a pas empêché les administrations ferroviaires de mettre au point des techniques plus ou moins perfectionnées adaptées à leur usage. Le Comité a estimé qu'il n'avait pas compétence pour rédiger un traité sur la théorie et la pratique de l'analyse des coûts, ni pour étudier les défauts des méthodes utilisées par telle ou telle administration ferroviaire. Il a préféré indiquer les services que pouvait rendre le calcul des coûts et comparer les méthodes employées dans plusieurs pays Membres, afin de vérifier si elles correspondaient à certaines caractéristiques des rapports entre les chemins de fer et les pouvoirs publics dans ces pays. Ces rapports sont eux-mêmes, bien entendu, un élément essentiel de la politique générale des transports dans chaque pays. Ainsi qu'on le verra plus loin, ils influencent fortement la forme donnée à l'analyse des coûts; inversement, ils peuvent être influencés - et devraient même l'être - par les résultats de l'analyse des coûts, ce qui devrait avoir une influence sur la politique des transports. C'est là une raison supplémentaire pour s'assurer que la méthode utilisée en matière d'analyse des coûts et son application offrent le maximum de garanties.

METHODES D'ANALYSE DES COUTS EN USAGE

8. Le Comité a recueilli des précisions sur les méthodes d'analyse des coûts en usage dans les chemins de fer en Belgique, en France, en République fédérale d'Allemagne, en Grande-Bretagne, en Italie, aux Pays-Bas et en Suède. On trouvera en annexe une description relativement détaillée des systèmes en vigueur dans ces pays. Nous donnerons, dans ce qui va suivre (paragraphes 10 à 14), les principales caractéristiques de ces différentes méthodes, afin de permettre des comparaisons. L'analyse des coûts est pratiquée sous une forme ou sous une autre par les chemins de fer de presque tous les pays Membres. Elle a, ou devrait avoir, deux buts essentiels : recueillir des renseignements indispensables pour les décisions que les administrations ferroviaires doivent prendre sur le plan commercial; permettre aux gouvernements d'arrêter leurs politiques ferroviaires et d'en apprécier les conséquences financières d'après les données objectives. Bien entendu, ces deux objectifs sont étroitement liés.

9. Comme on pouvait le prévoir, les réseaux ferroviaires sur lesquels des renseignements ont été donnés au Comité emploient différentes méthodes en matière d'analyse des coûts. La méthode adoptée et le degré d'exactitude à réaliser dépendent de l'usage qui doit être fait des données recueillies. Pour les renseignements nécessaires aux décisions de la direction, les buts semblent les mêmes. Dans la plupart des chemins de fer européens, par exemple, la comptabilité

analytique sert à mesurer la rentabilité ou le déficit relatif des diverses catégories de trafic. Il s'agit de savoir si les recettes d'un trafic donné sont liées aux coûts directement imputables, majorés d'une part plus ou moins arbitraire d'autres coûts. Sur le plan commercial, il est évident que les chemins de fer s'efforcent normalement de couvrir ces deux types de coût dans chaque trafic pris isolément, mais ils ne parviennent pas toujours à couvrir les coûts non imputables.

10. Les différences entre les méthodes d'analyse des coûts appliquées par les chemins de fer des divers pays dépendent en grande partie des relations financières qui existent entre les administrations ferroviaires et leurs gouvernements respectifs. Lorsque les chemins de fer dépendent de l'aide financière des fonds publics, il est encore plus important d'avoir des renseignements fermes sur les coûts, étant donné les conditions auxquelles cette aide est subordonnée et les objectifs spécifiques auxquels elle est censée répondre. Les exemples cités ci-après montrent comment les conditions de la subvention influent sur les méthodes de calcul des coûts utilisées aux fins de politique générale.

11. Le Gouvernement du Royaume-Uni a décidé d'accorder aux chemins de fer britanniques des subventions pour les services de passagers non rentables que le Gouvernement estime souhaitable de maintenir pour des raisons d'ordre économique ou social; la plupart consistent en trains omnibus, mais un certain nombre de trains semi-express ou semi-directs bénéficient également d'une subvention. D'autres trafics ne produisent aucune recette qui permettrait de couvrir les frais des services bénéficiant de subventions, de sorte que le Gouvernement a accepté que ces dernières soient calculées sur la totalité du coût qu'entraîne la prestation de ces services. Lorsque la capacité de l'infrastructure n'est pas supérieure aux besoins du service subventionné, la totalité de son coût est supportée par ce service, que d'autres services utilisent ou non l'infrastructure qui se trouve de ce fait subventionnée. Mais ceci est exceptionnel dans la plupart des cas, le service subventionné supporte une part du coût afférent aux facilités qu'il partage avec d'autres trafics. Ces derniers ne sont pas censés apporter une contribution financière directe aux trafics subventionnés. Etant donné la base sur laquelle se fondent ces subventions, le coût des services subventionnés doit être calculé de façon aussi précise que possible. En revanche, les services de marchandises ne bénéficient d'aucune aide; le réseau routier et le développement de l'industrie des transports routiers revêtent une telle ampleur que si les recettes découlant du fret par chemin de fer ne peuvent couvrir le coût de ces services, le trafic peut être assuré par la route, fait qui ne soulève aucune objection. Aussi le calcul du coût des services de marchandises et des services de passagers non subventionnés n'entre-t-il en ligne de compte pour le calcul des subventions que dans la mesure où ces services supportent une partie du coût des facilités qu'ils partagent avec les services qui bénéficient d'une subvention. A tous les autres égards, la fixation de leur coût relève du Conseil des chemins de fer.

12. Si au contraire, un Gouvernement décide - comme c'est le cas en Suède - d'accorder son aide, sur une base géographique, à la totalité du trafic dans certaines régions, la subvention se répartit sur un certain nombre de catégories de trafics et la nécessité de calculer avec précision le coût d'un de ces trafics est moins pressante.

13. En France, en raison des relations financières entre les autorités publiques (Etat et autorités locales), et la SNCF, on procède déjà à une analyse spéciale des coûts en ce qui concerne le trafic de banlieue dans la région parisienne. Le reste du déficit est couvert par une subvention générale, qui s'applique à tous les autres trafics sans distinction. Cependant, lorsque la convention actuellement en vigueur reviendra en négociation, le système actuel fera place au remboursement par l'Etat de charges nettement définies. Dans cette hypothèse, l'analyse des coûts acquerra une importance vitale, d'autant que les autorités publiques vont prendre en charge une partie des dépenses d'infrastructure.

14. Une ventilation des coûts globaux a été élaborée par les chemins de fer néerlandais, principalement afin de pouvoir déterminer les sources du déficit. Pour le trafic voyageurs, l'ensemble des dépenses et des recettes a été ventilé selon les différentes activités dans ce secteur, ce qui permet d'apprécier la rentabilité de chaque trafic de voyageurs. Dépenses et recettes sont extraites du compte profits et pertes, les chemins de fer étant considérés comme une entreprise continue, qui utilise un réseau homogène de lignes. Cette méthode permet d'établir des comparaisons entre les résultats des différentes activités et de contrôler

la productivité. Pour le trafic marchandises le gouvernement néerlandais n'envisage pas de donner des aides et une ventilation des coûts n'est faite que pour quelques grandes catégories de trafic. Il faut remarquer que la méthode qui est décrite ne peut pas servir de base aux décisions touchant la fermeture de lignes ou l'arrêt de certaines activités. Elle a été conçue pour répondre aux obligations souscrites au sein du Marché Commun Européen concernant la politique générale des transports, et plus particulièrement la suppression, ou la compensation en cas de continuation, des activités non commerciales des chemins de fer.

ANALYSE DES DEPENSES D'INFRASTRUCTURE

15. L'imputation des dépenses d'infrastructure des chemins de fer est le problème qui retient le plus l'attention dans la plupart des pays qui ont fourni des renseignements. La Suède mise à part, cette imputation se fait, semble-t-il, dans des conditions un peu plus complexes qu'au Royaume-Uni. Comme en Suède, les secteurs géographiques à faible trafic sont séparés, la totalité des dépenses d'infrastructure de certaines lignes peut être imputée aux services déficitaires. D'autres administrations adoptent des méthodes analogues à celles du Royaume-Uni, mais parfois plus compliquées.

16. Dans les chemins de fer néerlandais, la ventilation de ces dépenses est fondée sur la relation de cause à effet entre la fourniture des services et des dépenses. Dans ces calculs, on considère que le trafic voyageurs et le trafic marchandises ont la même valeur, les dépenses d'infrastructure étant communes aux deux activités.

On opère une distinction entre le "coût de la capacité" et le "coût d'utilisation".

Par "coût d'utilisation", on entend les dépenses qui varient proportionnellement au volume du trafic (celles qui correspondent à l'usure, par exemple).

L'imputation du coût d'utilisation se fait d'après des hypothèses dont certaines sont d'ordre technique. Ces dépenses peuvent alors facilement être rapportées au nombre de tonnes kilométriques brutes produites.

Par "coût de la capacité", on désigne les dépenses qui ne varient pas avec le volume du trafic (dépenses de voies et de signalisation, par exemple). L'imputation de ces dépenses se fait d'après le temps d'occupation d'un secteur de voies par les trains de différentes catégories.

Ces définitions sont tirées d'une étude de la CEE sur les dépenses d'infrastructure.

Le principe du temps d'occupation ne donne lieu à aucune difficulté lorsqu'il s'agit d'une activité répartie régulièrement dans le temps; mais les chemins de fer doivent assurer des services de densité irrégulière, si bien qu'ils ont une capacité excédentaire pendant les heures creuses.

Pour imputer le coût de la capacité, on choisit un facteur considéré comme responsable de l'excédent de capacité, auquel on impute la dépense étudiée. Dans les chemins de fer néerlandais, ce facteur est le trafic voyageurs, dont le temps d'occupation des voies est supérieur à celui du trafic marchandises.

Pour imputer le coût de la capacité d'une ligne donnée, on prend le temps maximal d'occupation pendant une période donnée.

On impute au trafic non prioritaire, (il s'agit en majeure partie de trafic marchandises), le coût de la capacité correspondant au temps d'utilisation de la section de voie et l'on impute au trafic prioritaire (il s'agit la plupart du temps de trafic voyageurs), non seulement le coût de la capacité mais aussi la majeure partie du coût de l'excédent de capacité. Dans ce système, les trains de marchandises utilisant une section donnée pendant la période de pointe sont traités comme trafic voyageurs.

17. Quant aux principes généraux selon lesquels on calcule les coûts avant de définir une politique, il convient de noter que la méthode analytique est suivie dans la plupart des cas. Au Royaume-Uni, on estime que la simplicité de cette méthode présente des avantages lorsque de nombreuses charges doivent être supportées par une seule catégorie de trafic. Dans d'autres pays, la méthode d'imputation utilisée est analogue à la méthode britannique fondée sur les unités kilométriques (trains et tonnes-kilomètres), ce qui facilite la ventilation des coûts entre les divers trafics selon la méthode analytique. En Allemagne, les chemins de fer fédéraux utilisent une méthode synthétique pour déterminer les coûts d'exploitation des trains, mais tous les autres coûts sont calculés selon une méthode analytique. Les chemins de fer fédéraux allemands sont parvenus à imputer d'une manière directe ou "semi-directe" 63 % de leurs coûts selon l'"origine des coûts".

Les renseignements recueillis sur certaines causes de déficit ont permis au gouvernement fédéral allemand d'indemniser les chemins de fer fédéraux des pertes occasionnées par certains transports de voyageurs à tarif réduit (écoliers, par exemple). Au Royaume-Uni, on n'a pas tenté jusqu'à présent de subventionner certaines classes de trafics dans telle ou telle grande catégorie; la subvention est allouée sur la base d'un service voyageurs plutôt que pour certains composants de ce trafic. En Belgique, les coûts moyens sont déterminés par une analyse des dépenses totales d'exploitation, d'où l'on tire les dépenses moyennes d'exploitation (coût par train-kilomètre et par tonne kilométrique brute remorquée) ainsi que les dépenses moyennes de chaque trafic (par unité de trafic : voyageurs-kilomètre, tonnes-kilomètre taxées). En France, l'analyse des coûts est utilisée pour calculer, soit le coût moyen général des différentes catégories de trafics et de trains, soit le coût de mouvements particuliers. Pour calculer le coût général moyen on groupe les mouvements en catégories aussi homogènes que possible, selon la procédure suivante :

- on détermine les coûts d'après les données comptables;
- on corrige ces coûts de façon à les normaliser;
- on détermine les résultats de chaque catégorie d'après les statistiques d'exploitation;
- on calcule alors 170 coûts distincts, par train-kilomètre et tonne kilométrique brute remorquée. Ces coûts moyens sont ventilés selon la nature du trafic (par ventilation directe, sur une base statistique, ou par des formules comptables).

On regroupe alors les coûts selon les types de trains, de voyageurs, d'expéditions et selon la destination (importations, exportations, transit, transports intérieurs).

On vérifie la ventilation, on opère des corrections, on calcule des différences et on tire les totaux. On arrive finalement à deux coûts : le coût général moyen d'une catégorie de trafic, avec le quotient des coûts connexes par le volume de trafic correspondant, et le coût marginal d'un service, avec le quotient de l'accroissement des coûts par la fréquence du service.

On corrige ces coûts des variations de prix, au moyen d'un indice de prix.

Les études concernant des acheminements particuliers et les études de prix résultent d'une analyse détaillée de trafic. Elles permettent d'établir le bilan d'une ligne, de déterminer un itinéraire économique, de calculer la rentabilité de tel ou tel moyen de traction et celle des investissements.

L'ANALYSE DES COUTS ET LES RAPPORTS ENTRE GOUVERNEMENTS ET CHEMINS DE FER

18. Cette comparaison entre les diverses méthodes d'analyse des coûts confirme qu'il existe un rapport, déjà mentionné au paragraphe 10, entre les systèmes de calcul des coûts et l'aide financière des pouvoirs publics. Le simple fait d'avoir établi qu'il en est ainsi ne suffit pas à justifier les travaux du Comité. En fait, la comparaison est encore plus instructive : elle montre qu'en changeant les méthodes et dans certaines limites d'exactitude, le calcul des coûts permet aux Gouvernements qui veulent subventionner certains services ferroviaires de déterminer avec un degré satisfaisant de certitude la charge que chaque service ainsi subventionné fait supporter aux fonds publics. Ce qui est extrêmement intéressant, c'est qu'on peut ainsi juger si le coût obtenu correspond aux avantages que ces services sont destinés à rendre à la collectivité. Ainsi, en France, ces calculs servent de base à l'établissement du Plan et des bilans économiques sont élaborés lors du lancement de certains grands projets intéressant les transports, lorsque, par exemple, on veut mettre en concurrence les chemins de fer et les pipelines. D'autre part, si les coûts de tous les services et facilités offerts par les chemins de fer, pour des raisons de politique publique et non de choix commercial, sont mesurés et remboursés de façon exacte et s'il y a encore un déficit, sa cause doit être recherchée ailleurs, probablement dans des domaines où les directions des chemins de fer ont compétence pour la combattre.

ANALYSE DES COUTS ET GESTION COMMERCIALE

19. On a dit plus haut que l'analyse des coûts a un autre rôle, qui est de fournir des données pouvant servir de base aux décisions de gestion. Il y a un rapport évident entre la détermination précise du coût des trafics et la fixation des prix. Ainsi, en France, les limites inférieures des tarifs sont fixées par référence au coût marginal; ce principe a permis d'établir des

tarifs spéciaux pour les wagons complets et les trains complets, d'éviter que certains itinéraires en subventionnent d'autres et, à titre expérimental, de faire varier les tarifs de façon à tenir compte des pointes de trafic. Le rapport entre les prix et les coûts étant déjà traité dans une autre étude de la CEMT, on ne s'y attardera pas ici. Par extension, ce rapport entre les coûts et les tarifs devient naturellement un élément capital de la politique au sens large. Appliqué à un trafic ou à un groupe de trafics, il permet de déterminer, de façon réaliste, si les ressources doivent servir à conserver ou à reconquérir certains trafics ou s'il faut y renoncer et affecter ces ressources à d'autres utilisations plus rémunératrices. De même, ce rapport est certainement très utile pour juger du maintien ou de la fermeture d'une ligne ou d'un service. (Ce qui ne veut pas dire que les données relatives aux coûts soient la seule considération à faire intervenir, mais que, sans elles, les bases d'une décision sont nécessairement incomplètes). En France, par exemple, le calcul des coûts "différentiels" et la comparaison avec les coûts correspondants des transports routiers jouent un rôle décisif dans la décision de fermer certaines lignes au trafic voyageurs. De telles décisions débouchent, manifestement sur le domaine des investissements.

20. Il y a intérêt aussi à souligner qu'une méthode de calcul des coûts qui dépend essentiellement de la forme de l'aide accordée par un Gouvernement aux chemins de fer ne sera pas nécessairement un guide approprié pour les décisions d'ordre commercial, c'est-à-dire pour celles que la direction est constamment amenée à prendre dans le domaine laissé à sa discrétion. Lorsque tel est le cas, la direction des chemins de fer, si elle veut établir des évaluations plus sûres, devra compléter par des additions ou des précisions uniquement destinées à l'usage interne le système de calcul des coûts qu'elle utilise pour asseoir sur une base plus rationnelle l'aide financière de l'Etat.

21. Dans ces domaines laissés à leur entière discrétion, les chemins de fer ne sont pas tous libres de supprimer certains trafics ou services qu'ils jugent impossible d'assurer ou de fournir autrement qu'à perte. De nombreux réseaux constatent une baisse de trafic dans des transports où il existe des solutions de remplacement satisfaisantes avec les modes de transport concurrents. Dans ce cas, il ne peut s'agir pour les chemins de fer d'exploiter une situation dominante. Au contraire, le prix que le chemin de fer peut obtenir pour tel ou tel trafic sera souvent inférieur à son coût marginal d'exploitation à long terme, c'est-à-dire au coût des ressources actuellement utilisées, majorées du coût de remplacement des avoirs renouvelables servant à assurer ce trafic. Dans ce cas, deux questions se posent aux administrations ferroviaires :

i) faut-il ou non accepter le trafic en cause ? et
ii) faut-il ou non remplacer un actif donné, actuellement utilisé par divers trafics dont la rentabilité à long terme peut varier ?

De telles décisions ne peuvent intervenir que dans les cas où les trafics et services en question sont ceux pour lesquels les chemins de fer sont libres de mener leur exploitation selon des principes commerciaux. Dans les cas mentionnés, leur stratégie en matière d'investissement devrait être de ne remplacer les actifs que dans la mesure justifiée par des trafics pour lesquels les tarifs sont suffisants pour couvrir leurs coûts marginaux à long terme. Il est nécessaire de connaître les coûts pour pouvoir prendre ces deux sortes de décision.

22. A l'alinéa d) du paragraphe 3, on a insisté sur la nécessité, pour la direction des chemins de fer, de pouvoir s'adapter à des conditions changeantes. Cette remarque vaut naturellement aussi pour d'autres modes de transport. L'activité d'une entreprise de transport consiste à acquérir ou à abandonner des trafics, avec les charges correspondantes. Quelques modes de transport sont capables de le faire plus ou moins simultanément. Les chemins de fer souffrent d'un retard considérable dans ce processus. Leur situation serait meilleure si l'on trouvait le moyen d'abréger le délai entre la perte ou l'abandon d'un trafic et la disparition du coût correspondant, que cette disparition soit assurée par une redistribution des ressources ou par le non-remplacement d'actifs. Mais il faut d'abord identifier les trafics déficitaires et les coûts correspondants. Pour cela, la direction doit être renseignée sur :

i) la façon dont les coûts varient, dans chaque centre de production, en fonction du volume du trafic; et
ii) les caractéristiques, en matière de recettes et de coûts à long terme, des trafics qui seront compromis si le volume de travail d'un centre de production se réduit.

C'est sur ces points que les services ferroviaires d'analyse des coûts doivent fournir des renseignements.

23. CONCLUSIONS

a) On s'est efforcé, dans ce rapport, de montrer comment un système d'analyse des coûts, rationnelle et bien appliquée, peut réduire les domaines dans lesquels les Gouvernements, cherchant à atteindre les objectifs de leur politique générale de transport et les administrations de chemin de fer, cherchant à tirer le maximum de rendement économique de leurs entreprises, doivent prendre des décisions par voie d'intuition ou de jugement subjectif. Inversement, l'analyse des coûts accroît les domaines dans lesquels les décisions peuvent être prises sur la base de faits déterminés et mesurés. Cela ne veut pas dire que les techniques d'analyse de coûts en usage sur tous les réseaux sont parfaites. Elles sont plus ou moins perfectionnées et les méthodes utilisées peuvent être progressivement raffinées. Les éléments fournis dans ce rapport inciteront peut-être les experts de certaines administrations à explorer plus en détail les progrès accomplis par leurs collègues dans d'autres pays et à examiner s'il est possible de rendre plus sûres leurs propres techniques. Il existe déjà des moyens d'y parvenir. Si le jugement émis plus haut, sur l'intérêt de l'analyse des coûts paraît fondé, il semble hautement désirable que les efforts faits dans ce sens soient poursuivis.

b) Par le passé, le calcul précis des coûts dans les chemins de fer était entravé par les incertitudes qui règnaient dans certains domaines, notamment en ce qui concerne la ventilation des coûts généraux à long terme entre les lignes et les trafics et la ventilation des dépenses d'infrastructure entre les trafics, cette dernière passant, à l'époque, pour soulever des difficultés pratiquement insurmontables. Les renseignements recueillis pour l'établissement du présent rapport montrent que grâce aux progrès réalisés dans les techniques d'analyse des coûts, les dirigeants des chemins de fer peuvent maintenant obtenir des réponses plus systématiques à ces questions.

c) L'application systématique d'une analyse exacte des coûts contribue grandement à élucider les rapports existant entre les pouvoirs publics et les chemins de fer en ce qui concerne les fonctions que ces derniers sont tenus d'assumer dans l'intérêt de la collectivité; elle permet d'établir une distinction nette entre les activités pour lesquelles les pouvoirs publics acceptent d'assumer une responsabilité financière et celles pour lesquelles la direction des chemins de fer devrait prendre ses décisions en toute liberté.

d) Autant que possible, l'analyse des coûts devrait définir le rapport de causalité entre la production et tous les coûts y afférents, de sorte qu'au moment de la fixation de la compensation qu'il convient de verser aux chemins de fer en raison de leur fonction sociale, on puisse établir, entre les pouvoirs publics et les chemins de fer, un rapport financier capable d'assurer une exploitation continue et indépendante.

e) L'analyse des coûts donne aussi aux pouvoirs publics le moyen de juger si les montants qu'ils versent sont proportionnés aux avantages qu'ils sont censés apporter. Peut-être s'apercevra-t-on que les résultats souhaités peuvent être obtenus par d'autres moyens, considérablement moins coûteux que ceux auxquels on a recouru jusqu'à présent (qu'il s'agisse de méthodes différentes d'exploitation des chemins de fer ou de l'utilisation d'autres modes de transport) ou bien que la situation est à d'autres égards différente de ce que l'on supposait.

f) Si, dans les domaines où ils ont l'obligation ou la latitude d'agir commercialement, les chemins de fer s'efforcent sérieusement de réduire leur déficit en améliorant leur efficacité et en adoptant une attitude plus sélective à l'égard des trafics, des investissements, des fermetures de lignes, des tarifs, de l'utilisation du personnel, etc., des méthodes perfectionnées d'analyse des coûts leur sont indispensables. Dans la mesure où cela dépend d'eux, les Gouvernements devraient encourager les chemins de fer à appliquer ces méthodes.

g) Le système le plus perfectionné et le plus précis ne pourra avoir d'effets sur la situation d'un réseau ferroviaire si les intéressés n'ont pas la volonté de l'appliquer de façon systématique et de tenir compte des éléments qu'il met en lumière. Cette observation s'applique aussi bien aux administrations ferroviaires qu'aux Gouvernements. Pour qu'elle ait de la valeur, l'analyse des coûts doit s'effectuer de façon continue et vérifier, dans une situation en constante évolution, si les hypothèses à partir desquelles ont été formulées les décisions antérieures sont confirmées par la

réalité. L'analyse des coûts offre un moyen de vérifier si les chemins de fer jouent dans le système national de transport le rôle qu'ils sont le mieux à même d'assumer du point de vue technique et économique et s'ils le font au coût le moins élevé pour la collectivité. Aussi l'analyse des coûts peut-elle et doit-elle fournir les données indispensables au développement d'une politique saine des transports.

Section III

QUESTIONS DE CARACTERE GENERAL

(POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS)

RESOLUTION n° 20 CONCERNANT L'ETABLISSEMENT DE REGLES GENERALES POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX EFFECTUES PAR AUTOCARS ET PAR AUTOBUS[1]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris le 16 décembre 1969,

VU le rapport ci-après du Comité des Suppléants /CM(69)24/ concernant l'établissement de règles générales pour les transports internationaux effectués par autocars et autobus;

CONSTATANT qu'à la suite de nombreux échanges de vues au sein de la CEMT, le moment est venu de réaliser une certaine libéralisation dans les transports de voyageurs par route;

PREND ACTE du contenu du rapport;

APPROUVE les définitions des services réguliers, des services de navettes et des transports occasionels telles qu'elles sont reprises dans le rapport;

INVITE les pays membres de la CEMT :

- à réaliser une libéralisation des transports occasionels de voyageurs comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide, à partir du 1er janvier 1971, et
- à appliquer les normes de contrôles indiquées dans le rapport;

EXPRIME le souhait que les pays membres soient en mesure de libéraliser dans un proche avenir les services de transports occasionnels comportant le voyage aller à vide et le voyage de retour en charge;

et pour ce faire,

CHARGE le Comité des Suppléants de poursuivre les études dans ce sens en liaison étroite avec l'harmonisation des conditions de concurrence.

1. La Délégation française a présenté une réserve sur l'ensemble de la Résolution.

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS
SUR L'ACCES AU MARCHE (TRANSPORTS DE VOYAGEURS CONTRE REMUNERATION) EN VUE DE L'ETABLISSEMENT DE REGLES GENERALES POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX EFFECTUES PAR AUTOCARS ET PAR AUTOBUS

[CM(69)24]

A. REGLES GENERALES

Section 1

DEFINITIONS

I. Services réguliers

1. Une ligne régulière est un service assuré

- sur un itinéraire fixé,
- selon une fréquence, des horaires et des tarifs fixés et publiés à l'avance ;

autorisé

- à déposer ou à prendre des voyageurs aux points terminaux ainsi que, dans la limite des autorisations délivrées dans chaque pays, en cours de route à des points fixés ;

soumis

- dans la limite des lois et règlements nationaux, ainsi que des conditions des autorisations délivrées à l'obligation d'accepter aux points terminaux et aux autres points de chargement éventuellement fixés, tout voyageur qui se présente, pourvu que le transport soit possible avec le matériel de transport usuel permettant de satisfaire les besoins ordinaires du trafic.

2. Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers, ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au paragraphe 1. De tels services - assurant notamment le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile et le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile - sont dénommés "Services réguliers spécialisés".

Le caractère régulier des services n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adapté aux besoins variables des intéressés [1].

II. Services de navette

1. Les services de navette sont organisés pour transporter en plusieurs allers et retours, d'un même lieu de départ à un même lieu de destination, des voyageurs préalablement constitués en groupes. Chaque groupe, composé des voyageurs ayant accompli le voyage aller, est ramené au lieu de départ au cours d'un voyage ultérieur.

Par lieu de départ ou de destination on entend la localité de départ ou de destination, ainsi que ses environs.

2. Il est interdit de prendre ou de déposer des voyageurs en cours de route.

3. Le premier voyage de retour et le dernier voyage aller de la série des navettes ont lieu à vide.

1. Le paragraphe 2 tient compte de la réglementation figurant à l'Article 1, paragraphe 3 du Règlement n° 117/66/CEE. Ce règlement est obligatoire pour les Etats membres de la Communauté Economique Européenne. Les autres pays Membres de la CEMT devront décider s'ils s'y rattachent ou non.

III. Transports occasionnels

1. Les transports occasionnels sont ceux qui ne répondent ni à la définition des services réguliers, ni à celle des services de navette. Ils comprennent :

a) les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ,

b) les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide,

c) les services comportant le voyage aller à vide et le voyage de retour en charge,

d) tous les autres services.

2. Il est interdit aux transports occasionnels de charger ou de déposer des voyageurs en cours de route, à moins que les autorités compétentes du pays Membre en cause autorisent des exceptions à cette règle. Les voyages peuvent être effectués avec une certaine fréquence sans pour autant perdre ainsi les caractéristiques des transports occasionnels.

Section 2

DISPOSITIONS RELATIVES A LA LIBERATION DES TRANSPORTS OCCASIONNELS

I. Dispositions relatives à la libération des circuits à portes fermées et des voyages de retour à vide

Sont exemptés de toute autorisation de transport de la part des pays Membres autres que le pays où le véhicule est immatriculé, les transports occasionnels visés en Section 1, rubrique III sous (1), phrase 2, a) à partir du 26-11-1965 [1], et ceux visés en Section 1, rubrique III sous (1), phrase 2, b) à partir du 1-1-1971.

II. Contrôle

1. Les transporteurs effectuant des services occasionnels mentionnés à la Section 1, rubrique III, sous (1), phrase 2, a) et b), doivent présenter, à toute réquisition des agents chargés du contrôle, un document de contrôle délivré par les autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule ou par tout organisme habilité à cet effet. Ce document de contrôle ne doit être délivré qu'aux seuls transporteurs bénéficiant déjà d'une autorisation en conséquence dans leur propre pays.

2. Le document de contrôle est établi sous forme de feuilles de route contenues dans un carnet de 50 feuilles de route en double exemplaire dont les originaux sont détachables. Chaque carnet avec ses feuilles de route est numéroté. Les feuilles de route portent une numérotation complémentaire de 1 à 50.

3. Le document de contrôle doit correspondre au modèle figurant en annexe. Les transporteurs ayant accès aux transports dans un Etat membre des CE peuvent au lieu de ce document utiliser dans tous les pays Membres de la CEMT le document de contrôle (Annexe 2) prescrit par le Règlement n° 1016/68/CEE de la Commission du 9 juillet 1968 pour fixer les modèles des documents de contrôle conformément aux Articles 8 et 9 du Règlement n° 117/66/CEE du Conseil.

4. Le carnet est établi au nom du transporteur et il est incessible.

5. La feuille de route doit être remplie en double exemplaire par le transporteur avant le début de voyage. L'original de la feuille de route doit se trouver à bord du véhicule pendant tout le parcours du voyage pour lequel elle a été établie. Le transporteur est responsable de la tenue régulière des feuilles de route.

6. Le carnet doit être conservé par le transporteur, ainsi que les originaux et les copies des feuilles de route, pendant une durée d'un an à partir de la date d'épuisement du carnet.

III. Applicabilité maintenue des réglementations plus libérales en vigueur entre pays Membres

Les dispositions de la Section 2 ne seront pas appliquées pour autant que les réglementations en vigueur dans le cadre des accords bilatéraux et multilatéraux entre

1. Résolution n° 16 de la CEMT (Questions de caractère général).

les pays Membres prévoient un traitement plus libéral.

Section 3

PORTEE

Les dispositions des Sections 1 et 2 sont applicables aux transports internationaux de voyageurs par route s'effectuant par des transporteurs ayant, dans leur propre pays, accès à ces transports

- au départ du territoire d'un pays Membre et à destination du territoire du même pays ou d'un autre pays Membre,
- au moyen de véhicules immatriculés dans un pays Membre et qui selon leur mode de construction et leur équipement conviennent et sont destinés au transport de plus de 9 personnes - y compris le conducteur.

Les dispositions prévues par les Communautés Européennes applicables à l'exécution des transports internationaux de voyageurs par autocars et autobus demeurent intactes.

B. REMARQUES

1. Les définitions figurant en Partie A, Section 1 concordent mot pour mot avec celles adoptées provisoirement par le Conseil des Ministres lors de la 27e réunion tenue le 12 juin 1968 à Dublin - CM/M(68)1, auxquelles seules trois légères modifications ont été apportées, à savoir :

- en Section 1, rubrique I, paragraphe 2 les mots "... au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile ..." ont été substitués aux mots "... au lieu de travail et de ceux-ci vers leur domicile ...";
- en Section 1, rubrique III, paragraphe 2, le terme "pays Membre", partout ailleurs usuel dans l'énoncé se voit maintenant substitué en phrase 2 au terme "Etat membre";
- en Section 1, rubrique III, paragraphe 1, phrase 2 a), les mots "un même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ ..." ont été substitués aux mots "... un même groupe de voyageurs et le ramène au point de départ ...".

La dernière modification s'inspire du texte de l'Article 3, paragraphe 1, phrase 2 a) du Règlement n° 117/66/CEE du 28-7-1966. Les définitions des circuits à portes fermées au sein de la CEMT et des CE concordent ainsi mot pour mot.

Les suggestions présentées lors de la réunion du Comité des Suppléants, tenue les 24 et 25 avril 1969 - CS/M(69)2 - à savoir :

- de substituer le mot "relation" à celui d'"itinéraire" en Section 1, rubrique I, paragraphe 1, et
- de supprimer ou de modifier la phrase en Section 1, rubrique III, paragraphe 2,

ont fait l'objet d'un examen de la part d'un Groupe de rapporteurs institué pour l'étude du problème en cause. Ce Groupe de rapporteurs a conclu qu'il n'existe aucune nécessité de donner suite à ces suggestions.

2. A la suite de délibérations lors de la 25e réunion du Conseil des Ministres tenue le 11-6-1969, ainsi que lors des réunions du Comité des Suppléants tenue les 24-4 et 10-7-1969, il est apparu que la libération des services occasionnels ne saurait être réalisée que par phases successives. La libération des circuits à portes fermées - cf. La Résolution adoptée par le Conseil des Ministres le 26-11-1965 - CM(65)17 - ainsi que celle des voyages aller en charge suivis de voyages de retour à vide, n'offre pas de difficultés. Ces voyages, de même que les mesures de contrôle qui s'y rapportent, pourraient être libérés à partir du 1-1-1971, ce qui implique que l'ensemble des pays Membres approuve les dispositions exposées dans le présent document, et qu'ils soient en outre prêts et à même de prendre les mesures nécessaires sur le plan national (et singulièrement concernant l'impression et la diffusion des documents de contrôle, et le cas échéant, la modification de la législation nationale).

Si la libération des services de transport évoqués plus haut ne doit pas présenter des difficultés, il en va autrement pour la libération des voyages aller à vide suivis de voyages de retour en charge, ainsi qu'il est apparu à la suite des délibérations qui ont lieu jusqu'à présent dans le cadre de la CEMT. Dans cet ordre d'idées, certaines délégations ont fait remarquer que la question de la libération des voyages aller à vide notamment, est étroitement liée à celle de l'harmonisation des conditions de concurrence. D'après ces délégations, il serait possible de faciliter et d'accélérer considérablement la libération des voyages aller

à vide, en prenant, dans un proche avenir, des mesures efficaces en vue d'harmoniser les conditions de concurrence dans le cadre de la CEMT. D'autres délégations, tout en reconnaissant l'intérêt de l'harmonisation, n'estiment pas qu'un lien étroit doive être établi entre cette opération et la libéralisation.

3. Suivant l'exemple du Règlement en vigueur au sein des CE, il est prévu à la rubrique II de la Section 2 l'introduction d'un document de contrôle, un tel document étant indispensable à la protection des intérêts des services réguliers, ainsi qu'au contrôle des transports occasionnels non libérés. La disposition prévue en rubrique II permet de contrôler d'une manière satisfaisante les services de transport par le pays d'immatriculation ainsi que par celui de destination. Le document de contrôle obligatoire (cf. Annexe 2 aux Règles générales), prescrit par les CE, devrait pouvoir être également utilisé par les transporteurs des pays Membres des CE, pour les voyages à destination des pays de la CEMT qui ne sont pas pour autant membres des CE. Ce document est libellé dans les quatre langues officielles des CE (allemand, français, italien, néerlandais). Il conviendrait éventuellement d'introduire un document simplifié, rédigé en trois langues (langue(s) nationale(s), anglais, français) pour les transporteurs des pays Membres de la CEMT mais non des CE, ce qui aurait l'énorme avantage pour les transporteurs de disposer d'un document uniforme, au cours des voyages libérés à destination de tous les pays Membres. Ceci ne devrait pas entraîner de difficultés notoires, le document de contrôle ne comportant presque exclusivement que des chiffres et des noms qui se comprennent sans traduction. En vue de faciliter le contrôle, les pays Membres pourraient en outre prévoir éventuellement de mettre à la disposition de tous les points frontière un modèle du document, rédigé dans la langue nationale dudit pays Membre.

Le document de contrôle devrait se présenter, ainsi qu'au sein des CE, sous forme d'un carnet de 50 feuilles de route en double exemplaire, ce qui permettrait de procéder à des recensements statistiques portant notamment sur le volume des transports internationaux; l'exécution du contrôle se verrait en outre singulièrement facilitée, surtout en ce qui concerne la poursuite d'irrégularités.

4. Les dispositions prévues en Section 2, rubriques II et III, de même qu'en Section 3, s'inspirent dans une large mesure des dispositions visées au Règlement 117/66/CEE du 28-7-1966, ainsi qu'au Règlement (CEE) n° 1016/68 du 9-7-1968.

La disposition prévue à la phrase 2 de la Section 2 est indispensable eu égard à la prescription impérative des CE.

ANNEXE 1

(Page de couverture - recto)

(Papier vert - dimensions 30 x 42 cm)

Texte libellé dans la ou les langues officielles du pays Membre où le véhicule utilité est immatriculé.

ETAT QUI DELIVRE LE DOCUMENT

Carnet n° .....

Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent

CARNET DE FEUILLES DE ROUTE

pour les services occasionnels visés ..... concernant l'introduction de règles générales pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus.

Nom et prénom du transporteur ou raison sociale de l'entreprise :

.....

.....

.....

Adresse : .....

.....

(Lieu et date de délivrance du carnet)

.....

(signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme qui délivre le carnet)

(Verso de la page de couverture du carnet)

Texte libellé dans la ou les langues officielles du pays Membre où le véhicule utilisé est immatriculé.

EXTRAIT

des règles générales .....

(Section 1, rubrique III, Section 2, rubriques I et II, Section 3)

(Recto)

(Papier vert - dimensions 30 x 42 cm)

Carnet n° .....

Feuille de route n° .....

(Texte libellé dans la ou les langues officielles du pays Membre où le véhicule est immatriculé. La traduction du texte dans les langues française et anglaise doit figurer au verso)

FEUILLE DE ROUTE [1]

(à remplir en caractères d'imprimerie)

Etat, qui délivre le document
- signe distinctif du pays -

1. Véhicule

   N° de la plaque d'immatriculation .....

   Nombre de places assises offertes .....

2. Transporteur

   Nom et prénom ou raison sociale et adresse : .....

   .....

3. Nom du ou des conducteurs : 1. ..... 2. .....

4. Nature du service

   a) circuit à portes fermées [2] [3]
   b) voyage aller en charge suivi d'un voyage de retour à vide [2] [3]

5. Programme du voyage

   Dans le cas visé sous 4 b) : Les voyageurs seront déposés à .....
   (lieu et pays)

Date	Etapes journalières de	à	Utilisation du véhicule [4] en charge	à vide	km par jour	Point frontière d'entrée dans le pays Membre considéré

6. Liste des voyageurs (noms et initiales des prénoms) 5)

1.	21.	41. .....
2.	à	à
3.		
à		
20.	40.	60. .....

7. Remarques - modifications imprévues

..... (de la délivrance du carnet)

..... (signature du transporteur)

---

1) L'original de la feuille de route doit se trouver pendant toute la durée du voyage à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.
2) Les services internationaux mentionnés ci-après effectués en tant que transports occasionnels entre l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Grande-Bretagne, la Suède, la Suisse, la Turquie, la Yougoslavie avec des véhicules, immatriculés dans l'un des pays susdits, sont exemptés de toute autorisation de transport de la part des pays Membres autre que le pays où le véhicule est immatriculé:
   a) circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule, qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ,
   b) les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide.
3) Rayer les mentions inutiles.
4) Mettre une croix (x) dans une des deux colonnes selon que l'étape journalière est effectuée "en charge" ou "à vide".
5) Les noms des voyageurs peuvent être remplacés par le nombre de voyageurs, si cela a été convenu avec les pays de destination et de transit.

Remarques et visas éventuels de contrôle.

ANNEXE 2

(Page de couverture - recto)

(Papier vert - dimensions 30 x 42 cm)

Texte libellé dans la ou les langues officielles de l'Etat membre où le véhicule utilisé est immatriculé

ETAT QUI DELIVRE LE DOCUMENT

- Signe distinctif du pays -

Carnet n° .....

Dénomination de l'autorité ou le l'organisme compétent

CARNET DE FEUILLES DE ROUTE

pour les services occasionnels visés à l'article 3 du règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus

Nom et prénom du transporteur ou raison sociale :

.....

.....

Adresse : .....

.....

(Lieu et date de délivrance du carnet)

.....

(signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme qui délivre le carnet)

(Verso de la page de couverture du carnet)

Texte libellé dans la ou les langues officielles de l'Etat membre où le véhicule utilisé est immatriculé

AVIS IMPORTANT

1. En vertu de l'article 5, paragraphes 1 et 2 du règlement n° 117/66/CEE du Conseil du 28 juillet 1966 (JO n° 147 du 9-8-1966, p. 2688/66), sont exemptés de toute autorisation de transport de la part des Etats membres autres que l'Etat où le véhicule est immatriculé, certains services occasionnels internationaux exécutés au départ du territoire d'un Etat membre et à destination du territoire du même ou d'un autre Etat membre au moyen d'un véhicule (autobus ou autocar) immatriculé dans un Etat membre. Les services occasionnels visés par cette disposition sont les suivants :

A. les circuits à portes fermées,

B. les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide,

C. les services comportant le voyage aller à vide à condition que tous les voyageurs soient pris en charge au même lieu et que les voyageurs

C 1. soient groupés par contrats de transport conclus avant leur arrivée dans le pays où s'effectue leur prise en charge, ou

C 2. aient été conduits précédemment, par le même transporteur, lors d'un service visé sous B) ci-dessus, dans le pays où ils sont repris en charge et soient transportés hors de ce pays, ou

C 3. aient été invités à se rendre dans un autre Etat membre, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut pas avoir été constitué uniquement en vue de ce voyage.

2. Les autres services occasionnels qui ne sont pas compris dans une des catégories visées ci-dessus peuvent être soumis par les Etats membres, en vue de l'article 5 paragraphe 3, du règlement n° 117/66/CEE, à autorisation de transport.

3. Une feuille de route doit être remplie en double exemplaire par le transporteur pour tout transport effectué sous forme de service occasionnel, avant le début de chaque voyage.

Le transporteur a la faculté de fournir les indications concernant les noms des voyageurs au moyen d'une liste préétablie sur un feuillet qui doit être collé solidement à l'endroit prévu au point 6 de la feuille de route. Un cachet du transporteur ou, le cas échéant, la signature du transporteur ou du conducteur du véhicule doit être apposé à cheval sur le feuillet et sur la feuille de route.

Pour les services comportant le voyage aller à vide, la liste des voyageurs peut être établie dans les conditions visées ci-dessus, au moment de la prise en charge des voyageurs.

L'original de la feuille de route doit se trouver à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage et être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

4. Pour les services comportant le voyage aller à vide visés au point 1. C), le transporteur doit produire à l'appui du service effectué :

- dans le cas visé sous C 1. : une déclaration attestant que les voyageurs ont été groupés par contrat visé à l'article 5, paragraphe 2 a) du règlement n° 117/66/CEE, conclu avant leur arrivée dans le pays où s'effectue leur prise en charge.
- dans le cas visé sous C 2. : La feuille de route ayant accompagné le véhicule lors d'un précédent voyage aller en charge et de retour à vide, effectué par le transporteur pour déposer les voyageurs dans le pays où doit se faire leur reprise en charge.
- dans le cas visé sous C 3. : la lettre d'invitation de la personne invitante ou une photocopie.

Dans la mesure où les Etats membres soumettent à autorisation de transport les services occasionnels visés au point 2 ci-dessus, l'autorisation de transport doit être annexée à la feuille de route.

Pour tous les services occasionnels, doit également être jointe, le cas échéant, l'autorisation de prendre ou de déposer des voyageurs en cours de route dans un autre Etat membre.

5. Le transporteur est responsable de la tenue régulière des feuilles de route. Celles-ci doivent être remplies en caractères d'imprimerie indélébiles.

6. Le carnet de feuilles de route est établi au nom du transporteur; il est incessible.

7. Le carnet de feuilles de route est délivré par les autorités compétentes de l'Etat membre d'immatriculation du véhicule utilisé ou par tout organisme habilité à cet effet.

(Recto)

(Papier vert - dimensions 30 x 42 cm)

ETAT QUI DELIVRE LE DOCUMENT
- signe distinctif du pays -

Texte libellé dans la ou les langues officielles de l'Etat membre où le véhicule utilisé est immatriculé. La traduction du texte dans les autres langues officielles de la Communauté doit figurer au verso

Carnet n° .....

Feuille de route n° .....

1. VEHICULE

N° de la plaque d'immatriculation ..... Marque .....

Nombre de places assises offertes .....

2. TRANSPORTEUR

Nom et prénom ou raison sociale et adresse .....

.....

3. NOM DU OU DES CONDUCTEURS : 1. .....
2. .....

4. NATURE DU SERVICE

A	B	C1	C2	C3	D

1)2)

Documents à produire à l'appui du service effectué

Services A et B : néant.

Service C 1 : déclaration du transporteur (voir point 9).

Service C 2 : feuille de route d'un précédent voyage aller en charge et de retour à vide, effectué par le transporteur pour déposer les voyageurs dans le pays où doit se faire leur reprise en charge.

Service C 3 : lettre ou photocopie.

Service D : autorisation de transport.

Tous les services indiqués ci-dessus : doit également être jointe, le cas échéant, l'autorisation de prendre ou de déposer des voyageurs en cours de route dans un autre Etat membre.

5. PROGRAMME DU VOYAGE

Prise en charge des voyageurs à : .....
(lieu et pays)

Date	Etapes journalières		Utilisation du véhicule 3)		km par jour	Points frontières d'entrée dans l'Etat membre considéré et signe distinctif du pays
	de	à	en charge	à vide		

FEUILLE DE ROUTE
(à remplir en caractères d'imprimerie)

Instructions

(1) Les lettres "A", "B", "C 1", "C 2", "C 3" et "D" désignent une des catégories de service occasionnel indiquée ci-après :

Service "A": circuit à portes fermées;

Service "B": comporte le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide;

Service "C 1": entrée à vide aux fins de prendre en charge, au même lieu, des voyageurs qui ont été groupés par contrat, visé à l'article 5, paragraphe 2 a) du règlement n°117/66/CEE, conclu avant leur arrivée dans le pays où s'effectue leur prise en charge.

Service "C 2": entrée à vide aux fins de reprendre en charge, au même lieu des voyageurs qui ont été conduits précédemment, par le transporteur, lors d'un service comportant le voyage de retour à vide, dans le pays où ils sont repris en charge. Ils doivent être transportés hors de ce pays.

Service "C 3": entrée à vide, aux fins de prendre en charge, au même lieu, des voyageurs qui ont été invités à se rendre dans un autre Etat membre, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante. Ces voyageurs forment un groupe qui n'est pas constitué uniquement en vue de ce voyage.

Service "D": Tous les autres services. La nature de ces services doit être soigneusement indiquée au point 7.

(2) Rayer les lettres ne correspondant pas au service effectué.

(3) Mettre une croix (x) dans une des deux colonnes selon que l'étape journalière est effectuée "en charge" ou "à vide".

6. LISTE DES VOYAGEURS (noms et initiales des prénoms)

1.	21.	41. .....
2.	22.	42. .....
3.	23.	43. .....
4.	24.	44. .....
5.	25.	45. .....
6.	26.	46. .....
7.	27.	47. .....
8.	28.	48. .....
9.	29.	49. .....
10.	30.	50. .....
11.	31.	51. .....
12.	32.	52. .....
13.	33.	53. .....
14.	34.	54. .....
15.	35.	55. .....
16.	36.	56. .....
17.	37.	57. .....
18.	38.	58. .....
19.	39.	59. .....
20.	40.	60. .....

7. INDICATIONS CONCERNANT LE SERVICE "D":

.....

.....

.....

8. ....
(Date de l'établissement de la feuille de route) (signature du transporteur)

9. DECLARATION DU TRANSPORTEUR CONCERNANT LE SERVICE "C 1" :

Les voyageurs ont été groupés par contrat visé à l'article 5, paragraphe 2 a) du règlement n° 117/66/CEE, conclu avec ..... avant leur arrivée à .....
(pays où s'effectue leur prise en charge)

....
(date) (signature du transporteur)

10. MODIFICATIONS IMPREVUES

.....

.....

.....

(Visas éventuels de contrôle : voir au verso)

VISAS EVENTUELS DE CONTROLE

TRADUCTIONS

(dans les autres langues officielles de la Communauté)

QUESTIONS DE CARACTERE GENERAL

RESOLUTION n° 21 CONCERNANT LES MESURES A PRENDRE POUR L'AMELIORATION DES TRANSPORTS URBAINS

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris, le 16 décembre 1969,

Après avoir pris connaissance du rapport ci-après du Comité des Suppléants sur les mesures prises dans les pays membres de la CEMT, à court et moyen terme en matière de transports urbains [CM(69)27];

CONSTATANT que les difficultés de la circulation dans les villes sont de plus en plus grandes en raison, principalement, de l'accroissement du parc de voitures privées ;

RECOMMANDE aux pays membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports d'encourager l'utilisation des moyens de transport en commun qui constitue, notamment pendant les heures de pointe, le moyen optimal pour l'absorption du trafic de voyageurs, ainsi que la rénovation et l'extension progressives des moyens de transport en commun susceptibles de rendre confortables, rapides et économiques les déplacements dans les villes ;

RECOMMANDE également de susciter l'établissement de plans d'ensemble, définissant les rôles respectifs des divers modes de transport et les mesures appropriées pour atteindre ces objectifs et d'encourager dans ce cadre, la construction de parkings et de zones de stationnement dans la périphérie des agglomérations et dans la mesure où ceci ne porte pas préjudice à la fluidité de la circulation, dans les agglomérations elles-mêmes ;

SUGGERE que soit instituée une politique coordonnée en matière de prix et de promotion de la circulation urbaine assurant un lien entre les entreprises exploitant des parkings et celles exploitant des transports en commun et tendant à inciter les usagers des voitures privées provenant de la banlieue à stationner dans les zones périphériques des agglomérations, en mettant à leur disposition des moyens de transport en commun les reliant dans des conditions attractives au centre des villes ;

EXPRIME l'intérêt qu'il attache aux recherches sur des techniques nouvelles ;

DEMANDE au Comité des Suppléants de poursuivre des études sur le financement des investissements relatifs aux services de transport en commun, capables d'aboutir à des réalisations concrètes.

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS SUR LES MESURES A COURT ET A MOYEN TERME PRISES DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CEMT EN MATIERE DE TRANSPORTS URBAINS

[CM(69)27]

INTRODUCTION

Les causes et les symptômes du problème sont bien connus et évidents (dans une mesure plus ou moins grande) dans les pays fortement urbanisés : expansion des populations urbaines, rapide augmentation du nombre des véhicules, sérieux encombrements, utilisation plus réduite des transports publics.

La plupart des pays de la CEMT réagissent aux encombrements à peu près de la même manière; naturellement, ceux où se trouvent les plus grandes villes sont peut-être plus avancés que les autres en matière de réalisation et de théories.

A plus long terme, il sera nécessaire d'améliorer les infrastructures de base. Outre la construction de plus nombreuses routes urbaines, plusieurs pays étudient ou construisent pour les grandes villes de nouveaux réseaux à circulation rapide qui sont surtout utilisés par les personnes qui se rendent à leur travail. La plupart de ces réseaux sont subventionnés sous une forme ou une autre par les gouvernements centraux. Dans les petites villes, ces nouveaux réseaux ne se justifieront que dans une mesure limitée.

Mais la construction de nouvelles infrastructures exige beaucoup de temps et d'argent. Les structures des villes et des réseaux de transport sont très lentes à se transformer radicalement.

Le présent rapport porte donc essentiellement sur ce qui est en cours ou à l'étude en ce qui concerne la gestion et l'amélioration des réseaux de transports urbains à court et à moyen terme.

Les principaux points évoqués sont les suivants :

i) La nécessité de restreindre l'utilisation des voitures particulières dans les quartiers centraux. On s'efforce habituellement d'y parvenir en réglementant le stationnement sous une forme ou une autre bien qu'on puisse obtenir aussi certains résultats par des politiques de tarification. Il est difficile d'éluder la conclusion que de nouvelles restrictions seront nécessaires.

ii) Le besoin de systèmes compliqués de régulation de la circulation au moyen des calculateurs, d'appareils électroniques, etc. Ces systèmes sont déjà en cours d'installation dans plusieurs des plus grandes villes.

iii) La nécessité de rendre les transports publics plus attrayants, en partie par une amélioration des services offerts (régularité et confort) et en partie par des politiques de tarification. Quelques pays tentent aussi de donner aux autobus la priorité sur les routes. Les transports publics peuvent remplacer les voitures particulières pour les déplacements de caractère social ou touristique dans une mesure qu'il importe aussi de ne pas exagérer.

iv) Les conséquences financières des réseaux de transports publics dont le déficit doit être financé (comme c'est le cas pour la plupart). Cette question est résolue d'une manière variable selon les pays; dans certains, c'est principalement le gouvernement central qui subventionne, dans d'autres, ce sont les municipalités elles-mêmes. Au fond, la question est de savoir si les réseaux de transports publics peuvent devenir (ou rester) financièrement viables ou s'il y a lieu de rechercher une solution différente.

v) Il est important que les villes puissent planifier et gérer leurs réseaux de transport comme un ensemble. Ce point ne devrait pas être sous-estimé.

PLAN DU RAPPORT

Le rapport qui constitue un échange d'informations susceptibles de faciliter la tâche des différents gouvernements, face aux problèmes soulevés par la circulation dans les villes, présente, sous quatre chapitres, les mesures à court et moyen terme envisagées par les pays de la CEMT[1] : le premier chapitre traite les projets d'urbanisme touchant l'infrastructure; le deuxième, le choix des moyens de transport dans les villes; le troisième, le financement et les subventions accordées aux transports en commun; le quatrième, les problèmes de stationnement et de parking dans les villes.

Chapitre I

MESURES A COURT ET MOYEN TERME EN CE QUI CONCERNE LES PROJETS D'URBANISME TOUCHANT L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS URBAINS

Depuis longtemps, de nombreuses villes s'occupent des problèmes qui se présentent de façon chaque jour plus aiguë dans la circulation urbaine en raison de l'accroissement du parc automobile, notamment celui des voitures privées, comparé au développement de l'infrastructure.

Pour résoudre ces problèmes, d'énormes investissements consacrés à l'infrastructure urbaine ont dû être envisagés par les diverses autorités locales et, dans beaucoup de cas, l'Etat lui-même a dû intervenir.

Les investissements nécessaires à l'amélioration de l'infrastructure urbaine dans de nombreuses villes appellent une coordination afin de ne pas provoquer de gaspillage dans l'économie régionale en particulier, et dans l'économie nationale en général. C'est à ce stade de la coordination que l'intervention de l'Etat dans les plans d'urbanisme doit intervenir. Dans la plupart des pays membres de la CEMT, l'Etat ou les municipalités ont dressé des plans d'urbanisme qui couvrent parfois des régions, sinon le pays tout entier.

En Allemagne, on peut citer à cet égard le plan "Neue Vahr", à Brême; la "Nordwest-Stadt" à Francfort/Main et Munich-Perlach; pour la ville de Bonn la création d'une ville satellite, à savoir Meckenheim-Merl, est à l'étude. Tous ces projets ont été dominés par le souci d'assurer le plus tôt possible aux nouvelles villes un service satisfaisant de transports publics (sur rails, dans la mesure du possible).

En Autriche, les autorités compétentes ont essayé d'augmenter la capacité des artères principales par des mesures en matière d'infrastructure et par la réglementation du trafic (signaux aux intersections, interdiction du stationnement et de l'arrêt). En même temps, on a adapté les transports publics aux conditions de la circulation. A cet égard, on peut citer le remplacement, au cours des dernières années, de dix lignes de tramways par des services d'autobus.

Les 47 lignes de tramways, qui sont encore en service, ont été améliorées par la création de sites propres dans les rues où cela a été possible. Deux voies de communication importantes ont été améliorées par la mise en souterrain de tramways.

Le Conseil Municipal de la ville de Vienne a décidé de construire un métropolitain pour subvenir aux besoins croissants des transports. Les travaux de la première étape pour laquelle on prévoit la construction de trois lignes et un délai d'exécution de 10 à 12 ans ont commencé le 3 novembre 1969.

Dans le cadre de la planification régionale pour Vienne et pour les transports à courte distance dans les environs de Vienne, les Chemins de fer fédéraux autrichiens avaient établi une conception globale en ce qui concerne le trafic sur rails. Une partie de cette conception a été réalisée par la construction du "Schnellbahn" (chemins de fer rapide de Vienne) et l'exploitation sur les lignes de correspondance Floridsdorf-Gänserndorf ainsi que sur la ligne du Sud jusqu'à Wiener Neustadt.

Pour les Viennois, le "Schnellbahn" est une voie de communication très importante. Mais il est également important

1. A l'exception de la Norvège et de la Turquie.

pour la population des environs de la capitale et, en particulier, pour les ouvriers et les employés qui l'utilisent pour se rendre à leur travail et pour en revenir.

Déjà, à l'heure actuelle, le chemin de fer rapide de Vienne représente une contribution précieuse à l'amélioration des transports urbains. Son aménagement est envisagé. En 1969, deux nouvelles haltes ont été mises en service.

Tous les plans relatifs au "Schnellbahn" visent à une coordination étroite avec les autres moyens de transports en commun.

En Belgique, les projets d'urbanisme sont établis par les villes elles-mêmes mais doivent être liés au plan de desserte des transports en commun. Dans cinq villes belges, des études de trafic, transposées dans le temps en fonction du développement prévu pour l'urbanisme, ont été réalisées.

Au Danemark, le projet d'un nouveau tunnel sous la ville de Copenhague, en vue de prolonger celui déjà existant, a été dressé.

En Espagne, l'établissement des plans d'urbanisme est orienté vers la réalisation de plans territoriaux et de plans spéciaux. Ces derniers plans sont consacrés principalement aux villes d'art et à la protection des paysages (sites), etc. Bien que les municipalités et les villes peuvent réaliser ces différents plans, c'est à l'Etat qu'en incombe en dernier ressort l'approbation définitive.

En France, la planification urbaine est étroitement liée à l'aménagement du territoire. Exemples de ce fait, le métro régional à Paris, actuellement en cours d'achèvement et les projets à l'étude des métros à Lyon et Marseille, l'utilisation plus intensive des lignes de chemins de fer dans les villes de province et la création de sites propres à l'autobus (tunnels) dans les centres.

En Irlande, avec la participation de l'Institution Nationale de la Planification Physique et de la Recherche dans le domaine de la Reconstruction, le ministère des Collectivités locales a pu encourager un certain nombre d'études d'urbanisme effectuées par des consultants spécialisés.

En Italie, la nécessité de planifier le développement des villes d'une façon rationnelle a amené ce pays à accepter la notion de villes "ouvertes" vers l'extérieur par opposition au type d'accroissement traditionnel et spontané de la ville en "tache d'huile". C'est notamment le cas pour le plan d'urbanisme de la ville de Rome, laquelle prévoit la construction d'une autoroute urbaine désignée sous le nom d'"axe aménagé" qui se trouve actuellement dans une position périphérique mais qui longera le futur centre d'affaires.

Le nouveau critère d'urbanisme en Italie prévoit en outre la création de quartiers résidentiels qui se suffiraient à eux-mêmes et qui seront reliés à l'ancien centre par des transports publics efficaces.

Au Luxembourg, un très important projet d'urbanisme est prévu, celui de l'aménagement de Kirchberg. L'élaboration de ce projet a été confiée au Service d'Urbanisme de l'Etat, qui est placé sous l'autorité du ministère des Travaux Publics. D'autres plans sont également à l'étude, pour la plupart du ressort des particuliers, mais pour lesquels une approbation de la ville de Luxembourg est nécessaire. En outre, des études sont actuellement entreprises en vue d'adapter la voirie aux charges du trafic actuel et futur.

Aux Pays-Bas, des études et des nouveaux plans d'urbanisme sont actuellement réalisés. Parmi eux, il faut signaler le plan établi par la municipalité d'Amsterdam pour le quartier de "Bijlmermeer" dans lequel l'infrastructure sera orientée fondamentalement vers les transports publics. Le même point de vue est adopté dans les plans établis par la ville de Rotterdam pour les quartiers d'habitation au Nord-Est de la ville.

Au Portugal, la construction des gares routières en liaison avec les transports urbains qui assurent le trafic avec le centre des agglomérations est actuellement à l'étude dans plusieurs villes afin d'améliorer la circulation urbaine. Pour la ville de Lisbonne, un plan directeur contient une étude de la circulation qui sert de base au dimensionnement des infrastructures des transports et à la révision du réseau général du métropolitain.

Au Royaume-Uni, dans le Livre Blanc de 1966, sur la politique des transports, le Gouvernement de ce pays a annoncé son intention de développer et d'améliorer les transports en commun.

Les mesures concernant les transports en commun doivent être rationnelles et s'articuler avec les autres aspects du développement urbain; elles comprennent les innovations techniques mais aussi l'amélioration de l'infrastructure urbaine. C'est, par exemple, le cas pour la prolongation de la ligne de métro "Victoria" et le projet d'un système de transport rapide à grande

capacité, que de nombreuses villes étudient actuellement. A Manchester, notamment, une nouvelle ligne de chemin de fer, en partie souterraine, d'environ 18 km de long fait actuellement l'objet d'une étude approfondie.

En Suède, les infrastructures routières dans les villes et également la planification des agglomérations et leur développement sont du ressort de la commune.

En Suisse, les Commissions d'Urbanisme existent ou sont créées dans les villes afin d'étudier des projets d'urbanisme et les sélections optimales des transports en commun à l'avenir.

En Yougoslavie, diverses études sont en préparation, dans bon nombre de villes, sur les transports urbains. Ceux-ci doivent servir de base à l'établissement des projets de réorganisation de ces transports et à la création de conditions pour l'évolution harmonieuse des villes dans lesquelles les moyens de transport modernes serviront à l'intérêt public. Ces études sont insérées dans un programme de construction et de reconstruction des villes, à moyen et à long terme.

Chapitre II

CHOIX DU MOYEN DE TRANSPORT

Dans la plupart des pays membres de la CEMT, le problème présenté dans les grandes villes par l'accroissement progressif du parc automobile privé et ses conséquences dans la circulation urbaine a amené les autorités compétentes à procéder à un choix des moyens de transport. Evidemment, une telle décision présente de nombreux problèmes d'ordre économique, technique et même psychologique. En effet, la décision qui intervient dans le choix d'un moyen de transport provoque de très lourds investissements qui engagent inconditionnellement l'avenir. D'autre part, la structure actuelle des villes milite plus ou moins en faveur de l'un ou l'autre moyen de transport. Finalement, il faut tenir compte d'un élément principal pour la réalisation d'un tel choix, c'est la décision de l'usager lui-même.

En Allemagne, l'Etat fédéral, les länders ou les villes n'exercent aucune influence directe sur le fait qu'un usager utilise sa voiture privée ou un moyen de transport en commun. Toutefois, on estime que les problèmes de transport qui se posent dans les villes ne peuvent trouver de solution que si les déplacements professionnels journaliers sont effectués autant que possible (dans la plus grande mesure du possible) par le moyen de transport en commun.

On cherche indirectement à exercer une influence sur le choix des moyens de transport, en agissant surtout sur les investissements réservés à l'infrastructure.

Une mesure analogue au Road pricing qui tend à décourager l'emploi de la voiture privée n'est pas envisagée en Allemagne.

En Autriche, comme dans la plupart des autres pays membres de la CEMT, le choix entre les moyens de transports publics ou privés est laissé à l'usager. Néanmoins, une tendance de plus en plus marquée se manifeste actuellement dans les pouvoirs publics pour encourager les transports en commun. A cet égard, on prévoit la desserte de nouvelles zones résidentielles par des autobus assurant le trafic jusqu'aux arrêts des tramways du "Stadtbahn" et du "Schnellbahn". Il faut également signaler qu'un métropolitain est en construction à Vienne. On essaie également d'influencer le choix de l'usager vers les transports publics en augmentant leur capacité et en améliorant leur service.

En Belgique, les autorités compétentes en matière de transport tentent actuellement d'influencer indirectement l'usager vers le choix du transport en commun en vue de son utilisation optimale. Dans ce but, depuis le 1er juillet 1969, on a créé à la SNCB des titres de transport valables pour 10 voyages entre les 21 gares et points d'arrêt de l'agglomération bruxelloise. Au moyen de ce titre de transport dont le prix s'élève à 80 frs belges, le prix d'un voyage, c'est-à-dire 8 frs belges, est le même que celui des transports urbains. Les entreprises chargées des transports urbains étudient la possibilité d'établir des titres de correspondance avec les lignes urbaines de la SNCB. Si ces nouvelles mesures obtiennent un résultat satisfaisant, elles pourraient être étendues à d'autres villes.

Les théories avancées jusqu'à maintenant prévoyaient la répartition des types

de moyen de transport en commun suivant un critère tenant compte du débit maximum horaire aux heures de pointe et de la configuration de la ville en question. C'est ainsi que :

- jusqu'à 12 000 voyageurs par heure, le choix du moyen de transport en commun se dirige vers l'autobus ou, éventuellement, les trolleybus, lorsque l'énergie électrique est moins chère ;
- de 12 000 à 20 000 voyageurs par heure, le moyen de transport choisi est le tramway ;
- pour plus de 20 000 voyageurs à l'heure, les semi-métros ou métros sont le moyen de transport choisi.

Ce critère limite pratiquement à des villes de plus de 1 million d'habitants la possibilité de construire des lignes de métro ayant une justification économique.

Au Danemark, en 1962, un projet en vue de remplacer la moitié des lignes de tramway existant à l'époque (14 lignes) par des lignes d'autobus, a été mis sur pied. Trois ans plus tard, un nouveau projet envisage de supprimer, avant 1975, la totalité des tramways pour les remplacer par des autobus.

Les motifs qui sont à la base de ces remplacements sont d'ordre économique, (le chauffeur remplissant en même temps les fonctions de contrôleur de tickets), et d'ordre technique (souplesse des autobus par rapport aux tramways vis-à-vis de l'importance des grands travaux futurs sur la voirie). En outre, les horaires se trouvent améliorés, les intervalles de passage étant plus courts.

En France et en Espagne, l'usage du métro pour les grandes villes telles que Paris, Madrid et Barcelone, est généralisé actuellement, et à Lyon, Marseille, Séville et Valence, la construction d'un métro est à l'étude. L'emploi des autobus a été dernièrement très développé et des bandes sur la chaussée leur ont été réservées. L'emploi des tramways et trolleybus est pratiquement abandonné dans ces deux pays.

En outre, des nouveaux modes de transports en élévation sont à l'étude en France pour leur mise en service dans des villes de plus de 300 000 habitants.

On peut dire que pour ces deux pays, le choix entre moyens de transports publics ou privés est laissé à l'appréciation de l'usager, mais que, comme pour d'autres pays, on essaie d'influencer son choix vers les transports en commun en améliorant la qualité de leur service d'une part, et en cherchant à étendre les zones de stationnement interdit aux voitures privées d'autre part.

En Grèce, des remplacements graduels d'autobus de petite capacité par d'autres d'une plus grande capacité ont été réalisés. L'installation d'un réseau de chemin de fer plus développé dans la capitale est à l'étude.

En Irlande, les autobus sont largement utilisés pour desservir les villes les plus importantes. Bien qu'il n'existe pas de transport souterrain (métro), à Dublin et Cork, il existe des dessertes par lignes de chemins de fer suburbaines.

En Italie, lorsque la circulation peut être acheminée entièrement sous la surface, le choix du moyen de transport se réalise de préférence sur le rail. Par contre, dans les cas où la circulation ne pourrait être acheminée que partiellement sur les voies souterraines, la préférence est donnée, pour des raisons techniques, aux autobus de type urbain. Dans les zones centrales des agglomérations, et encore pour des motifs techniques, les autobus et même les trolleybus sont choisis de préférence au transport sur installation fixe (tramways).

Au Luxembourg, le collège échevinal, par sa décision du 2 mai 1958, s'est déclaré d'accord pour remplacer les tramways par des autobus. C'est désormais le seul moyen de transport en commun existant dans ce pays.

Aux Pays-Bas, on s'efforce, en particulier dans les centres des villes, de parvenir à une utilisation sélective des voitures automobiles. A cet égard, on essaie d'accroître le rôle des transports publics en tant que moyen d'effectuer les trajets du domicile au lieu de travail et vice-versa. Dans certaines villes, à Amsterdam par exemple, le choix des moyens de transport public s'oriente vers le métro. Dans les autres agglomérations, on cherche à donner un rôle très positif aux chemins de fer, et notamment pour les dessertes reliant les régions suburbaines au centre des villes.

Au Portugal, on s'oriente vers un système de transport urbain public et parallèlement, on s'efforce de décourager le transport individuel.

Au Royaume-Uni, dans l'esprit du Livre Blanc de 1966, la politique des transports est orientée vers un développement croissant du transport en commun. Un

certain nombre de mesures intéressant surtout les autobus sont appliquées actuellement afin de réduire les frais d'exploitation et d'utiliser au mieux les ressources disponibles.

Dans le domaine des chemins de fer, on s'attache encore à réduire le réseau plutôt qu'à l'étendre, mais on étudie la possibilité de poursuivre l'électrification des lignes suburbaines. Les chemins de fer britanniques poursuivent la mise au point d'un train rapide. Ce train rapide dénommé "Advances Passager Train" est capable d'atteindre la vitesse de 240 km/h sur une voie classique. Une méthode indirecte qui revient à accorder la priorité aux transports en commun consiste à limiter l'accès des zones encombrées aux autres usagers de la route. Ce système est actuellement sérieusement étudié en Grande-Bretagne.

En Suède, le choix entre les différents modes de transport n'engage que la commune intéressée. Les subventions accordées par l'Etat sont à la disposition des communes et destinées aux investissements de l'infrastructure, et ce sont les communes elles-mêmes qui choisissent le meilleur moyen de les utiliser.

En Suisse, on laisse également aux entreprises de transport public la liberté de choisir les moyens de transport qui correspondent le mieux aux exigences locales.

En Yougoslavie, l'ère de l'automobile est dans sa voie initiale, mais l'évolution est tellement rapide qu'on approche aujourd'hui du point où l'usage de l'automobile cesse d'être un privilège mais l'espérance de la plupart. Les conséquences directes de cette croissance de la motorisation sont semblables à celles constatées dans les autres pays de l'Europe. Comme dans les autres pays, il paraît important de développer le transport en commun. A cet égard, il existe actuellement des tendances très poussées de modernisation des transports par tramways et d'accroissement de l'utilisation de l'autobus comme moyen de transport en commun, les transports par trolleybus restant stationnaires. Il est intéressant de signaler que parmi les 21 villes les plus importantes, seulement une ville utilise les trois moyens de transport; trois utilisent les trolleybus et les autobus, quatre les tramways et les autobus, et treize l'autobus uniquement.

Chapitre III

FINANCEMENT DES PLANS D'URBANISME ET DES MOYENS DE TRANSPORT SUBVENTIONS DES TRANSPORTS EN COMMUN

Dans les chapitres I et II, a été présenté le plan d'urbanisme à court et moyen terme que les différents pays se proposent de réaliser et le choix des moyens de transport que les différentes autorités nationales ont été amenées à faire. Evidemment, pour la réalisation des uns et des autres, il est tout à fait nécessaire de compter sur des moyens financiers suffisants.

Dans ce chapitre III, sont présentées les mesures que les pouvoirs publics ont envisagées afin de procurer ces moyens financiers. En outre, seront également examinées les subventions allouées aux entreprises des transports en commun au cas où elles seraient déficitaires.

Il est du plus grand intérêt, ici, d'attirer l'attention des Ministres des Transports sur la Résolution n° 15 approuvée en juin 1965, par laquelle il était suggéré "qu'en raison des lourdes dépenses en capital qu'implique le développement des services de transport public (par exemple, voies de circulation séparées, services de métro, etc.), les problèmes posés par le financement de ces dépenses méritent de nouvelles études de la part des autorités compétentes". A cet égard, il est nécessaire de signaler que le présent chapitre ne fournit que le résultat d'un échange d'informations. Il serait souhaitable de réaliser un travail beaucoup plus approfondi pour étudier la meilleure façon de financer les investissements et d'examiner ceux-ci non seulement isolément, mais dans l'ensemble de la politique économique générale.

Depuis le 1er janvier 1967, l'Etat fédéral allemand consacre, sous forme de subvention à la construction de routes urbaines (60 %) et de voies ferrées de transport en commun à courte distance (40 %), une certaine partie des recettes de l'impôt sur les huiles minérales (750 millions de DM en 1968). L'Etat fédéral fait face à 50 % du financement de chaque projet encouragé par lui, le reste devant être pris

en charge par d'autres institutions (Land, communes, entreprises de transport).

D'ailleurs, en raison de l'absence d'une réglementation générale pour le financement des transports en commun à courte distance, ce sont les villes qui financent elles-mêmes leur transport en commun. Cependant, il y a une participation du budget fédéral pour le financement des transports de ce genre exécuté par la Deutsche Bundesbahn et, dans une moindre mesure, par la Deutsche Bundesport.

En ce qui concerne les subventions allouées aux entreprises des transports afin de couvrir le déficit de l'exploitation, le régime appliqué est le suivant : pour les services de transport assurés par les villes elles-mêmes, il appartient à celles-ci de subventionner le déficit; pour le transport assuré par la Bundesbahn, une loi la régissant prévoit des compensations financières de la part de l'Etat sous certaines conditions. Ces compensations accordées à la Bundesbahn vont jusqu'à concurrence de la moitié environ du montant du déficit dû aux tarifs appliqués pour des raisons sociales.

Les transporteurs privés exploitant des services de transport en commun à courte distance ne bénéficient que rarement de subventions. Tout au moins, afin d'améliorer la situation financière des entreprises de transport en commun à courte distance, les autobus des services réguliers se voient exemptés, depuis janvier 1969, de la taxe sur les véhicules. Leur exemption de l'impôt sur les huiles minérales est également envisagée.

En agissant selon la compétence que leur confère la loi dans le domaine culturel, certains länders remboursent dans une certaine mesure, aux entreprises de transport en commun à courte distance, la perte de recettes qu'elles supportent du fait de l'application des tarifs pour écoliers.

En Autriche, les entreprises qui assurent les transports urbains sont des entreprises enregistrées selon le droit commercial, en propriété unique de la ville et ne disposant pas de propres fonds, ou bien des sociétés à capitaux. Les premières, nommées le plus souvent "Stadtwerke" "entreprises municipales), établissent leurs propres arrêtés des comptes. Les sociétés à capitaux dressent leurs bilans selon les prescriptions du droit des sociétés.

Lorsque les arrêtés des comptes des entreprises municipales clôturent à perte, le déficit peut être couvert par des subventions annuelles payées par le budget de la ville. Si une entreprise municipale est à gérer selon des principes du gouvernement local, tout financement est effectué par des crédits budgétaires. Le système des recettes destinées à des fins spéciales représente une combinaison de ces deux principes.

Les pertes nettes annuelles des sociétés à capitaux peuvent être éliminées par l'attribution des fonds du budget de la ville ou du budget du "Land" sous forme d'une augmentation de l'apport en capital ou bien d'une subvention pour couvrir le déficit. Cependant, il n'existe pas l'obligation de couvrir les pertes annuelles. Il peut donc arriver que ces sociétés traînent des pertes pendant des dizaines d'années, mais ces pertes ne doivent jamais dépasser la moitié du fonds social. En cas de déficits dus à des investissements, ces sociétés peuvent avoir recours au marché des capitaux. Les entreprises en propriété unique des pouvoirs publics ont besoin de l'autorisation du Ministre des Finances pour contracter un prêt contre obligations partielles ou en monnaie étrangère.

En ce qui concerne la construction du métropolitain de Vienne, il est prévu que l'Etat fournirait une contribution de 2,4 milliards de schillings. Les délibérations à ce sujet sont en cours.

En Belgique, l'Etat intervient, pour le financement des transports publics urbains, sous forme de subventions afin de couvrir, dans une certaine mesure, le déficit provenant de l'application des tarifs imposés par les pouvoirs publics. D'autre part, en vertu des lois relatives à la création des sociétés de transports urbains, l'Etat peut garantir à concurrence d'un montant nominal qui n'excèdera pas le triple du capital statutaire les charges des intérêts et l'amortissement des emprunts émis par ces sociétés. En outre, le Ministre des Transports peut, en cas de nécessité et pour permettre des investissements requis pour des raisons d'intérêt général, proposer à charge du budget de son département, soit des crédits spéciaux, soit des participations (maximum 3 %) dans les charges d'intérêts d'emprunts, pour l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes.

De même, tous les investissements dans de nouvelles infrastructures sont du ressort du budget de l'Etat.

Au Danemark, les déficits éventuels provenant de l'exploitation des chemins de fer suburbains sont couverts par l'Etat, en même temps que le déficit ordinaire des chemins de fer de l'Etat. Les frais occasionnés par des investissements nouveaux dans l'infrastructure sont, en grande partie, couverts également par l'Etat.

En ce qui concerne le déficit provenant des tramways de Copenhague, c'est cette

ville elle-même qui couvre ce déficit.

En Espagne, l'infrastructure des chemins de fer métropolitains est à la charge de l'Etat; les investissements en matériel mobile et les installations sont à la charge des entreprises d'exploitation. Pour ce qui intéresse les liaisons ferroviaires, leur financement est entièrement garanti par l'Etat. Pour les terminus, leur financement dépend de l'organisme qui les a créés. Le financement de l'infrastructure de la voirie est pris en charge par les corporations locales qui cèdent les terrains et par l'Etat qui assure la construction.

Etant donné que la plupart des entreprises qui exploitent les transports urbains sont municipales, il revient aux communes d'assurer la couverture du déficit.

En France, le financement des nouvelles infrastructures de transport en milieu urbain est réparti entre l'Etat et les collectivités locales, selon des pourcentages variables.

Des subventions sont parfois accordées aux entreprises de transport public pour combler le déficit d'exploitation. Par exemple, le déficit de la R. A. T. P. est pris en charge à 70 % par l'Etat et à 30 % par les collectivités locales.

Au niveau gouvernemental, le projet de réforme envisagé pour la SNCF repose sur de nouveaux principes d'attribution des subventions, principes qui pourraient éventuellement s'appliquer aussi aux entreprises de transports publics urbains. Les subventions ont actuellement un double inconvénient : elles imposent de lourdes charges au budget des collectivités publiques, et, attribuées généralement à posteriori, donnent aux entreprises un sentiment de sécurité préjudiciable à l'efficacité de la gestion et à l'exercice d'une responsabilité effective. Dans le nouveau système, on distinguerait :

- les obligations de service public (réductions de tarifs à certaines catégories, obligations de desserte sur des liaisons non rentables, etc.) qui sont imposées par les pouvoirs publics et doivent faire l'objet d'indemnités compensatrices versées a priori par ceux-ci ;
- le déficit d'exploitation proprement dit qui, dans une optique de "vérité des prix" devrait être supprimé, à une double condition : que l'on impute à l'automobile des coûts réels (stationnement payant "Road pricing" etc.) et que les transports publics jouissent de véritables priorités de circulation.

En Grèce, les entreprises de transports urbains sont gérées par des particuliers et des sociétés. Les déficits éventuels qui pourraient se présenter dans leur exploitation sont couverts par une augmentation des tarifs des billets.

En Irlande, les services urbains de transport public sont organisés par l'entreprise nationale des transports : Coras Iompair Eireann (CIE).

Cette entreprise assure à la fois les transports de voyageurs et de marchandises par route et par chemins de fer. Dans l'ensemble, les services de transport routier de voyageurs sont rentables. Le déficit des services non rentables est couvert par les services qui réalisent des bénéfices. Par contre, dans les chemins de fer et plus particulièrement sur les lignes suburbaines, il existe des déficits qui sont couverts principalement par une subvention annuelle de l'Etat, dont le montant est actuellement de l'ordre de £2 000 000.

En Italie, le financement des investissements dans les transports publics urbains provient des biens et d'autres ressources communales dans le cas où les concessions des services sont confiées aux entreprises municipales. Par contre, le financement de ces investissements est assuré par des capitaux privés, si les concessions des services sont confiées à des entreprises privées.

Pour ce qui concerne les critères adoptés pour les subventions aux transports urbains, l'Italie se tient au critère présenté dans le règlement de la Communauté Economique Européenne n° 271/65 actuellement en vigueur. Ces dispositions prévoient le remboursement aux entreprises de transport des charges provenant des obligations de services publics qui ne pourront pas être éliminées ainsi que des charges sociales imposées aux entreprises et prévues en faveur de certaines catégories déterminées d'usagers.

Au Luxembourg, le financement des transports en commun est entièrement assuré par l'administration communale. Ces transports ne profitent d'aucun subside de la part de l'Etat mais, par contre, ils sont soumis au paiement des impôts comme les entreprises privées. Du fait que ces services de transports urbains sont déficitaires, leur exploitation grève lourdement les finances de la ville de Luxembourg.

Aux Pays-Bas, l'Etat néerlandais peut participer jusqu'à concurrence de 50 % au

maximum aux frais (80 % au maximum pour l'acquisition de terrains) incombent d'une façon permanente aux communes au titre de la réalisation des travaux publics nécessaires pour assurer la circulation routière et/ou les transports publics adéquats.

Généralement, les travaux devant être financés par l'Etat s'inscrivant dans un plan de circulation et de transport basé sur une étude réalisée par des experts, étude qui peut également être financée par l'Etat. A cet égard, il faut signaler que, dans l'avenir, les villes seront tenues de dresser des plans dans ce sens.

Aux Pays-Bas, les déficits des entreprises des transports publics sont inscrits au budget de la municipalité. Depuis 1968, le budget national comporte un chapitre spécial pour les transports publics dans les grandes villes. Il est intéressant de signaler la façon selon laquelle le montant prévu dans le budget pour les subventions de ces transports est réparti. En effet, en 1968, le montant des subventions s'élevait à 30 000 000 de florins, dont 15 000 000 de florins pour couvrir le déficit des entreprises de transport qui appliquaient le critère dénommé "Production" et qui tenait compte des kilomètres parcourus et des places offertes, et 15 000 000 de florins attribués sous le critère dénommé "de transport", qui tenait compte du nombre de voyageurs transportés.

Au Portugal, les entreprises exploitant les transports urbains sont de deux types : soit entreprises municipales, soit entreprises privées en système de concession. Quant au financement des investissements par des entreprises du premier type, il s'effectue par des emprunts directs ou par l'émission d'obligations des institutions de sécurité sociale, de corporations et de la banque du développement national. Pour le financement relevant du deuxième type, on a normalement recours à l'auto-financement ou au crédit bancaire.

Le système de financement des entreprises exploitant les transports urbains dans les deux principales agglomérations urbaines, Lisbonne et Porto, est le suivant: à Lisbonne, il existe deux entreprises concessionnaires pour les transports urbains de surface (autobus, tramways), et une autre pour le métro. L'entreprise exploitant les transports de surface maintient un équilibre économique et financier jusqu'à présent, et c'est la raison pour laquelle, pour tous les plans de rénovation d'infrastructure et d'équipement, elle emploie l'autofinancement. Toutefois, la nécessité d'avoir recours au crédit bancaire commence à se faire sentir pour cette entreprise. Il faut signaler également que les charges d'infrastructure sont du ressort de l'Etat ou de la municipalité, sauf dans le cas des tramways.

Pour l'entreprise exploitant le métro de Lisbonne, c'est la ville elle-même qui doit faire face aux dépenses d'établissement des infrastructures sans aucune participation de l'autorité locale de l'Etat. Elle a recours à des émissions d'obligations et au crédit bancaire. Cette entreprise ne reçoit pas de subvention pour l'exploitation, mais toutefois, la commune de Lisbonne verse un apport annuel au capital de la société et avalise les emprunts extérieurs.

Pour la ville de Porto et sa banlieue, l'exploitation du réseau urbain des transports collectifs de voyageurs réalisés par tramways, trolleybus et autobus, est entièrement assurée par un service municipal. Des subventions d'exploitation ne lui sont pas accordées, mais le déficit éventuel est couvert par l'Etat. Cette entreprise municipalisée est également responsable des charges d'infrastructure concernant les tramways, les autres charges étant de la responsabilité de la commune de Porto.

Au Royaume-Uni, le Gouvernement a obtenu depuis peu des pouvoirs accrus pour accorder une aide financière aux entreprises de transport et aux autorités locales responsables des transports, afin d'étendre et d'améliorer l'infrastructure, de moderniser le parc de véhicules et de subventionner l'exploitation de services déficitaires mais socialement souhaitables.

Les nouvelles mesures financières sont de cinq types :

a) Des subventions seront versées à concurrence de 75 % du coût des investissements pour financer des postes importants, tels que l'extension de lignes de chemins de fer urbains, l'installation de nouvelles voies pour autobus, de monorails, de chemin de fer souterrain, etc. Comme il s'agit principalement d'établir des systèmes de transport convenablement coordonnés dans chaque région, les projets en question ne pourront bénéficier d'une subvention que s'ils peuvent s'insérer dans le cadre des plans locaux conçus pour résoudre les problèmes de transport de la région ;
b) Une subvention de 25 % sera versée pour l'achat de nouveaux autobus, à condition que ces véhicules soient conformes à certaines normes. Ce programme sera appliqué pendant

sept ans ;

c) Une autre subvention sera consentie aux entreprises d'autobus afin de compenser en partie l'incidence de la taxe sur les carburants ;

d) Des subventions d'exploitation seront accordées à certains services de chemins de fer de banlieue. On espère que dans l'avenir, et grâce aux mesures de coordination des transports, ces subventions ne seront plus nécessaires ;

e) Les autorités locales ont également reçu de nouveaux pouvoirs pour subventionner les services d'autobus ruraux qu'elles considèrent comme essentiels et qui ne peuvent être commercialement rentables, 50 % des sommes versées venant du budget de l'Etat.

En Suède, dans la plupart des villes, les transports publics urbains s'avèrent déficitaires. Les déficits qui en découlent ne donnent pas lieu à une intervention de l'Etat, mais sont du ressort de la commune elle-même qui peut faire usage à volonté des subventions accordées par l'Etat sans obligation de faire mention de leur destination.

En Suisse, le financement des investissements dans les transports publics urbains est en premier lieu l'affaire des entreprises exploitantes. Lorsqu'il s'agit d'une entreprise communale de transport (ce qui est généralement le cas), le financement incombe à la commune (exception faite de la ville de Bâle où les transports publics urbains sont exploités par une entreprise du canton de Bâle-Ville). La couverture du déficit éventuel est assurée partiellement ou totalement par la commune intéressée. Lorsqu'il s'agit de transport de banlieue, les communes suburbaines bénéficiaires de ce transport sont également appelées à participer à la couverture du déficit.

La Confédération elle-même n'a aucun engagement en ce qui concerne le recouvrement du déficit des entreprises des transports publics urbains.

En Yougoslavie, l'infrastructure des transports en commun pour les services publics urbains est assurée financièrement en partie par le budget des communes et en partie par l'Etat. En ce qui concerne la modernisation de l'équipement des entreprises exploitantes, il est prévu une adaptation progressive suivant les besoins, et le résultat économique de l'exploitation de ces entreprises, actuellement déficitaires, permettra dans l'avenir un certain autofinancement pour assurer cette modernisation. Afin d'établir un équilibre financier de ces entreprises, il est prévu l'introduction par étapes des tarifs suffisants et en même temps, de crédits bancaires appropriés.

Chapitre IV

PROBLEMES DE STATIONNEMENT ET DE PARKING DANS LES VILLES : MESURES POUR LEUR FINANCEMENT

Il a été indiqué dans le premier chapitre de ce rapport qu'une des causes principales du problème actuel en ce qui concerne les transports et la circulation dans les villes est l'accroissement rapide du parc de véhicules privés. Si on tient compte que dans la plupart des grandes villes d'Europe, seulement une petite partie du parc automobile existant circule journellement dans les villes, l'emplacement nécessaire au stationnement et au parking dans les villes pour pouvoir "stocker" les véhicules qui ne circulent pas, et qui gênent et arrêtent la circulation (couloirs de stationnement dans la voirie, etc.), devient de plus en plus important (ainsi à Paris et sa banlieue qui possèdent un parc automobile de 2 000 000 de voitures en 1968, seulement 130 000 véhicules en moyenne circulent pendant les heures de pointe, soit moins de 10 % du total du parc automobile). En outre, si l'on tient compte du nombre des usagers de véhicules venant de l'extérieur pour se diriger vers le centre des villes pour des motifs professionnels, de loisirs ou autres, le problème de stationnement et de circulation en découlant se trouve encore plus aigu. Afin de remédier à cette situation, les pouvoirs publics se sont penchés sur ce problème depuis plusieurs années. On trouvera ci-dessous un aperçu des principales mesures prises ou envisagées dans les pays de la CEMT des diverses théories sur l'emplacement et l'utilisation de ces stationnements ainsi que sur leur financement.

En Allemagne, les villes tentent à prévoir (dans leur centre) les aires de stationnement munies de parcomètres ou de disques de stationnement uniquement. Parallèlement à cette mesure, on crée aux abords des centres des villes des silos à voitures et des aires de stationnement mis à la disposition des usagers gratuitement ou pour lesquels une taxe est à payer.

En outre, le gouvernement fédéral a demandé à une société privée d'étudier les rapports entre la superficie de la ville et les disponibilités en superficie de stationnement afin de connaître exactement les besoins futurs de chaque ville. La règle généralement employée pour le financement des aires de stationnement consiste à y faire participer les communes. Toutefois, il existe la possibilité que des établissements commerciaux coopèrent au financement de la construction des silos des voitures dans les centres mêmes des villes.

Actuellement, le gouvernement fédéral est également intéressé à la création d'aires de stationnement à proximité immédiate des points d'arrêt des services de transport en commun à courte distance. A cet égard, une étude très poussée est actuellement menée par l'Etat en vue de connaître le bien-fondé du financement de ces travaux, grâce aux moyens prélevés sur les recettes de l'impôt sur les carburants.

En Autriche, actuellement, on prend en considération de prescrire des taxes de stationnement sur quelques parkings à Vienne.

En Belgique, en ce qui regarde la politique des parkings, il existe pour Bruxelles un plan général d'aménagement de parkings sur certains terrains choisis de commun accord par le ministère des Travaux publics et celui des communications.

Ces parkings se situent à proximité immédiate des grands axes de pénétration et des gares de métro ou des haltes d'autobus et de tramways ... Certains seront aménagés dans le but d'inviter les conducteurs automobiles à y abandonner leur voiture et à utiliser les moyens de transport en commun pour se rendre au cœur de la ville. D'autre part, l'administration des Routes prévoit autant que possible, à l'occasion de la modernisation des artères qu'elle gère, des parkings en surface le long du bord de la route, ou, si la largeur de celle-ci le permet, des parkings en dents de scie.

Le problème de parking dans le centre des villes a fait l'objet d'une étude exhaustive, qui se trouve en annexe à ce rapport.

Au Danemark, les chemins de fer de l'Etat se sont employés, depuis de nombreuses années, et en collaboration avec les communes intéressées, à établir des parkings près des gares de banlieue.

Ces parkings ne perçoivent pas de taxe de stationnement. Leur construction se fait aux frais de la commune intéressée sur des terrains qui, dans la plupart des cas, sont concédés par les chemins de fer.

En Espagne, bien que le système du stationnement payant sur la voie publique, au moyen de parkomètres, ne soit pas très employé, il est néanmoins pratiqué dans certaines villes. En revanche, le système du stationnement payant contrôlé par du personnel municipal est très répandu.

Il existe également une taxe annuelle obligatoire, d'un montant assez réduit, et variable selon la puissance des véhicules, dans la plupart des villes. Ces taxes sont du ressort de la municipalité et donnent droit aux usagers à l'utilisation de la voie publique comme lieu de stationnement pour leurs véhicules (naturellement dans les zones où le stationnement n'est pas interdit par des règles générales de circulation).

En France, le problème du stationnement est de plus en plus aigu, notamment à Paris et dans la région parisienne. La tendance actuellement va vers une réglementation de stationnement dans le centre des villes. A Paris notamment, la création de parkings souterrains est à l'étude, et il existe déjà actuellement quelques parkings exploités par des entreprises privées. Il est nécessaire, avant de réaliser de nouveaux parkings dans le centre des villes, d'étudier sérieusement les inconvénients découlant d'une circulation supplémentaire attirée aux heures de pointe dans ces parkings. L'utilisation de parcomètres commence à être mise en service dans les centres de plusieurs villes.

En outre, des zones de stationnement ont été créées à Paris (Porte d'Orléans par exemple) avec des tarifs très bas, afin d'encourager les usagers venant de la banlieue à laisser leur voiture aux portes de Paris. A cet égard, il est projeté de créer une sorte de "dumping" entre les prix plus élevés des parkings situés dans le cendre des villes et ceux demandés pour les stationnements localisés dans la périphérie des grandes villes.

En Irlande, le stationnement sur la voie publique est réglementé. Dans certaines voies centrales, le stationnement est habituellement autorisé gratuitement pour

une durée d'une heure. Dans certains endroits, l'autorisation de stationner est prolongée pour la durée d'un jour ouvrable.

Les autorités locales sont habituellement autorisées à aménager des parcs de stationnement en dehors de la voie publique. Des subventions provenant des impôts sur les véhicules (fonds routier) peuvent être accordées pour l'aménagement de ces parkings.

Lorsqu'il s'agit de villes ou de grands centres où l'encombrement de la circulation pose un problème sérieux, ou lorsque les études effectuées par les autorités locales sur la circulation démontrent la nécessité d'aménager des parcs de stationnement en dehors de la voie publique, le fonds routier prend intégralement à sa charge les frais d'aménagement des parcs de stationnement. Dans les autres cas, le fonds routier n'assure que 50 % des frais. Il n'existe de taxes de stationnement ni sur la voie publique ni dans les parcs de stationnement publics aménagés en dehors des voies de circulation.

Il a été décidé de contrôler et de réglementer le stationnement sur la voie publique dans la partie centrale de Dublin au moyen de compteurs. Il est prévu de financer ce système au moyen des recettes que doivent fournir les compteurs et de consacrer l'excédent des recettes au financement d'autres mesures destinées à faciliter la circulation comme l'aménagement de parcs de stationnement en dehors des rues.

En Italie, la méthode suivie pour la localisation des zones de stationnement consiste à les situer dans le centre des villes mais de façon à ne pas gêner la circulation et aggraver le problème des accès. Le rôle de ces parkings devrait surtout résider dans la possibilité d'offrir des parcs de stationnement permettant en même temps de changer le moyen de locomotion. Les parkings qui ont été réalisés jusqu'à présent en Italie peuvent se répartir, d'après le système de financement, en parkings privés, construits et exploités par des sociétés privées, et en parkings publics situés soit sur un emplacement appartenant aux communes et exploités par celles-ci, soit sur un emplacement appartenant également à la commune, mais construits et exploités par des sociétés privées qui obtiennent une concession et s'engagent à la transférer à la commune après une certaine période.

Dans tous les cas, le stationnement dans les parkings est payant. Pour les parkings publics, les tarifs sont établis par l'administration communale.

La ville de Luxembourg dispose actuellement de sept parkings payants couverts, répartis dans le centre de la ville et à proximité des gares. La nécessité de construire des parkings-garages dans les principaux centres d'activités se fait de plus en plus sentir. Actuellement, la ville est saisie de deux projets qui pourraient temporairement faciliter la circulation. Ces deux projets émanant de deux sociétés privées ne bénéficieront pas d'une participation financière de la ville de Luxembourg. En outre, pour les poids lourds, des emplacements de stationnement ont été aménagés dans la zone périphérique.

Aux Pays-Bas, on utilise de plus en plus le parcomètre afin de remédier à l'inconvénient que présente le stationnement prolongé des voitures dans le centre des villes.

Jusqu'à présent, les pouvoirs publics n'ont pas octroyé de subventions pour l'aménagement des terrains et des garages de stationnement. Ce rôle est laissé, autant que possible, à l'initiative privée.

Au Portugal, on s'emploie actuellement à définir les critères généraux de stationnements capables d'assurer un juste équilibre entre la surface totale disponible destinée aux stationnements et la capacité du réseau routier.

Pour la ville de Lisbonne, il existe un plan général de distribution des garages de stationnement en vue de décongestionner la circulation, spécialement dans le centre de la ville. Parallèlement, il est prévu d'interdire le stationnement sur de nombreuses voies dans le centre de la ville. La construction et l'exploitation des garages de stationnement seront mises en adjudication. La durée de concession pour l'entreprise exploitante sera de 30 ans, et ces garages reviendront à la ville de Lisbonne après cette période.

Au Royaume-Uni, le problème des parkings et des stationnements suscite le plus grand intérêt de la part du Gouvernement et des autorités locales. En annexe II, on trouvera un exposé détaillé de la politique poursuivie au Royaume-Uni en la matière.

En Suède, la construction d'emplacements de stationnement et de parkings, ainsi que les tarifs appliqués, sont du ressort des communes, sans aucune intervention de l'Etat.

En Suisse, la possibilité de créer des

stationnements payants est fondée sur des dispositions cantonales ou communales. La pose des parcomètres est à la charge de la commune intéressée. Les recettes ne couvrent qu'une partie des frais d'exploitation. Dans les villes, les parkings, généralement souterrains, sont construits sur terrain communal par des Fondations de droit public. Le financement est assuré par des fonds prélevés sur le budget communal (à Bâle et Genève, sur le budget de l'Etat), par des emprunts garantis par la commune (ou le canton) et parfois, aussi, par des fonds privés. Des concessions sont également accordées à des tiers par les communes ou cantons afin d'exploiter les parkings.

En Yougoslavie, une importance particulière est attribuée à la solution des problèmes du transport par l'exécution du contrôle du stationnement, surtout dans les zones centrales des villes.

D'importantes études sur le problème de stationnement ont été faites dans plusieurs villes en vue de connaître les besoins et possibilités de chaque ville. Le contrôle de stationnement est différent selon les villes. Les systèmes suivants sont appliqués : zones bleues, stationnement à terme fixe contrôlé par des disques ou parcomètres, et zones réservées aux livraisons de marchandises dans les magasins.

Le stationnement des véhicules utilitaires sur la voie publique étant interdit dans certaines villes, on a construit pour y remédier des parkings spéciaux aux entrées des villes ou à proximité des gares et débarcadères. Les sommes provenant des taxes de stationnement sont destinées strictement à l'amélioration du service et au financement des parkings en dehors des places publiques. Le montant de ces redevances étant plutôt symbolique, celles-ci ne couvrent qu'une petite partie du total du financement de la construction de ces parkings et garages publics, lesquels doivent trouver auprès des communes, entreprises intéressées et banques, les ressources nécessaires pour leur réalisation.

CONCLUSIONS

De tout ce qui précède, on peut tirer la conclusion que les zones de stationnement et de parkings constituent, dans la plupart des pays membres de la CEMT, une solution à court terme pour régler en grande partie les problèmes actuels découlant de la circulation urbaine. Néanmoins, il est à remarquer les graves problèmes que la construction de ces parkings et stationnements, dans le centre des villes, peuvent présenter, s'ils ne sont pas construits d'une façon rationnelle et coordonnée.

En effet, les problèmes qui peuvent se présenter sont non seulement d'ordre financier, étant donné que ce sont des investissements de longue durée, mais également d'ordre pratique car pour améliorer le trafic se dirigeant vers le centre, il est nécessaire de construire parallèlement des parkings ou zones de stationnement dans la périphérie des villes, à prix plus réduits, et avec des transports en commun acheminant de l'extérieur des villes vers le centre les usagers dans des conditions plus rapides et confortables.

Annexe I

ETUDE DE LA POLITIQUE DE PARKINGS DANS L'AGGLOMERATION BRUXELLOISE

L'étude générale de la circulation confiée à la SOBEMAP avait essentiellement pour but d'orienter le choix en matières des modes d'exploitation futurs des transports en commun urbains dans la capitale, et de canevas du réseau le mieux adapté à la demande de déplacements et, par conséquent, faciliter l'établissement du programme des investissements en ce qui concerne le choix des axes ou tronçons de réseau à mettre en souterrain, ainsi que leur urgence respective.

Toutefois, l'ensemble des matériaux rassemblés au cours de cette étude révèle un éventail de possibilités qui n'ont pu être exploitées dans le cadre du budget et du délai qui étaient impartis à ce premier travail. C'est pourquoi, afin de tirer profit au maximum de la dépense effectuée, il apparaît essentiel de procéder à des analyses complémentaires, dans la mesure où d'importantes décisions restent à prendre, qui peuvent être largement éclairées à partir de ces matériaux et des outils déjà mis en œuvre.

Parmi les multiples voies qui restent à explorer, on peut distinguer :

1. l'organisation du réseau des chemins de fer sur le territoire de la capitale ;
2. l'organisation du réseau des transports en commun (semi-métro et ensuite métro) dans l'agglomération bruxelloise ;
3. la politique à promouvoir en matière de parkings d'échange - (park and ride) - à la périphérie de la capitale.

Les deux premiers points ont fait l'objet d'une proposition antérieure; la présente note concerne le problème du parking.

Principe d'une politique du parking

Pour faire face à l'accroissement des déplacements dans l'agglomération, il faut agir non seulement sur les infrastructures de transport en commun, mais aussi et simultanément sur les infrastructures (voirie et stationnement) de transport individuel.

Etant donné que l'amélioration des capacités de circulation et de stationnement sont très coûteuses, une des premières conditions pour donner un service satisfaisant au transport de personnes est de limiter au maximum, à l'intérieur du périmètre encombré la circulation des voitures particulières de personnes qui ne l'utilisent que pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail.

Cette limitation peut être obtenue par des mesures comportant :

soit l'interdiction ou la limitation du stationnement sur la voie publique,

l'instauration du stationnement payant, l'aménagement de parkings publics ;

soit l'amélioration du service offert par les transports en commun aux heures de pointe (vitesse, régularité, confort) et la création de parkings d'échange dans l'agglomération; ces parkings seraient établis à proximité des voies de transport en commun rapides, de manière à rendre aussi commode et sûre que possible l'utilisation de ces transports pour les parcours terminaux des trajets à destination du centre.

Un second principe fondamental d'une politique de parking est de réserver par priorité les places de stationnement disponibles dans le centre aux déplacements pour motifs autres que domicile - travail

(à savoir les déplacements pour achats, pour affaires, pour loisirs, etc.); ceci paraît essentiel si l'on veut conserver au Centre de la ville la vocation commerciale, administrative et culturelle qui est la sienne et qui apparaît indispensable, tant du point de vue urbanistique que sociologique.

Il apparaît donc que l'étude doit, pour permettre d'élaborer une politique concertée de parkings dans la région bruxelloise, être développée suivant deux axes principaux :

- les problèmes posés par le parking dans le centre,
- les problèmes posés par la mise en œuvre d'une politique du "park and ride".

I. ETUDE D'ELEMENTS D'UNE POLITIQUE DE PARKING DANS LE CENTRE

La méthodologie préconisée par SOBEMAP comprendrait quatre étapes :

1e étape. Définition du périmètre central, en fonction de la densité d'emploi, du pouvoir d'attraction des ilôts considérés, de l'encombrement actuel des voiries et de la configuration de l'infrastructure.

2e étape. Etude de la demande actuelle et prévisible (en 1980) de places de stationnement caractérisée par le motif de déplacement donnant lieu à cette demande, l'heure de la journée et le jour de la semaine, la localisation géographique.

Cette étude se ferait en deux étapes : analyse de la situation actuelle et, ensuite, élaboration d'une prévision pour 1980.

a) Analyse de la situation actuelle

Cette situation est décrite partiellement dans l'étude générale de la circulation réalisée en 1964. Toutefois, celle-ci était axée essentiellement sur les déplacements du type "domicile - travail". C'est pourquoi il est indispensable de réaliser une nouvelle prise d'information par enquête à mener aux points de franchissement du cordon périphérique auprès d'automobilistes et d'usagers des transports en commun. Il conviendrait de réaliser environ 20 000 enquêtes (taux de sondage 7, 5 %).

Cette analyse permettrait de reconstituer, par localisation géographique (districts) et par motifs, le nombre de déplacements par heure ayant leur destination dans le centre (totaux : effectués en transport en commun; effectués en automobile), le nombre de places de stationnement demandées par heure.

b) Etablissement d'une prévision de la demande souhaitée de places de stationnement pour 1980

Dans l'élaboration de cette prévision, il convient de distinguer, de façon fondamentale, les déplacements selon leurs motifs.

- Pour les déplacements du type "domicile - travail", la prévision du nombre de ces déplacements pourrait être reprise dans l'étude générale de la circulation.
- Pour les déplacements pour "autres motifs", la méthode consisterait à s'appuyer sur les liens étroits qui existent entre le nombre de déplacements aboutissant dans le centre et la nature de l'utilisation du sol dans le même centre, ainsi que sur les habitudes de la population quant aux modes de transport utilisés pour ces types de déplacement en fonction du taux de motorisation, de la distance entre origine et destination du déplacement et du motif.

Il s'agirait donc, pour les déplacements "autres motifs" :

- d'établir les lois mettant en évidence les liaisons existant entre le nombre des déplacements effectués pour un motif déterminé et les caractéristiques des équipements (personnes employées, surface, etc.) ayant engendré ces déplacements, ceci dans l'état actuel;
- d'élaborer les perspectives concernant les caractéristiques des équipements de chaque type qui existeront en 1980, dans le sein du cordon, compte tenu des équipements existants, de ceux en cours de réalisation ou en projet et des plans d'aménagement, notamment ceux de la commune de Bruxelles;
- d'établir la prévision de la demande de déplacements futurs.

3e étape. Etude de la situation actuelle et de l'évolution possible de l'offre de places de stationnement

L'étude de l'offre doit distinguer l'offre destinée à rencontrer les besoins de

déplacements des automobilistes effectuant des déplacements "domicile - travail", de ceux pour "autres motifs".

a) Places de stationnement pour les liaisons "domicile - travail"

Compte tenu des mesures inéluctables d'interdiction de stationnement sur la voirie pour les automobilistes se rendant en voiture à leur travail, les places de parkings réservées à ce genre de déplacements devront être aménagées essentiellement dans les immeubles de bureaux, et dans une faible mesure, - qui sera vérifiée au cours d'une enquête de comportement et motivation qui sera réalisée dans les parkings payants - dans ces derniers parkings.

L'offre de parkings en 1980, dans les immeubles à usage de bureaux, sera déterminée en fonction des initiatives qui seront prises en cette matière par les entreprises (limitées par des impératifs de rentabilité), et des normes imposées en cette matière par les services publics (qui ne peuvent être trop sévères) les facteurs seront appréciés en fonction d'entretiens avec les responsables des pouvoirs publics et des cadres dirigeants d'entreprises.

L'écart, probablement fort important entre la demande souhaitée de stationnement et l'offre qu'il sera possible d'assurer constituera l'une des données fondamentales sur laquelle s'appuiera l'étude du "park and ride" faisant l'objet de la deuxième partie de ce travail.

b) Places de stationnement pour les déplacements "autres motifs"

Principe de base

Il convient de structurer les différentes composantes en fonction d'ordres de priorités déterminés par des impératifs de nature "socio-économique". Il est essentiel de préserver la survie des équipements, tant existants que projetés, et en conséquence de leur assurer la fréquentation susceptible de leur conférer une rentabilité normale, d'où détermination d'une offre minimale nécessaire par district et par motif de déplacement.

Cette offre minimale étant forcément très supérieure au nombre de places de stationnement qu'il sera possible d'assurer de façon gratuite (même avec l'extension de la zone bleue) il faudra aborder le problème de l'édification de parkings payants par l'industrie privée.

Les problèmes qui se poseront seront :

- d'élaborer les éléments de base d'une politique de tarification ;
- d'estimer les prix (tarifs) susceptibles de conserver une rentabilité adéquate aux parkings ;
- d'analyser l'élasticité de la demande, par motif, en fonction du prix à payer. Ceci est essentiel car, dans la mesure où le fait que l'offre soit payante réduit substantiellement la demande, il se pourrait que l'offre minimale susceptible d'assurer la rentabilité normale des équipements socio-collectifs du centre ne rencontre plus une demande suffisante.

Si l'étude aboutissait à ce genre de conclusion - pour l'horizon 1980 - il y aurait lieu de jeter les bases d'une politique laissant une part importante à l'intervention de personnes autres que les automobilistes dans le financement et l'exploitation des parkings en question.

Ce problème serait approché par la réalisation d'enquêtes de deux ordres :

- enquête de comportement et de motivation auprès d'un échantillon d'automobilistes (2 000) fréquentant des parkings payants.
- enquête auprès de promoteurs immobiliers (exploitants de parkings et autorités publiques).

4e étape. Synthèse et propositions relatives à l'élaboration d'une politique de parkings dans le centre.

II. ETUDE DES ELEMENTS D'UNE POLITIQUE DE PARKING D'ECHANGE (PARK AND RIDE)

L'étude générale de la circulation réalisée par SOBEMAP a montré - sur la base d'une confrontation entre l'évolution de l'emploi du taux de motorisation et de l'offre possible de places de stationnement dans le centre - que la nécessité de mettre en œuvre une telle politique était inéluctable.

Dans cette idée, il importe de résoudre trois problèmes étroitement interdépendants : la localisation des parkings d'échange, leur capacité et les principes de tarification à adopter pour assurer leur rentabilité.

1. Emplacement des parkings d'échange

Un tel parking doit se situer le long d'une ligne de transport en commun rapide

dont les convois aient une capacité et une fréquence convenables, ni trop près ni trop loin du centre, d'un accès facile.

Il s'agit donc d'identifier les différentes radiales constituant des axes futurs de transport en commun rapides et de localiser, sur chacune d'elles, deux ou trois emplacements possibles de parking, compte tenu des facteurs de localisation précités. Il faut se baser sur les données concernant le développement futur de la ville et de sa périphérie et sur une analyse, sur le plan local, des possibilités offertes par les différents sites auxquels on peut songer.

Il sera ainsi possible de dégager un certain nombre d'emplacements possibles, chaque emplacement ou combinaison d'emplacements constituant une "variante" pour l'axe considéré.

2. Capacité des parkings d'échange

L'analyse doit se faire d'une façon distincte pour chacun des axes de pénétration et pour chacune des variantes (combinaison d'emplacements) relatives à un axe donné. Il s'agira d'étudier les modes de transport qui seront utilisés pour les déplacements du type régulier "domicile - travail" et "domicile - école" et de définir, pour chaque variante, la zone d'attraction du parking considéré.

Les étapes successives de l'étude sont les suivantes :

- estimation du nombre total de déplacements motorisés pour la zone d'attraction du parking ;
- estimation du nombre total de liaisons que les voyageurs souhaiteraient réaliser en voiture, en l'absence de contraintes de parking au lieu de destination ;
- estimation du nombre de déplacements qu'il est possible d'assurer, compte tenu de l'offre de places de stationnement dans le centre (sur base de l'Etude de parking dans le centre constituant le premier volet).

La différence entre ces deux termes constitue le solde auquel il n'est pas possible d'assurer une possibilité de parking dans le centre et qui se répartira suivant trois modalités :

- aller à pied jusqu'à la halte de transport en commun la plus proche et emprunter ce dernier ;
- utiliser la voiture jusqu'à une halte quelconque de transport en commun, et l'abandonner dans la rue pour emprunter le transport en commun ;
- enfin, utiliser la voiture jusqu'au parking d'échange, l'y laisser et emprunter le transport en commun rapide.

Tout le problème est précisément d'estimer cette répartition car c'est elle qui conditionne la capacité du parking d'échange à prévoir.

La solution de ce problème implique l'élaboration d'un modèle mathématique dont le principe de fonctionnement consisterait, pour chacune des liaisons possibles ayant son origine dans la zone d'attraction du parking considéré et sa destination dans la zone de desserte de l'axe considéré à calculer :

- la durée du temps de déplacement (temps effectif de parcours sur chaque tronçon parcouru, temps moyen d'attente + temps moyen de recherche d'un parking + temps de manœuvre dans le parking).
- le coût généralisé du déplacement en prenant en considération les éléments coût direct (coût de transport en commun, de l'essence, du parking d'échange) et les éléments de coûts indirects et subjectifs (amortissement et entretien de la voiture; évaluation en termes monétaires de l'unité de temps passé en déplacement).

Chaque liaison possible serait supposée effectuée suivant l'une des trois modalités de transport par l'application des critères suivants :

- soit la durée minimale de temps de déplacement ;
- soit le coût direct minimum du déplacement ;
- soit le coût généralisé minimum (combinaison des deux critères précédents)

En reconstituant la somme des déplacements s'effectuant suivant chacune des modalités pour un critère donné, on pourra déterminer la capacité à prévoir au parking d'échange considéré pour les besoins du type "domicile - travail".

En fait, ce calcul n'est possible que pour autant que soient connus les paramètres de coût intervenant dans le modèle, et en particulier :

- la valeur subjective accordée au temps - ceci implique une enquête

de nature psychologique au niveau d'un échantillon représentatif d'automobilistes ;

- le prix compté à l'automobiliste dans le parking d'échange, pose le problème de la tarification car la capacité du parking à prévoir sera finalement fonction du coût de stationnement.

On peut prendre en considération diverses valeurs possibles pour le prix moyen de la journée de stationnement dans un parking donné; soit nul si l'on considère que le parking d'échange est un service public gratuit, soit qu'il doive permettre d'assurer une rentabilité normale à une exploitation privée, soit un prix intermédiaire.

La politique à adopter en cette matière doit tenir compte d'une notion de rentabilité au niveau de la collectivité : si les pouvoirs publics prennent en charge tout ou partie des frais de construction et d'exploitation d'un parking, le coût qui en résulte pour les pouvoirs publics doit être mis en parallèle avec les économies qui peuvent en résulter, notamment sur les dépenses d'infrastructure routière.

SOBEMAP propose d'effectuer un calcul de rentabilité de ce genre, afin d'éclairer le choix en matière de politiques de tarification et de mode d'exploitation des parkings d'échange.

En fonction de ce calcul, et pour chacune des variantes envisagées au sujet des emplacements de parking, il sera possible d'estimer une fourchette dans laquelle devra se situer la capacité du parking considéré, les limites inférieures et supérieures de la fourchette étant conditionnées par le critère utilisé pour expliquer le choix des usagers (durée minimale du temps de déplacement, ou coût direct minimum, ou coût généralisé minimum) et par la valeur subjective attribuée au temps.

4e étape de l'étude. Synthèses

Coût et délai de l'étude :

Premier volet :

Etude des éléments d'une politique de parking dans le centre : 2 050 000 F.
Délai : 8 mois à dater de la signature du contrat.

Deuxième volet :

Etude des éléments d'une politique de park and ride" : 1 900 000 F.
Délai : 12 mois à partir de la signature du contrat.

Annexe II

POLITIQUE EN MATIERE DE STATIONNEMENT AU ROYAUME-UNI

Autorité compétente en matière de réglementation du stationnement

1. Au Royaume-Uni, la réglementation relative au stationnement sur la voie publique et à l'interdiction ou à la limitation des arrêts est du ressort des autorités locales. L'aménagement d'aires de stationnement hors de la voie publique n'est pas directement réglementé. Il est le fait, soit des autorités locales elles-mêmes, soit d'entreprises privées, mais ces dernières doivent obtenir de l'autorité locale compétente en matière d'urbanisme des permis d'aménagement pour les aires de stationnement de véhicules automobiles qu'elles désirent créer. L'Administration centrale n'exerce aucune autorité directe en matière de stationnement. Son rôle se borne à conseiller les autorités locales sur la politique et sur les mesures pratiques à adopter en matière de stationnement.

Importance de la réglementation du stationnement

2. L'aménagement des réseaux de communication dans les agglomérations doit être conduit de telle façon que ces réseaux puissent à chaque stade rendre, d'une façon aussi complète et aussi satisfaisante que possible, tous les différents services qui leur sont demandés. Ceux-ci sont les suivants : le réseau routier doit permettre la circulation dans des conditions satisfaisantes; la sécurité sur la voie publique doit être assurée tant pour les véhicules que pour les piétons; le réseau doit permettre l'accès aux immeubles riverains, tant pour la commodité des résidents que pour le maintien des activités commerciales; enfin, l'intensité de la circulation ne doit pas entraîner des désagréments intolérables pour les habitants des quartiers traversés. Dans les zones où la circulation est très dense, toutes ces exigences ne peuvent être satisfaisantes à la fois sans restriction, et la circulation doit être réglementée de telle manière que la capacité du réseau puisse être utilisée de la façon la plus judicieuse et la plus satisfaisante du point de vue pratique. L'un des aspects essentiels de cette réglementation est celle de l'utilisation de la partie de la chaussée située le long du trottoir, et il apparaît de plus en plus que, pour pouvoir tirer le meilleur parti possible de la voirie urbaine, il conviendrait de réglementer d'une manière ou d'une autre tout le stationnement hors de la voie publique.

Planification de la circulation et des transports

3. Il découle de ce qui précède que l'emplacement et le nombre des places de stationnement - situées sur la voie publique ou hors de celle-ci - doivent être directement liés à la capacité du réseau des voies publiques, et l'on considère maintenant que l'aménagement d'emplacements pour le stationnement ou les restrictions apportées à l'utilisation d'emplacements à cette fin ont une incidence décisive sur le parti que l'on peut tirer de cette capacité, du point de vue économique et social, en particulier pendant les périodes de pointe de circulation. Le gouvernement du Royaume-Uni a indiqué aux autorités locales qu'elles ne devaient pas hésiter à utiliser d'une façon beaucoup plus systématique les pouvoirs dont elles disposent en matière d'organisation et de réglementation de la circulation; il a en particulier demandé aux administrations des villes de plus de 50 000 habitants d'élaborer d'urgence des plans de circulation et de transport indiquant les mesures qu'elles comptent prendre, d'ici 1975 environ, pour faire face aux difficultés créées par l'accroissement de la densité de la circulation, et d'y adjoindre un exposé de la politique qu'elles se proposent de suivre en ce qui concerne la réglementation du stationnement ainsi que l'emplacement et le nombre des places de stationne-

ment, tant sur la voie publique qu'en dehors de celle-ci.

4. Chaque agglomération doit apporter sa solution propre aux problèmes de circulation qui se posent dans son cas particulier. Il n'y a pas de solution générale applicable partout. L'idéal réside dans l'application par les autorités locales d'une réglementation souple donnant la priorité au stationnement de courte durée, puis au stationnement au voisinage de la résidence des automobilistes, sur le stationnement de longue durée des véhicules des migrants journaliers.

Londres

5. A Londres, le "Greater London Council" a décidé d'étendre le système des compteurs de stationnement à la totalité de la zone centrale de l'agglomération londonienne ("Inner London"), les tarifs appliqués augmentant progressivement de la périphérie vers le centre de ladite zone. Le "Council" envisage en outre de lancer un programme d'aménagement, aux points stratégiques, de nouveaux parcs de stationnement situés en dehors de la voie publique, dont la réalisation serait assurée soit par les soins des autorités locales, soit par des entreprises privées. Depuis plusieurs années, le nombre des places de stationnement non réservées situées en dehors de la voie publique augmente de 1 500 par an, et le "Council" a l'intention de réduire le nombre des places de stationnement sur la voie publique à mesure qu'augmente celui des emplacements de stationnement hors de la voie publique. On prévoit que, dans un proche avenir, le nombre des places de stationnement situées en dehors de la voie publique aura augmenté de 10 % par rapport à 1966. Le nombre total de places diminuera d'environ 13 000 unités, soit une réduction de l'ordre de 9 %. Tout ceci entraînera une diminution qui pourrait être de l'ordre de 20 %, du nombre des migrants journaliers qui laissent leur voiture toute la journée dans la rue, un accroissement des possibilités de stationnement de courte durée pour raison d'affaires ou pour achats, et une amélioration de la circulation aux heures de pointe.

6. Pour assurer le succès de ce genre de plan d'aménagement et de réglementation, le "Greater London Council" se propose de mettre en vigueur un système d'autorisations en vertu duquel aucune entreprise privée ne pourra exploiter un parc de stationnement sans avoir un permis accordé par le "Borough" londonien sur le territoire duquel se trouve le parc en question. Les principaux avantages de ce système sont que les parcs de stationnement ne seront plus installés à l'avenir qu'aux endroits appropriés, qu'ils présenteront le nombre d'emplacements voulus et que les tarifs pratiqués seront contrôlés par une autorité publique. En modulant la tarification, l'autorité publique pourrait parvenir à déterminer le prix que les utilisateurs sont disposés à payer pour une place de stationnement dans les quartiers centraux encombrés.

Accès au réseau de transport en commun

7. Jusqu'ici, nous avons surtout considéré le problème du stationnement dans les zones centrales des villes et la nécessité de décourager les gens qui y travaillent de s'y rendre en voiture. Mais il y aura toujours de nombreux migrants journaliers, n'ayant pas directement accès au réseau de transport en commun, qui voudront ou qui devront commencer et terminer en automobile leur trajet journalier. C'est spécialement le cas à Londres et dans les principales agglomérations ayant respectivement pour centre Manchester, Liverpool, Birmingham, Newcastle, Glasgow et les grandes villes industrielles du Yorkshire. C'est pourquoi le Gouvernement s'efforce d'inciter les autorités locales qui adoptent, en matière de circulation et de stationnement, des politiques destinées à restreindre les migrations journalières de véhicules automobiles, à prévoir et à aménager, aux points appropriés du réseau de transport en commun, des aires de stationnement où les migrants journaliers puissent laisser leur voiture et continuer commodément leur trajet en train ou en autobus. Pour renforcer son action en ce sens, le Gouvernement a pris des dispositions l'habilitant à assurer la moitié du coût de ces aménagements.

Limitation du nombre de places de stationnement dans les locaux nouvellement aménagés

8. Conformément à la politique exposée ci-dessus, le gouvernement du Royaume-Uni étudie également la possibilité de limiter le nombre de places de stationnement qui peuvent être aménagées dans les immeubles neufs, particulièrement dans les groupes d'immeubles à usage de bureaux et dans les grands magasins, qui attirent

de nombreuses voitures et accroissent ainsi l'encombrement de la voie publique aux heures de pointe. Le principe qui tend actuellement à se dégager est que le nombre de places de stationnement aménagées dans les immeubles neufs devrait à l'avenir être limité à celui qui est indispensable pour répondre aux nécessités du service et que le nombre d'emplacements réservés aux véhicules des personnes qui travaillent dans les immeubles en question ou qui y viennent pour leurs affaires devrait être restreint ou nul. Il est nécessaire de prévoir, sur place, une certaine surface de stationnement - pour la livraison et l'expédition des marchandises et pour les services, afin d'éviter l'obstruction de la voie publique par les véhicules stationnés à ces fins. Mais il n'est pas vraiment nécessaire de prévoir d'autres places de stationnement dans les nouveaux immeubles, et il y a de bonnes raisons d'adopter le principe selon lequel aucune surface nouvelle de stationnement accessible au public ne doit être aménagée en dehors des parcs publics de stationnement. C'est ainsi que, pour le centre de Londres, le "Greater London Council" préconise d'aménager dans les immeubles à usage de bureaux, une place de stationnement pour 15 000 pieds carrés (1 400 m2), alors qu'actuellement la norme est d'une place pour 2 000 pieds carrés (190 m2) et, dans les magasins, une place pour 5 000 pieds carrés (460 m2), contre une place pour 2 500 pieds carrés (230 m2) à l'heure actuelle. Il recommande aussi des restrictions similaires, quoique moins sévères, dans la zone moyenne et la périphérie de l'agglomération.

Autonomie financière ou subventions

9. La politique suivie en matière de stationnement dépend de la mesure dans laquelle on estime que les parcs de stationnement doivent assurer eux-mêmes leur financement. En général, on considère qu'un service doit être subventionné ou rendu gratuitement si :

1. il présente une grande importance pour le bien-être des personnes et de la collectivité, et
2. si les membres de la collectivité qui sont dans le besoin ne sont pas en mesure de payer le prix qui serait demandé pour ce service.

Il est difficile de voir comment le stationnement des voitures particulières pourrait répondre à ces conditions. Les subventions doivent être justifiées par l'existence d'avantages manifestes. Dans le cas du stationnement, les subventions accroissent artificiellement la demande et entraînent une mauvaise affectation des ressources. Elles sont en outre inéquitables car elles favorisent les propriétaires de voitures au détriment des personnes qui n'en ont pas (et dont les ressources financières sont souvent plus limitées).

10. Le seul argument en faveur de l'adoption d'un régime de subventions applicable aux parcs de stationnement est que cette mesure favorise les affaires dans la zone dont il s'agit et profite par là à la collectivité tout entière. Mais, même s'il en est ainsi, cela ne peut être vrai que pour les intérêts locaux des collectivités locales. En effet, si le stationnement était subventionné partout, il n'y aurait pas de redistribution des activités économiques, mais seulement un développement excessif des installations commerciales. Il n'est pas dans l'intérêt national de laisser se développer entre collectivités voisines une concurrence commerciale qui se traduirait par un développement excessif des points de vente, par exemple. Si la création d'emplacements locaux de stationnement est profitable aux intérêts économiques locaux, d'une part, et aux automobilistes, d'autre part, le coût des facilités de stationnement offertes doit être partagé entre ces deux catégories de bénéficiaires. Si l'aménagement d'emplacements de stationnements entraîne une augmentation de la valeur locative imposable des immeubles des quartiers commerçants qui profite à l'ensemble de la collectivité locale, une certaine contribution du budget général pourrait être justifiée, mais elle serait vraisemblablement très limitée.

Résumé

11. En résumé, la politique actuellement élaborée par le gouvernement du Royaume-Uni en matière de stationnement est fondée sur les principes suivants :

1. Etant donné son accroissement accéléré, la circulation dans les agglomérations doit faire l'objet d'une régulation beaucoup plus poussée.
2. A court terme, le moyen d'assurer cette régulation réside dans une organisation plus stricte de la circulation.
3. La principale mesure que les autorités locales devraient prendre à cette fin serait d'imposer progres-

sivement une certaine réglementation à tous les types de stationnement (stationnement sur la voie publique ou en dehors de celle-ci, stationnement sur des emplacements aménagés par les soins des autorités locales ou d'entreprises privées).

4. Il convient de donner la priorité tout d'abord au stationnement de courte durée, puis au stationnement à proximité du domicile, sur le stationnement de longue durée auprès du lieu de travail des automobilistes.

5. Des facilités d'accès au réseau de transport en commun devraient être aménagées, avec l'aide financière de l'Etat, à la périphérie des "cities" et d'autres villes.

6. La surface réservée au stationnement dans des locaux nouvellement aménagés doit, autant que possible, être limitée à ce qui est indispensable pour répondre aux nécessités du service.

7. Les autorités locales devraient mettre en œuvre une régulation systématique des tarifs de stationnement sur la voie publique, destinée à décourager le stationnement de longue durée, et elles devraient, de même, exercer, le cas échéant, une action régulatrice sur les tarifs pratiqués pour le stationnement hors de la voie publique.

8. Il conviendrait, chaque fois que cela est possible, de supprimer ou de réduire les subventions prélevées sur les ressources fiscales, locales et affectées au financement des parcs de stationnement ouverts au public, qui appartiennent à des collectivités publiques.

Troisième Partie

RAPPORTS APPROUVES PAR LE CONSEIL DES MINISTRES

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS SUR LA STANDARDISATION DU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE

/CM(69)4/

I. INTRODUCTION

1. Lors de sa réunion les 29 et 30 juin 1965 à Lisbonne, le Conseil des Ministres prit connaissance du rapport CM(65)3 sur la standardisation des locomotives Diesel et des locomotives électriques et chargea, par la Résolution n° 14 concernant la standardisation du matériel roulant des chemins de fer, le Comité des Suppléants, de suivre, en liaison avec l'UIC,

- pour les wagons : l'extension de la standardisation et surtout l'unification de types modernes et leur incorporation future dans le parc EUROP ;
- pour les locomotives : l'évolution de la situation à l'égard de la standardisation ;

et de lui présenter les résultats constatés entre 1957 et 1966 pour les wagons et entre 1964 et 1968 pour les locomotives.

2. Le rapport concernant la standardisation des wagons à marchandises pour la période de 1957 à 1966 /CM(67)19/ fut présenté au Conseil des Ministres lors de sa réunion du 12 décembre 1967 [1]. Le Conseil approuva les conclusions du rapport et donna mandat au Comité des Suppléants, de suivre l'évolution avec l'UIC et de présenter un rapport sur ces problèmes en temps utile.

3. L'évolution constatée pour la standardisation des locomotives et des wagons à marchandises se trouve respectivement exposée aux chapitres II et III.

II. STANDARDISATION DES LOCOMOTIVES

1. Le parc des locomotives de tous les pays Membres comprenait au 31 décembre 1964 14 265 locomotives Diesel, 8 818 locomotives électriques et 21 746 locomotives à vapeur correspondant à 32, 20 et 48 % du parc total. C'est à juste titre que l'on a constaté dans les conclusions du rapport que les besoins en engins Diesel et électriques tant pour substitution aux locomotives à vapeur, que pour substitution aux locomotives Diesel ou électriques de la "première génération" dans les pays ayant pu entreprendre plutôt électrification ou dieselisation, ne cesseront donc d'être fort importants tout au long d'un certain nombre d'années à venir pour les administrations ferroviaires et pour l'industrie. Jusque fin 1967, le nombre total des locomotives a fléchi de 44 829 à 35 539 unités qui se répartissaient sur 15 130 locomotives Diesel, 9 577 locomotives électriques et non plus que 10 832 locomotives à vapeur, ce qui correspond à respectivement 43, 27 et 30 % du parc total. Les tableaux 1 et 2 donnent une subdivision des locomotives Diesel par catégorie de puissance et des locomotives électriques par type de courant, comparée à la situation en 1957.

1. Voir le volume XVII des Résolutions de la CEMT (1967).

Tableau 1. NOMBRE DES LOCOMOTIVES DIESEL, SUBDIVISE SELON CATEGORIES DE PUISSANCE

Puissance	1967		1957	
	Unités	%	Unités	%
Jusqu'à 350 CV	5 122	34	2 730	61
De 351 à 1 000 CV	4 680	31	1 339	30
De 1 001 à 2 000 CV	4 149	27	362	8
Au-dessus de 2 000 CV	1 179	8	4	1
Total	15 130	100	4 435	100

Tableau 2. NOMBRE DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES SUBDIVISE SELON LE TYPE DE COURANT

Type de courant	1967		1957	
	Unités	%	Unités	%
Locomotives pour :				
Courant continu 660-1 200 V ...	76 [1]		6	
Courant continu 1 500 V	1 549	39	1 325	44
Courant continu 3 000 V	2 125		1 387	
Courant monophasé 16 2/3 pér. .	4 390		2 665	
Courant monophasé 50 pér.	1 028	58	215	55,6
Courant triphasé	171		541	
2 types de courant	106		28	
3 types de courant	8	3	-	0,4
4 types de courant	24		-	
Total	9 477	100	6 167	100

1. Dont 51 locomotives électro-diesel en Grande-Bretagne.

2. A titre de conclusion, le rapport précité constatait en ce qui concerne la standardisation : seul en ce qui touche les locomotives Diesel, il a pu y avoir, jusqu'ici, une standardisation internationale sur une certaine échelle dans 13 pays Membres. Par ailleurs, de gros efforts se font, dans le cas des locomotives Diesel et électriques, tendant à ce qu'il y ait acquisition qu'en séries plus ou moins importantes de peu de types de construction, afin que les avantages qu'entraînent la réduction du nombre des types et la standardisation puissent jouer pour le moins sur le plan national; il va falloir parfois tenir compte aussi des possibilités de l'industrie nationale.

A. Standardisation des locomotives Diesel

3. Avant d'entrer dans les détails de l'évolution intervenue depuis 1964, il convient d'évoquer les antécédents.

Après le choix d'un certain nombre de types standard, effectué en mars 1957 à la

suite d'une consultation générale de l'industrie et intéressant quatre des huit classes entre lesquelles les locomotives Diesel avaient été réparties à l'époque, l'UIC avait envisagé de poursuivre ses études en les faisant porter sur les engins destinés à des services légers sur lignes principales.

4. Les difficultés que l'UIC avait rencontrées, dues pour une part à la complexité du matériel, mais aussi et surtout, au fait qu'il s'agissait d'un domaine en pleine évolution où les progrès étaient très rapides, particulièrement en ce qui concernait les moteurs. Cette tendance s'est d'ailleurs ultérieurement concrétisée par la définition par l'Office de Recherches et d'Essais (ORE) de l'UIC d'une nouvelle classification des locomotives Diesel basée, non plus sur la puissance, mais sur le nombre d'essieux moteurs et leur poids adhérent, les limites de poids par essieu pour les diverses lignes de réseaux pouvant être considérées comme des caractéristiques stables.

5. L'UIC a été ainsi conduite en 1960 à renoncer à adopter de nouveaux modèles standard et à tirer le meilleur parti des possibilités offertes par le règlement mis au point par l'ORE, en liaison avec l'industrie, pour les essais de locomotives sous son contrôle et dont la conclusion est leur "homologation". Celle-ci atteste en quelque sorte que la locomotive entre dans l'une des classes définies par l'ORE, répond aux règles d'unification du Code UIC ainsi qu'au minimum de performances et de robustesse jugée nécessaire et pourrait en conséquence être désignée dans l'avenir comme type standard.

6. Le rapport CM(65)3 présentait une vue d'ensemble de la situation telle qu'elle résulte de ces considérations. Elle ne s'est pas notablement modifiée, les administrations des Chemins de fer ayant déjà à cette date largement entrepris, et même terminé dans certains cas, leurs programmes de diésélisation; la seule évolution à signaler est celle de l'augmentation de la puissance unitaire des moteurs, qui était d'ailleurs annoncée dans ledit rapport.

7. Les travaux au cours des dernières années ont donc consisté en l'homologation de locomotives - en très petit nombre - et de moteurs, l'expérience acquise permettant en outre, d'unifier les méthodes d'essais afin d'obtenir des résultats indiscutablement comparables. En liaison avec CELTE (Constructeurs Européens de Locomotives Thermiques et Electriques), a également été entreprise la standardisation de sous-ensembles et de détails, œuvre délicate et de longue haleine. L'ORE se préoccupe en outre de questions d'entretien qui, du fait qu'elles renseignent sur la tenue des organes, ont aussi une influence pour les homologations. D'autre part, l'élaboration de règles uniformes auxquelles doivent répondre les engins à moteurs à combustion interne en trafic international (constitution des cabines - résistance aux chocs, visibilité, agencement - protection contre l'incendie, organes de commande, autonomie, etc.) est maintenant terminée.

8. Par ailleurs, il faut noter que, grâce à l'électrification des réseaux et - en cas de différents systèmes de courant - de l'emploi de locomotives bi- ou polycourants, les interpénétrations d'engins moteurs Diesel d'un pays à l'autre sont de moins en moins nombreuses et que la standardisation recouvre ainsi un aspect essentiellement économique, principalement dans la perspective d'un large marché européen.

9. Les rapports des pays Membres à l'annexe 1 montrent jusqu'à quel point la standardisation nationale a influé sur l'acquisition de locomotives Diesel.

10. En résumé, l'on peut constater que pour diverses raisons l'évolution s'est déroulée autrement qu'on l'avait prévue en 1957. Bien que les travaux de l'UIC et de l'ORE n'aient pas conduit à des locomotives standardisées sur le plan international pouvant être utilisées dans l'Europe entière, comme ceci est, par exemple, le cas pour les wagons à marchandises, les efforts communs des chemins de fer et de l'industrie ont néanmoins conduit à de précieux échanges d'expérience et contribué largement à l'élaboration de conditions uniformes pour les essais, l'acquisition, l'équipement et l'exploitation. Mais c'est surtout aux pays qui n'ont pas encore construit ou pu construire des locomotives Diesel qu'on a offert la possibilité d'avoir recours aux riches expériences des pays avec propre construction et d'acheter ou de construire en licence de telles locomotives dont un grand nombre est déjà en service et a fait ses preuves.

B. Standardisation des locomotives électriques

11. En ce qui concerne les locomotives électriques, pour lesquelles aucune

standardisation internationale n'a été entreprise, il y a seulement lieu de signaler l'établissement de règles analogues à celles applicables aux locomotives Diesel ainsi que les essais effectués par l'ORE notamment sur le comportement des pantographes aux très grandes vitesses.

12. Il faut en outre souligner que les différences des types de courant ne constituent plus un obstacle aux interpénétrations.

L'accroissement considérable de l'effectif des locomotives utilisables chacune pour 2, 3 ou même pour 4 types de courant ressort du tableau 2. Les engins sont aussi bien affectés au trafic à l'intérieur d'un pays qu'au trafic international au cas où deux réseaux ayant chacun son propre système se rencontrent. A la différence des types de courant s'ajoute une autre difficulté qui consiste en la largeur différente des pantographes pour les réseaux électrifiés, de sorte que les locomotives à 4 types de courant sont pourvues de 4 pantographes sur leur toit.

13. Les rapports des pays Membres sur la standardisation des locomotives électriques sont reproduits à l'annexe 2.

III. STANDARDISATION DES WAGONS

1. Le rapport CM(67)19 avait, d'une part, indiqué que sur un parc total d'environ 1 million de wagons à marchandises (sans la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Espagne et le Portugal), 31 % étaient du type standard ou unifié. D'autre part, fallait-il constater qu'une première phase de la standardisation avait touché à sa fin parce que la transformation structurelle du trafic marchandises, découlant notamment d'une réorganisation dans le secteur énergétique, nécessite des études prospectives sur le volume, la nature et les courants de trafic et exigent, également en raison de l'introduction de l'attelage automatique, l'élaboration d'un programme coordonné à long terme pour la construction des divers types de wagons. C'est pourquoi le démarrage d'une standardisation en deuxième phase devrait intervenir incessamment. Comme le plus récent rapport sur la standardisation des wagons à marchandises n'a été élaboré qu'il y a un an et demi, l'on ne pourra donner ci-après qu'un rapport interimaire.

2. La décision de l'UIC prise, dans la perspective de l'adoption de l'attelage automatique, de ne plus construire à partir du 1er janvier 1965 que des wagons aptes à recevoir ultérieurement cet attelage, a rendu caducs les dessins standard existants. De plus, la poursuite des études d'unification et de standardisation est en grande partie liée aux résultats des essais en cours au sujet de l'attelage automatique, en particulier ceux sur la sécurité de circulation des wagons à deux essieux; ces résultats ne seront connus que dans les prochains mois.

3. Par ailleurs, les études doivent aussi tenir compte de la modification structurelle du trafic des marchandises et du développement de la mécanisation des opérations de chargement et de déchargement qui entraînent l'abandon progressif de certains types au profit d'autres, ainsi que du développement de l'emploi des wagons à bogies. Un Groupe ad hoc de l'UIC chargé de cette dernière question, complexe et délicate, doit déposer ses conclusions vers la fin de l'année.

4. Néanmoins, depuis 1967, ont été définis:

- un nouveau wagon réfrigérant à deux essieux, mieux adapté aux transports de chargements palettisés, dont la longueur du châssis est celle du couvert unifié à deux essieux du type 1,
- deux types de wagons à bogies porte-containers capables de transporter un chargement totalisant l'un 60', l'autre 80' de long, ainsi qu'un trans-containers, ce dernier étant uniquement conçu pour les trains-blocs alors que le premier peut être réalisé dans la variante trains-blocs ou dans la variante trains ordinaires,
- un fourgon couvert à bogies aménagé pour des voitures automobiles apte à 140 km/h, dont le plancher supérieur est fixe.

5. D'autre part, les caractéristiques du wagon réfrigérant à bogies ont été modifiées pour tenir compte de l'accroissement des envois sur palettes et une variante à ce type, de plus grande longueur, va être proposée afin d'en augmenter la rentabilité. De son côté, l'Office de Recherche et d'Essais, a établi les dessins standard de deux types de wagons plats unifiés à bogies et a fait

choix d'un bogie standard pour wagons.

6. Les efforts des administrations des Chemins de fer d'étendre le parc EUROP à des types de wagons plus modernes - une impulsion déjà donnée en 1961 par la CEMT - restèrent longtemps sans aucun succès apparent. Un premier pas a été fait, après de très longues études, par l'introduction des wagons plats à deux essieux; encore ne s'applique-t-il qu'à huit des neuf administrations de la Communauté et a-t-il été nécessaire de créer de ce fait le POOL des wagons plats, ce qui présente quelques inconvénients. Actuellement le parc EUROP est d'environ 215 000 wagons et celui des wagons plats du POOL de plus de 37 000 unités.

7. Toutefois, la modification des structures du trafic et des besoins de la clientèle, dont il a déjà été fait état, impose d'aller au-delà. Aussi la Commission EUROP a-t-elle décidé, au cours d'une réunion tenue en novembre 1967 :

- d'étudier, dans les plus brefs délais possibles, l'extension de la Communauté EUROP à des wagons autres que les couverts et tombereaux à deux essieux,
- d'examiner parallèlement, tout en donnant la priorité au problème précédent, la possibilité de refondre la Communauté EUROP en lui donnant une orientation et une forme nouvelles.

8. Ce dernier problème est évidemment celui de l'avenir de la Communauté EUROP; sa solution exigera des travaux approfondis qui dépendront plus ou moins, d'ailleurs, des résultats des études sur la gestion centralisée du trafic des marchandises. Dans l'immédiat, les types qui pourraient être versés au parc commun sont les suivants : wagons couverts à deux essieux d'usage courant à grande capacité, wagons tombereaux à deux essieux à déchargement automatique par gravité, wagons à toit ouvrant à deux essieux et wagons plats à bogies d'usage courant.

9. L'on ne manquera pas de revenir en temps utile sur les résultats des travaux du Groupe "ad hoc", mentionné sous 7., en ce qui concerne le parc de wagons de l'avenir et de la Commission EUROP.

IV. CONCLUSIONS

1. Déjà la première Conférence des Ministres des Transports en octobre 1953 a traité dans plusieurs résolutions de la standardisation du matériel roulant et de l'exploitation en commun du matériel à marchandises. Le Conseil des Ministres a été informé annuellement sur les progrès réalisés dans ces domaines par les rapports sur l'évolution du trafic et les investissements et de temps à autre par des études détaillées, comme par exemple les rapports :

CM(59)9	sur la standardisation des locomotives et des wagons à marchandises ;
CM(60)15	sur la standardisation des locomotives et des wagons à marchandises ;
CM(64)7	sur la standardisation des wagons à marchandises ;
CM(65)3	sur la standardisation des locomotives ;
CM(67)19	sur la standardisation des wagons à marchandises.

2. Quant au domaine des locomotives, la coopération entre les chemins de fer et l'industrie a - notamment grâce aux efforts de l'UIC, de l'ORE et de CELTE - conduit au cours des années passées à des solutions satisfaisantes tant sur le plan national que sur le plan international qui répondaient aux souhaits exprimés par le Conseil des Ministres. C'est pourquoi la discussion de ces problèmes peut être considérée comme close pour le moment.

3. A l'encontre du développement noté pour les locomotives, l'on peut dire que pour les wagons à marchandises tout est encore en cours. La première période de la standardisation a été terminée, tandis que la deuxième due, d'une part, à la modification structurelle dans les transports de marchandises, et d'autre part, à l'introduction de l'attelage automatique est encore dans sa phase initiale. Les circonstances pour dresser un programme européen pour les wagons à marchandises de l'avenir et pour l'exécuter d'une manière économique sont uniques et devraient être mises à profit.

4. Vu l'importance économique de ce programme qui entraînera des charges financières considérables pour l'acquisition des wagons et la reconversion à l'attelage automatique, l'intervention des Gouvernements est indispensable.

Il sera fait rapport en temps utile sur les progrès réalisés et les difficultés rencontrées.

Annexe I

EXTRAIT DES RAPPORTS DES PAYS MEMBRES SUR LA STANDARDISATION DES LOCOMOTIVES DIESEL

1. ALLEMAGNE

Sur 2 234 locomotives Diesel (d'une puissance dépassant 350 CV), 2 183 unités correspondaient en date du 31 décembre 1968 aux types standardisés. En l'espèce, il convient de remarquer que tant en 1964 qu'en 1968 l'on a compté au nombre des locomotives standardisées celles de toutes les séries répondant aux définitions des classes établies par l'ORE, même lorsque leur homologation fait encore défaut.

Les 2 183 locomotives Diesel, ci-devant citées, se répartissent sur les diverses sous-classes comme suit :

Sous-classe	Nombre
c_1	940
d_2	155
f_2	745
f_4	201
f_5	142

Ces chiffres ne doivent pas toutefois faire perdre de vue que l'objet proprement dit de la standardisation, à savoir un accord au sein de l'ORE sur des types de véhicules unifiés sur le plan international, n'a pas jusqu'ici pu se réaliser. De même, n'y a-t-il guère plus de chance que soient jamais atteints les buts fixés à l'origine; ceci appert notamment du fait que le Comité d'experts au sein de l'ORE n'ait réussi durant les 15 années passées qu'à homologuer 4 types de locomotives Diesel et, qu'en l'espèce, le but proprement dit, consistant à acquérir ces locomotives par mise au concours international, n'ait été atteint dans aucun cas.

La raison en est due d'une part au fait que chez la plupart des administrations intéressées la transformation structurelle en est à sa phase finale et, d'autre part que pour une standardisation internationale les conditions préalables d'ordre politique et, notamment, d'ordre politico-économique ne soient point données.

2. AUTRICHE

Une standardisation dans le sens des types standard ORE n'a pas été mise en œuvre. Au demeurant, le Comité d'experts de l'ORE est en train d'étudier si, eu égard aux difficultés nationales, la question de la standardisation des locomotives Diesel doit de toute façon continuer à être traitée dans le programme du Comité.

L'effectif en locomotives Diesel est donné dans le tableau suivant :

Puissance / Date	Transmission							au total
	hydraulique				électrique			
	jusqu'à 350 CV	351 à 1 000 CV	1 001 à 2 000 CV	au-dessus 2 000 CV	351 à 1 000 CV	1 001 à 2 000 CV	au-dessus 2 000 CV	
31 décembre 1964 ...	101	88	4	-	20	18	-	231
31 décembre 1968 ...	100	126	37	1	20	18	-	302

D'ici 1970, 32 autres locomotives Diesel seront encore livrées.

3. BELGIQUE

Acquisition de locomotives Diesel standard entre 1964 et 1968.

Type	Nombre	Caractéristiques		Dates de livraison
210	100	Diesel - électrique	1 400 CV	1964-1966
212	95	Diesel - électrique	1 400 CV	1964-1966
260	27	Diesel - hydraulique	650 CV	1964-1965
262	55	Diesel - hydraulique	650 CV	1965-1966

Les orientations prévisibles en matière de standardisation sont les suivantes :

Le parc de locomotives Diesel est actuellement amplement suffisant : on ne prévoit plus de l'augmenter avant environ dix ans. Pour la suite, des essais sont en cours visant à étudier l'intérêt d'acheter des locomotives plus puissantes, notamment d'une puissance allant jusqu'à 4 000 CV.

4. ESPAGNE

Etant donné les caractéristiques du réseau du chemin de fer exploité par la RENFE (écartement de la voie espagnole différent de celui du réseau auropéen, système de freinage différent - à vide en Espagne - à air comprimé en Europe), il est difficile d'employer dans le réseau espagnol les matériels standard prévus pour le réseau des chemins de fer européen. Néanmoins, dans la mesure du possible, la RENFE introduit actuellement une certaine standardisation dans son matériel. A cet égard, la RENFE essaie, dans l'achat du nouveau matériel de se tenir au type standard européen, en introduisant les modifications nécessaires pour l'adaptation sur le réseau espagnol.

En 1960, un emprunt d'EUROFIMA a permis à la RENFE d'acheter à titre d'essai 10 locomotives de 725 CV qui répondent au type "d" standardisé par l'ORE. Ces locomotives ont été construites par une firme française avec des moteurs espagnols.

Etant donné le bon résultat obtenu depuis 1953-1954 avec le type 350 CV (Diesel électrique) et le type 550 CV (Diesel hydraulique), lesquels sont de construction presque entièrement espagnole, la RENFE a adopté, pour la nouvelle construction, le type 350 CV (Diesel électrique). La puissance de cette locomotive a été élevée, par la suite, à 400 CV.

En janvier 1969, le parc des locomotives de ce type comprenait 255 unités :

- 100 locomotives de la série 10 300,
- 100 " " " " 11 300,
- 2 " " " " 12 300,
- 53 " " " " 10 400.

154 unités de ce parc ont été achetées en 1964 et 1969.

A partir de 1966, on a acquis des locomotives Diesel électriques de type américain mais montées en Espagne. Elles ont été utilisées pour le service mixte léger des lignes et pour le service des manœuvres lourdes. 25 de ces locomotives sont en service et 16 sont actuellement en construction.

En ce qui concerne les locomotives destinées aux lignes pour voyageurs et marchandises et étant donné qu'il n'existe pas, en Europe, une standardisation de ce type de locomotives capables de s'adapter aux besoins de la RENFE, il a été décidé d'acquérir des locomotives construites par la General Motors et ALCO. Ces locomotives sont en service dans le monde entier et présentent des avantages appréciables, tels que la livraison rapide et la possibilité de construction en Espagne, et les prix plus avantageux.

A cet égard, la RENFE a choisi trois types de locomotives d'une puissance de 1 370, 1 977 et 2 180 CV dont elle a acheté respectivement 50, 80 et 70 unités de ces types.

En plus de ces types de locomotives, la RENFE a acheté pour les trains de voyageurs de grande vitesse 32 locomotives

allemandes de 4 000 CV (Diesel hydraulique).

Finalement pour la traction des trains TALGO III on a acquis 10 locomotives allemandes d'une puissance de 2 000 CV, construites selon un prototype spécial (5 directement importées d'Allemagne et 5 construites en Espagne). On a acquis également 5 locomotives d'une puissance de 3 000 CV, également construites selon un prototype spécial.

5. FRANCE

La locomotive diesel-électrique CC 72 000 de 2 650 KW sera apte à deux régimes d'utilisation, c'est-à-dire aussi bien pour la remorque des trains de voyageurs que pour celle des trains de marchandises, par simple changement de régime du train d'engrenage réducteur. Cette conception de locomotives à usage mixte a permis de réduire l'importance des réserves et de faciliter les roulements.

Citons enfin que l'éventail des puissances des locomotives diesel a été réduit aux quatre classes suivantes : 600/700 KW, 1 000/1 200 KW, 1 700/2 000 KW, plus de 2 600 KW, représentées par les séries de locomotives désignées ci-après :

63 000 de 600 KW,
66 000 de 1 030 KW,
67 000 de 1 760 KW,
72 000 de 2 650 KW.

Il n'a plus été commandé depuis trois ans de locomotives de la série 68 000 (puissance de 1 985 KW) qui faisaient double emploi dans la classe III.

6. GRANDE-BRETAGNE

Aucune des locomotives utilisées ne le sont sur le plan international et la question de la compatibilité avec les normes internationales ne se pose pas. La seule exception possible pourrait être les locomotives construites pour une utilisation éventuelle du tunnel sous la Manche quand il sera complété. Cependant, aucune décision ferme n'ayant été prise à ce sujet, les chemins de fer britanniques n'ont pris aucune mesure pour construire des locomotives de normes standardisées européennes. Si éventuellement des locomotives étaient nécessaires pour l'exploitation du tunnel sous la Manche, une compatibilité avec les les standards adoptés par l'UIC pourrait être recherchée, pour autant qu'elle s'applique à des pièces détachées telles que les attelages ou les freins.

7. GRECE

Lors de l'élaboration des accords pour la construction de locomotives diesel destinées au réseau des Chemins de Fer Helléniques, il est tenu compte de dispositions en vigueur de l'UIC concernant la construction de différents éléments de base standardisés.

Les chemins de fer helléniques disposaient au début de 1969 de 93 unités en service pour le réseau à voie normale, dont 27 de construction américaine, 26 de construction française et 40 de construction allemande. La plupart des locomotives a été livrée entre 1964 et 1968.

8. IRLANDE

Compte tenu du fait que l'écartement des voies est d'un type non standard en Irlande, aucune locomotive standardisée n'est utilisée. Coras Iompair Eireann (CIE) n'a pas l'intention de procéder, pour le moment, à l'achat de nouvelles locomotives.

9. ITALIE

En ce qui concerne les locomotives Diesel, le problème de la standardisation a été entrepris depuis des années par des normes et règlements mis au point par l'UIC-ORE qui, toutefois, ont donné, dans les derniers temps, des résultats pratiques très modestes, à l'exception de l'homologation internationale de quatre types de locomotives Diesel de classe "f" dont le type D 341 des Chemins de fer italiens. Le type D 141 de la classe "d" est le seul exemplaire de locomotive standard - sur 39 - en service sur le réseau des chemins de fer italiens.

Par l'initiative des administrations ferroviaires, ces locomotives standard ont été équipées de moteurs Diesel de type et puissance différents afin d'utiliser la production nationale.

A l'avenir, on ne prévoit pas de progrès sensibles dans le domaine de la standardisation sur le plan international, compte tenu du niveau de dieselisation déjà atteint

par les administrations ferroviaires et de l'évolution rapide des caractéristiques des moteurs.

10. LUXEMBOURG

Le dernier lot de 20 locomotives Diesel-électriques de 1 800 CV a été fourni en 1964. Ces locomotives correspondent au type de locomotive Diesel homologué.

La société nationale des CFL s'en tiendra, lors de l'acquisition future de matériel de traction, aux normes de standardisation fixées par l'ORE.

11. NORVEGE

Le nombre de locomotives Diesel standardisées s'élevait entre le 31 décembre des années 1964 et 1968 à 3 locomotives de la sous-classe : f_4 et à 28 locomotives de la sous-classe : g_2.

En 1969, les NSB recevront 4 locomotives Diesel de la sous-classe g_2.

Pour les années après 1969, il n'y a pas encore de plan.

12. PORTUGAL

Nouvelles unités ajoutées entre 1964 et 1968 :

a) 50 locomotives diesel-électriques Bo'Bo' puissance de 1 370 CV (UIC-623) et vitesse maximale de 105 km/h.

b) 36 locotracteurs de manœuvres, Diesel, à transmission hydraulique, de 350 CV (UIC-263) et vitesse maximale de 50 km/h.

Acquisitions en cours ou devant être effectuées brièvement (avant 1973)

a) 17 locomotives diesel-électriques semblables à celles qui sont indiquées à l'alinéa 1 a) ; à recevoir en 1969.

b) 10 locomotives diesel-électriques Co'Co' pour une puissance de 2 700 CV (UIC-623) et une vitesse maximale de 140 km/h ; à recevoir en 1969.

Tendances à court et à moyen terme

Service général : maintien pratiquement du type f_3.

Service lourd : adoption du Co'Co' de 2 600/2 700 CV.

Embranchement petit trafic : locomotives standard du type d_1 dont il existe déjà 25 unités.

Manœuvres : locomotives standard du type c_2.

13. SUEDE

Les locomotives que la SJ s'est procurées depuis 1964 sont, sous plusieurs aspects, différentes de celles que possèdent d'autres administrations de chemin de fer. Tout en gardant certains détails qui sont manufacturés selon des normes internationales, elles sont construites d'après les conditions particulières prévalant pour la gestion ferroviaire en Suède (standard des barres, profil de construction, climatologie, etc.).

Toutefois, la SJ cherche à se procurer des locomotives standardisées si l'on accepte que le concept de standard diffère un peu de celui utilisé par l'UIC. Ainsi, la SJ demanda à l'occasion d'un achat de locomotives en 1967 que celles-ci fussent de type fabriqué en série ou qu'elles consistassent de détails fabriqués en série et bien éprouvés. Cette demande a pour résultat que le choix des types de locomotives se limite et que la standardisation se généralise. La SJ ne s'est pas restreinte au marché européen mais a également choisi des constructions américaines.

14. YOUGOSLAVIE

Le tableau suivant montre l'effectif du parc à la fin de 1968 et les projets jusqu'à 1972.

Type	Effectif du parc à la fin de 1968	Projets d'acquisition jusqu'à 1972
1. Locomotive Diesel avec transmission électrique et 6 essieux, première série de ce type	131	25
2. Locomotive Diesel avec transmission électrique et 6 essieux, deuxième série de ce type	12	5
3. Locomotive Diesel à 4 essieux, avec transmission électrique, première série de ce type	15	-
4. Locomotive Diesel à 4 essieux, avec transmission électrique, deuxième série de ce type	86	14
5. Locomotive Diesel à 4 essieux, avec transmission électrique, troisième série de ce type	22	-
6. Locomotive Diesel à 3 essieux, avec transmission hydraulique, première série de ce type	47	-
7. Locomotive Diesel à 3 essieux, avec transmission hydraulique, deuxième série de ce type	2	-
8. Locomotive Diesel à 3 essieux, avec transmission hydraulique, troisième série de ce type	1	14
9. Locomotive Diesel à 4 essieux, avec transmission hydraulique, première série de ce type	3	-
	319	58

Annexe II

EXTRAIT DES RAPPORTS DES PAYS MEMBRES SUR LA STANDARDISATION DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

1. ALLEMAGNE

Sur le total d'environ 2 200 locomotives électriques de la DB, les 78 % représentent des unités des quatre séries unifiées sur une base nationale. Parmi les locomotives électriques de construction assez récente se trouvent, en outre, encore quelques-unes des séries spéciales (locomotives pour trains rapides et locomotives pour plusieurs systèmes de courant).

Dans les séries unifiées s'utilisent en une large mesure et en grand nombre des pièces identiques.

Pour la construction des engins moteurs la DB a conçu et établi un ensemble de fiches de normes de la Bundesbahn. Ces fiches de normes de la DB, ne devant comprendre que des matériaux et des pièces ayant fait leur preuve, se basent également sur la documentation internationale en fait de normes - notamment sur les fiches UIC - importante pour les administrations ferroviaires.

Eu égard aux genres différents de courant et de tension des diverses administrations, comme aux conditions d'exploitation différentes et au grand nombre déjà donné de locomotives électriques, il n'y a pas aujourd'hui de grandes possibilités pour leur standardisation internationale, des constructions unifiées devant, en effet, en raison de cet état actuel des choses, et contrairement aux wagons, être moins facilement réalisable dans leur cas.

2. AUTRICHE

Si des recommandations ont bel et bien été faites par l'ORE pour la construction des pantographes, elles font toutefois défaut pour la standardisation des diverses pièces ou de pantographes complets. La standardisation s'effectue en vertu d'accords bilatéraux, celui intervenu avec la Suisse prévoyant pour les pantographes autrichiens, d'engins pénétrant en Suisse, l'utilisation autant que possible de pièces de pantographes suisses. En trafic international empruntant le réseau de la DB, l'utilisation des types nationaux n'est soumise à aucune restriction.

Dans la mesure où existent des dispositions de l'Union Internationale des Chemins de fer, de la Commission Internationale Electrotechnique ou du Comité Européen de Coordination des Normes Electrotechniques, relatives à l'équipement d'engins moteurs électriques, compte en est tenu pour la construction de locomotives neuves.

L'effectif en locomotives électriques est donné dans le tableau suivant :

Date \ Puissance	351-1 000 CV	1 001-2 000 CV	2 001-3 000 CV	3 001-4 000 CV	au-dessus 4 000 CV	au total
31 décembre 1964 ...	55	77	51	101	138	422
31 décembre 1968 ...	54	75	51	101	192	473

Sont commandées pour livraison d'ici fin 1970 27 locomotives électriques et 3 automotrices.

Au cours des années prochaines, les ÖBB essaieront, eux aussi, d'exploiter des locomotives à thyristores et de moderniser de même, dans une certaine mesure, des séries plus anciennes par montage de diodes ou de thyristores.

3. BELGIQUE

Il n'y a aucune standardisation internationale en ce qui concerne la traction électrique.

4. ESPAGNE

En 1963 et 1964, 37 locomotives électriques du type ALSTHOM, semblables à un type français, ont été achetées.

Pendant l'année 1967, 16 locomotives de type japonais (MITSOUBISKI) ont été mises en service sur le réseau espagnol. On a passé un contrat pour la construction supplémentaire de 40 locomotives de ce type qui seront livrées en juillet 1969 et septembre 1970.

5. FRANCE

Les deux formes de courant électrique utilisées pour l'alimentation des caténaires (continu 1 500 V et alternatif 25 000 V, 50 Hz) ont conduit à construire et à utiliser sur le réseau français de chemins de fer un nombre assez important de locomotives bicourant. Le parc de matériel de traction électrique comprend ainsi trois catégories de locomotives (courant continu, courant monophasé et bicourant). Il s'y ajoute quelques unités polycourant destinées au trafic international. Mais ces engins ont été conçus pour avoir dans chaque famille de puissance comparable le maximum d'éléments communs. Le même bogie monomoteur a, par exemple, été utilisé pour les locomotives électriques de puissance moyenne. On a également recherché la possibilité d'adopter des organes communs pour des locomotives électriques et des locomotives Diesel électriques de 2 650 KW s'apparentant à ceux des locomotives quadricourant CC 40 100 et ses moteurs de traction à ceux des locomotives électriques 25 500.

Un autre genre de standardisation a consisté à construire depuis longtemps des locomotives électriques à bogies monomoteurs aptes aussi bien pour le remorque des trains de voyageurs que pour celle des trains de marchandises par simple changement de régime du train d'engrenage réducteur.

6. ITALIE

En ce qui concerne les locomotives électriques aucun progrès n'a été réalisé dans le domaine de la standardisation étant donné que jusqu'à présent aucun organisme européen n'a pris d'initiatives à cet égard. Je suis d'avis que si la standardisation n'a pas été entreprise, cela est dû à la situation existant dans les pays européens où sont employés différents systèmes de traction électrique (1 500 V et 3 000 V courant continu - 15 000 V - 16 2/3 Hz et 25 000 V - 50 Hz).

7. PORTUGAL

Nouvelles unités ajoutées entre 1964 et 1968 :

Dix locomotives électriques Bo'Bo' pour courant électrique monophasé de 25 kV, 50 Hz, puissance de 1 760 kW (UIC-610) ou 2 700 (UIC-614) et vitesse maximale de 120 km/h.

Acquisitions en cours ou devant être effectuées brièvement (avant 1973) :

Dix locomotives électriques semblables à celles qui sont en service mais pour une vitesse maximale de 140 km/h ; à commander en 1970/1971.

8. SUEDE

En ce qui concerne les locomotives électriques il n'y a pas autant de possibilités de standardisation. Etant donné que les locomotives électriques de la SJ ne trafiquent que les lignes suédoises et quelques lignes norvégiennes, il n'y a pas non plus de raison pour la SJ de construire des locomotives en vue d'une standardisation internationale possible.

9. YOUGOSLAVIE

Le tableau suivant montre l'effectif du parc à la fin de 1968 et les projets jusqu'à 1972.

Type	Effectif du parc à la fin de 1968	Projets d'acquisition jusqu'à 1972
1. Locomotive électrique à 6 essieux, de courant continu de 3 000 V, première série de ce type	16	-
2. Locomotive électrique à 6 essieux, de courant continu de 3 000 V, deuxième série de ce type	45	5
3. Locomotive électrique à 4 essieux, de courant continu 3 000 V, première série de ce type	1	-
4. Locomotive électrique à 4 essieux, de courant continu de 3 000 V, deuxième série de ce type	12	33
5. Locomotive électrique à 4 essieux, de courant monophasé 25 KV 50 Hz	48	152
	122	190

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS
SUR LES INCIDENCES DE LA CONTENEURISATION
SUR LES CHEMINS DE FER

[CM(69)9]

INTRODUCTION

1. Dans son examen des incidences de la conteneurisation sur les chemins de fer, le Comité des Chemins de fer a tenu compte de plusieurs considérations liées à son rôle d'examiner les problèmes qui se posent aux réseaux des pays Membres, en particulier leurs problèmes financiers. Les administrations ferroviaires peuvent ne voir dans la conteneurisation qu'une innovation qui soulève de nouveaux problèmes et difficultés pour les chemins de fer : inversement, elles peuvent considérer que cette technique leur donne la possibilité d'améliorer leur position concurrentielle en réduisant leurs coûts d'exploitation tout en améliorant la qualité du service offert au commerce et à l'industrie. Leur réaction doit-elle être passive, doivent-elles se contenter de s'adapter à la conteneurisation dans la mesure où elles ne peuvent l'éviter, parce que les usagers l'exigent ? Ou doivent- elles au contraire s'employer à mettre au point de nouvelles techniques, à conserver leur part actuelle du trafic total et peut-être à reconquérir une partie du trafic qu'elles ont perdu au bénéfice de leurs concurrents ? L'attitude des pouvoirs publics et des administrations ferroviaires à l'égard de cette question aura une incidence importante sur le rôle futur des chemins de fer dans l'économie.

2. Le Comité est parti de quelques hypothèses générales quant aux caractéristiques du trafic marchandises par chemin de fer, qui présentent un intérêt particulier pour la conteneurisation. Les chemins de fer sont certainement mieux placés que les autres transports de surface lorsqu'il s'agit d'acheminer rapidement des grandes quantités de marchandises entre deux points de leur réseau. Cet avantage est encore accentué par les perfectionnements récents de la traction et de la signalisation. Mais plus le volume transporté diminue, plus les distances sont courtes, plus les points d'origine et de destination se multiplient, et plus l'avantage des chemins de fer s'effrite. Aux extrémités du trajet, la formation ou le triage des trains en wagons isolés ou en petits groupes de wagons, de même que le passage dans des triages intermédiaires demandent du temps et de la main-d'œuvre; ils comportent des risques d'avaries pour certaines marchandises, accroissent les coûts et amenuisent l'avantage de la vitesse sur le trajet principal. C'est donc en acheminant des trains entiers et non des wagons, directement de l'origine à la destination que les chemins de fer peuvent tirer le maximum d'avantages de leurs caractéristiques techniques.

3. Par rapport à leurs concurrents, l'inconvénient que représente pour les chemins de fer l'acheminement à courte distance de quantités inférieures à des trains complets s'aggrave si à l'une des extrémités du trajet ou aux deux le transport doit se poursuivre sur route, ce qui entraîne une double manutention, toujours coûteuse en raison du temps et de la main-d'œuvre qu'elle exige et des risques supplémentaires d'avaries qu'elle comporte. De nombreux usagers, qui veulent faire transporter dans le minimum de temps, de porte à porte, des quantités de marchandises correspondant à des wagons complets ou à des quantités inférieures, font appel aux transporteurs routiers qui peuvent satisfaire ces exigences, contrairement aux chemins de fer.

4. Le conteneur transporté par route sur les parcours terminaux et par chemin de fer de triage à triage, permet d'assurer un service de porte à porte. Si le chargement et le déchargement du conteneur se font par des moyens mécaniques, cela réduit la perte de temps et le coût découlant d'une double manutention. Il y a des années qu'on le sait; il est donc inutile de s'étendre sur ce point. Mais ces considérations n'ont pas une importance décisive

pour les chemins de fer aussi longtemps que les marchandises chargées en conteneurs continuent à faire l'objet de manœuvres et de triages comme les autres marchandises. Pendant longtemps, les chemins de fer ont exploité les avantages des trains complets pour les transports de masse chaque fois qu'ils en avaient la possibilité. S'ils le veulent, ils peuvent s'organiser de manière à transporter également les conteneurs par trains réguliers complets et directs, circulant à grande vitesse. On combine ainsi les avantages pour l'usager d'un service rapide de porte à porte (qui l'ont souvent amené à préférer le transport par la route) avec les économies d'exploitation qui en résultent pour les chemins de fer, en améliorant la position de ces derniers par rapport à leurs concurrents. Les usagers peuvent bénéficier des avantages des transports par trains complets même lorsqu'ils n'expédient pas des quantités correspondant à un train complet.

5. Tel qu'il est utilisé dans le présent rapport, le terme de "conteneurs", désigne les grands conteneurs (transconteneurs) récemment entrés en service; ce sont généralement des constructions légères en acier allié, de dimensions sensiblement conformes aux normes de l'ISO : 8 x 8 pieds de section et 10, 20, 30 et 40 pieds de longueur. Ces appareils sont à l'origine de ce qu'on appelle communément la "révolution des conteneurs". Leur principale caractéristique consiste dans leur normalisation dimensionnelle, qui leur permet de passer aisément d'un mode de transport à un autre et de circuler également sur tous les réseaux ferroviaires européens.

Ce problème est très important aussi bien au point de vue du trafic international qu'au point de vue du développement de la conteneurisation. Il est d'ailleurs pris en considération dans le rapport sur des problèmes actuels des transports par conteneurs et des transports roll-on/roll-off [cf. doc. CM(69)7].

ORIGINES DES TRANSPORTS PAR CONTENEURS

6. Les conteneurs offerts au transport aux chemins de fer européens peuvent provenir de deux sources distinctes : d'une part, les transports maritimes notamment sur l'Atlantique Nord. Les chargeurs utilisent de plus en plus couramment des conteneurs, qui arrivent toujours plus nombreux dans les ports européens. Le choix, pour les chemins de fer est simple : doivent-ils assurer ou non ce trafic ? Dans la négative, il est probable que le conteneur poursuivra son voyage par route ou par tout autre moyen de transport intérieur. Il est relativement facile de prévoir et de traiter ce trafic.

7. L'autre origine réside dans le commerce intra-européen. Il est plus difficile à prévoir, parce que son développement dépend des appréciations et des décisions des usagers et des chemins de fer eux-mêmes. Ici, les chemins de fer ont diverses options où interviennent des facteurs complexes : ou bien ils s'efforceront, par des mesures actives, d'encourager le développement des services à base de conteneur, ou bien ils se contenteront d'attirer et de conserver, par la méthode traditionnelle des wagons complets, les marchandises exposées à la concurrence des transports routiers. Ce qui est certain, c'est que, d'ores et déjà, les usagers apprécient de plus en plus les avantages des conteneurs, qui sont indépendants du mode de transport. En offrant des services intéressants, les chemins de fer peuvent donc encourager la conteneurisation. Mais s'ils restent indifférents, ils ne pourront empêcher son extension et verront tout simplement le trafic leur échapper.

8. Actuellement, c'est le trafic intercontinental par conteneurs qui domine. Mais il n'est pas douteux que ce mode de transport est appelé à se développer en Europe aussi.

SITUATION ACTUELLE

9. L'effort que font les chemins de fer européens pour s'adapter à la conteneurisation revêt deux aspects. Il y a tout d'abord un service national : celui des freightliners (containers-express) au Royaume-Uni, puis sur le plan international, le système organisé par la société "Intercontainer".

10. Dans le système britannique des freightliners, les conteneurs, de dimensions normalisées, sont chargés sur des rames indéformables composées de wagons plats qui circulent à grande vitesse selon des horaires réguliers entre les terminaux des freightliners. Ces gares sont généralement situées dans des centres industriels importants, sources d'un trafic intense. L'enlèvement et la livraison des conteneurs sont effectués par route, chez les clients, dans la zone de desserte de chaque gare terminale.

Ce service a commencé à fonctionner vers la fin de 1965; actuellement, il assure le transport de 3,5 millions de tonnes par an et le gouvernement britannique a récemment autorisé de nouveaux investissements, en vue d'étendre le système. Ce supplément de dépenses portera le coût total du système à 26 millions de livres sterling environ. Le réseau comprendra environ 80 trains desservant 22 terminaux en plus des terminaux portuaires et des services maritimes. Le Groupe des rapporteurs était invité, dans son mandat, à tenir compte de l'expérience recueillie au Royaume-Uni. Les lecteurs qui ne sont pas familiarisés avec les caractéristiques du service britannique de freightliners en trouveront un exposé plus complet dans l'annexe I.

11. La Société Intercontainer a été formée par des administrations ferroviaires européennes. Son objet est essentiellement commercial; elle s'occupe exclusivement de transports internationaux et joue le rôle d'intermédiaire entre les administrations ferroviaires et les chargeurs; Intercontainer achète en gros, aux administrations ferroviaires, des kilomètres-trains qu'elle détaille entre les expéditeurs. En outre, cette Société s'occupe aussi de la manutention, du ramassage et de la livraison de porte à porte. Intercontainer n'a commencé que récemment à exercer son activité en s'occupant initialement du trafic maritime décrit plus haut au paragraphe 6. Un résumé des renseignements donnés par la Société figure à l'annexe II.

VIABILITE ECONOMIQUE DES TRANSPORTS PAR CONTENEURS

12. Les renseignements recueillis montrent que ce n'est pas uniquement aux administrations ferroviaires qu'il appartient de voir si elles doivent ou non s'organiser pour transporter les expéditions en conteneurs. A supposer que les chemins de fer admettent la nécessité de s'adapter, ils auront à prendre une série de décisions quant à l'importance, aux investissements, à l'organisation et à la vente, différentes options s'offrant à eux pour chacun de ces chapitres. Une conversion très poussée à la conteneurisation exigerait de grosses dépenses, tant pour l'acquisition de matériel neuf que pour l'aménagement des terminaux; du point de vue comptable, elle impliquerait un amortissement rapide du matériel classique, en partie récent, qui cesserait d'être utilisé. Les conséquences varieraient d'ailleurs selon la façon dont le trafic par conteneur serait manutentionné et organisé. Si ce trafic doit être traité à peu près comme le trafic classique (sauf naturellement en ce qui concerne les méthodes de chargement sur wagon et de déchargement) - si les conteneurs doivent être collectés en petit nombre sur des embranchements particuliers ou dans diverses gares de marchandises, acheminés par des trains en même temps que les wagons normaux, passer par des triages et être livrés en quantités peu importantes à différentes destinations, les méthodes en usage seront conservées et il n'y aura qu'un changement de degré, non de nature. Mais dans ce cas, - à moins que des améliorations sensibles ne soient apportées à la circulation des trains et au système de triage - les possibilités offertes par un changement plus radical ne seront pas exploitées et il est douteux que les services conteneurisés permettent mieux que les méthodes actuelles de conserver le trafic guetté par la concurrence et moins encore de le reconquérir.

13. Si, en revanche, les chemins de fer décident s'assurer des services réguliers de transport de conteneurs par trains complets ils devront choisir soigneusement les itinéraires d'acheminement et adopter certains critères pour évaluer les perspectives du trafic, afin de ne faire d'investissements que sur les itinéraires où ils seront justifiés par des recettes suffisantes. Des études devront être faites, quant à l'organisation et à la gestion des terminaux et à leur desserte par la route. Peut-être même devra-t-on envisager une centralisation des services à base de conteneurs.

CHOIX DES ITINERAIRES POUR LE TRAFIC EN CONTENEURS

14. Selon le Comité des Chemins de Fer, le choix des itinéraires doit être commandé principalement :

i) par le volume du trafic ;
ii) par son type ;
iii) par la longueur du trajet.

VOLUME ET FREQUENCE

15. Il s'agit essentiellement de déceler les courants importants de transport qui s'établissent entre de grands centres et d'estimer dans quelle mesure ces transports pourraient relever de la conteneurisation. Il est probable qu'une grande partie du trafic virtuel sera déjà transportée

par chemin de fer, mais si les circonstances s'y prêtent, il n'est pas trop optimiste d'admettre, d'une part qu'une partie du trafic pourra être reconquise sur la route et qu'un service attrayant, une fois en marche, engendrerait une part de trafic absolument nouvelle. (Le lecteur trouvera plus loin, au paragraphe 24, de plus amples renseignements sur les observations qu'on a pu faire à ce sujet au Royaume-Uni). Le volume critique est déterminé par la fréquence de service que le chemin de fer s'efforce d'atteindre : il faut que ce service soit attrayant pour les usagers, tout en restant rentable et d'une exploitation pratique. (En Grande-Bretagne, le but visé est d'arriver à offrir un service de nuit cinq jours par semaine, avec une durée d'acheminement de terminal à terminal qui ne soit pas supérieure à 12 heures, ce qui permettrait d'assurer la livraison de porte à porte du soir au lendemain, avec tous les avantages évidents qui en découlent pour le commerce). L'autre facteur déterminant est la capacité du train de conteneurs. La quantité annuelle qui justifie l'instauration du service est le produit de la fréquence par la capacité des trains. (En Grande-Bretagne, ce chiffre est fixé approximativement à 100 000 tonnes, mais dans d'autres conditions d'exploitation, il pourrait être différent). Il reste à voir si le volume de trafic critique, admis par hypothèse, peut être atteint : c'est une question d'estimation et, dans ce domaine, il importe de procéder à une étude de marché aussi rigoureuse que possible.

TYPE

16. Lorsqu'il parle du "type" de trafic, le Comité des Chemins de Fer ne se réfère pas à la nature réelle des marchandises transportées. Dans la pratique, toute marchandise peut être transportée par container à moins que ses dimensions ou sa nature nocive ou dangereuse obligent à y renoncer. Les containers transportent des marchandises d'une diversité surprenante, depuis les envois groupés jusqu'à certaines expéditions en vrac. En fait, le type du trafic est fonction des besoins des usagers, des conditions dans lesquelles le trafic se forme, des quantités à transporter, de la nécessité d'assurer un transport rapide de porte à porte, etc.

DISTANCE

17. De même, la distance critique variera selon les circonstances propres à chaque pays. En Grande-Bretagne, la plupart des transports par route sont effectués sur des distances pouvant atteindre 60 miles (90 km) et on considère généralement que la concurrence entre le chemin de fer et la route commence à la distance de 100 miles (160 km). Cependant, ces distances sont liées à des circonstances qui peuvent être particulières à la Grande-Bretagne et d'autres distances seront valables ailleurs. Il ne sera possible d'obtenir des chiffres comparables pour des transports entre tel ou tel point donné d'Europe continentale qu'après examen de la situation; il ne servirait à rien de se livrer à des généralisations théoriques. Il ne devrait d'ailleurs pas être trop difficile aux administrations ferroviaires d'estimer la distance à partir de laquelle les trains réguliers de marchandises express l'emportent de façon décisive sur les concurrents. En général, les transports à longue distance qui sont possibles en trafic international semblent devoir permettre au chemin de fer d'offrir des services hautement compétitifs à condition que le franchissement des frontières puisse s'effectuer dans de bonnes conditions techniques et commerciales.

PRIX DE TRANSPORT

18. La formation des prix est un autre facteur important. Après s'être fait une idée du volume possible du trafic conteneurisable, l'administration devra faire quelques hypothèses de prix pour évaluer les recettes à prévoir. Comme les structures et les politiques de prix sont variables, le Comité ne peut proposer des règles générales à cet égard. Il s'estime cependant fondé à admettre que le taux minimal sera fonction du prix de revient du transport ferroviaire, le taux maximal étant imposé par la concurrence sur le marché. (Si, étant donné les conditions du marché, un service donné ne semble pouvoir se vendre qu'à un prix inférieur à son coût marginal pour le chemin de fer, le projet sera probablement abandonné). Le prix courant demandé pour des transports comparables de marchandises par d'autres moyens - habituellement la route - ne constitue pas nécessairement un plafond rigide car il se peut que les chemins de fer puissent proposer pour un prix égal, voire légèrement supérieur, un service containérisé assurant un transport de meilleure qualité (notamment en ce qui concerne la vitesse et la régularité). Du point de vue de la taxation, les conteneurs offrent certains avantages de simplicité. Ils sont homogènes,

leurs caractéristiques de manutention sont uniformes et les chemins de fer n'ont pas à se préoccuper de la nature réelle des marchandises contenues, mais peuvent calculer leurs coûts et, par conséquent, leurs prix de "vente" sur le transport du conteneur proprement dit. Il convient cependant de ne pas oublier qu'étant donné l'élasticité de la demande, le volume prévu de trafic dépendra du prix. Les plans de l'administration varieront donc selon qu'on voudra porter au maximum, soit le trafic, soit le profit. Etant donné la situation financière actuelle de la plupart des administrations ferroviaires et les investissements à prévoir, on peut admettre que les administrations s'efforceront d'obtenir des recettes largement supérieures au coût marginal, dans la mesure où le marché le permettra.

19. Il conviendra d'étudier les tarifs à appliquer au trafic conteneurisé par rapport aux transports par wagon complet. A cet égard la politique des prix peut être considérée de divers points de vue. D'une part, on peut avancer qu'en fixant pour le trafic conteneurisé des tarifs nettement inférieurs à ceux des transports par wagons complets, on pourrait détourner artificiellement le trafic vers les conteneurs et précipiter ainsi la mise hors service du matériel actuel (qu'il appartienne aux chemins de fer ou aux usagers reliés au fer par branchement particulier). D'autre part, si les chemins de fer, compte tenu de l'expérience et après des calculs rationnels, estimaient qu'en poussant au maximum la conversion on rendrait l'exploitation plus efficace et plus économique et que l'entretien permanent d'un grand service de transport par wagons complets leur imposerait des coûts plus élevés, il serait normal qu'ils fixent des tarifs plus élevés pour ce dernier trafic. Toutefois, il s'agit là d'un problème d'avenir, car il faudra d'abord créer les services de transport par conteneurs et en confirmer la rentabilité. Si l'expérience confirmait les espoirs, on évoluerait fort probablement vers la conteneurisation et les transports par wagons complets seraient peu à peu abandonnés en raison des avantages du premier système et des préférences des usagers. La politique de prix pourrait s'appuyer sur des estimations plus sûres et rien n'obligerait à attirer des usagers réticents vers les services de transport par conteneurs, en leur proposant des tarifs artificiellement bas.

20. Tels sont donc, selon le Comité, les principaux facteurs déterminants pour la viabilité probable d'un service direct de transport de conteneurs par trains complets. C'est en tenant compte des évaluations faites sous ces rubriques - en même temps naturellement que des estimations relatives aux investissements et aux coûts d'exploitation - qu'on pourra choisir des itinéraires rentables.

CONTROLE ET ORGANISATION DES TERMINAUX

21. Pour qu'un système conteneurisé donne des résultats satisfaisants, il est essentiel que les terminaux soient exploités de façon rationnelle. Il serait absurde que les économies de temps réalisées sur le trajet principal par voie ferrée, en évitant les triages soient compromises par des retards survenant aux terminaux. Il faut que ces gares soient exploitées de façon efficace, que leur dimension soit appropriée et qu'elles soient dotées d'un matériel approprié afin que les transbordements entre la route et le rail puissent se faire rapidement. Il va de soi que les terminaux doivent être convenablement desservis par la route - on doit évidemment éviter autant que possible de transporter des conteneurs par des rues encombrées. Pour autant que les heures d'arrivée et de départ des trains de conteneurs pourront être fixées en dehors des heures de pointe de la circulation urbaine, les services de livraison et de ramassage par la route, à partir et à destination des terminaux, fonctionneront plus aisément et leurs effets sur les embarras de la circulation urbaine seront réduits.

22. Le parc de véhicules routiers destiné à assurer la desserte d'un terminal doit évidemment correspondre au volume des conteneurs passant par ce terminal. La propriété et l'exploitation de ces véhicules peuvent être diversifiées; cette diversification présente d'ailleurs des avantages. Comme il s'agit de faire en sorte que le service conteneurisé soit intéressant pour les usagers, il est souhaitable que les expéditeurs puissent recourir, pour le transport routier jusqu'au terminal, au moyen qu'ils préfèrent, soit en utilisant leurs propres véhicules, soit en faisant appel à un transporteur routier ou à des services fournis par le chemin de fer ou (quand il en existe) à une filiale spécialisée créée spécialement pour organiser et exploiter le service conteneurisé. Il est d'une certaine importance que l'organisation qui gère le terminal des conteneurs exploite au moins en partie les véhicules routiers

assurant la desserte du terminal ou qu'elle exerce un contrôle effectif sur eux et ce, pour deux raisons : elle tiendra à être en mesure de proposer un service sûr de porte à porte aux usagers qui peuvent ne pas disposer d'un moyen de transport routier convenable et elle doit pouvoir veiller à ce que les conteneurs transitant par le terminal soient rapidement enlevés à l'arrivée ou au départ (autrement, les locaux utilisés pour l'exploitation risqueraient d'être encombrés par les conteneurs attendant d'être expédiés par fer ou distribués par route). On notera que, lorsque de tels services de ramassage et de livraison sont organisés par les chemins de fer, il n'y a aucune raison pour qu'une taxe ne soit pas perçue pour le service ainsi rendu; cela pourrait et devrait être une utile source de revenu pour l'administration ferroviaire.

23. Dans un service conçu pour le transport de conteneurs par trains complets, il découle de considérations d'ordre pratique inhérentes à l'exploitation des chemins de fer, que le mieux est que le contrôle des terminaux soit exercé par les chemins de fer ou par une organisation dans lesquels ils ont une importante participation. En même temps, on s'efforcera de porter au maximum le trafic conteneurisé transitant par le terminal; il est donc très important que tous les usagers éventuels y aient librement accès.

EFFETS SUR LE TRAFIC FERROVIAIRE CLASSIQUE

24. En ce qui concerne les effets sur le trafic ferroviaire classique d'une politique favorable à l'utilisation de conteneurs pour le transport de marchandises, ils peuvent tout au plus faire l'objet d'une estimation. Le premier point dont il faut tenir compte est qu'une grande partie des transports par conteneurs - à en juger par l'expérience du Royaume-Uni - ne proviendra pas des transports ferroviaires actuels; ce seront au contraire des transports nouveaux ou des transports qui n'étaient plus assurés par chemin de fer depuis un certain temps. Pour le "freightliner system" britannique, on estime que le tiers seulement du trafic total provient de transferts, le reste étant du trafic nouveau. Un système conteneurisé offre une occasion très importante d'accaparer totalement les transports nouveaux.

25. La façon dont le trafic est traité à mesure que la conteneurisation se répand varie selon les caractéristiques de ce trafic. Elle dépend des quantités remises au transport, de la longueur du transport, des installations terminales et des exigences des usagers. Autant qu'on peut le prévoir, il continuera à y avoir une demande de services classiques de marchandises par chemins de fer; cependant, si les chemins de fer doivent être exploités dans des conditions rentables, les expéditions par trains complets tendront probablement à se substituer aux expéditions par wagons complets. Cette tendance s'accentuera dans la mesure où des services seront supprimés sur des lignes locales déficitaires et où le trafic sera concentré sur les grands axes. Les décisions prises par les pouvoirs publics quant à l'importance future des réseaux ferroviaires et à la concentration du trafic sur les grands axes auront une incidence capitale sur cette évolution. Il convient de noter que selon certaines administrations, l'importance du trafic par wagons complets, sauf pour les expéditeurs d'embranchement particulier à embranchement particulier, devrait fléchir fortement dans les années à venir.

26. Les changements intervenus dans la structure du trafic et la concurrence d'autres modes de transport ont eu de graves répercussions sur la rentabilité des transports de marchandises par chemin de fer, en particulier sur le trafic classique par wagons complets. Il s'agit là d'un problème plus vaste que l'incidence de la conteneurisation, mais celle-ci permet de réduire ces pertes. Un recours plus fréquent à l'exploitation par trains complets et éventuellement l'abandon total de quelques-unes des opérations les moins rentables sont d'autres possibilités dont l'examen déborderait le cadre du présent rapport.

27. Il est extrêmement difficile, du fait des variables décrites ci-dessus, de dégager une conclusion générale quant à l'incidence de la conteneurisation sur le trafic classique. Cette incidence virtuelle est un facteur dont il faudra tenir compte. On l'examinera plus en détail lorsqu'on étudiera les conditions dans lesquelles les services conteneurisés doivent être assurés par telle ou telle administration. Dans bien des cas, il sera possible, en effet, d'abord d'identifier des courants spécifiques de trafic par wagons complets qui s'orienteront probablement vers les transports par conteneurs et, au contraire, des courants spécifiques qui ne se modifieront sans doute pas et ensuite d'apprécier les effets de la conteneurisation. A mesure

qu'on aura pu observer l'évolution des services conteneurisés, on pourra établir des évaluations de plus en plus sûres.

CONSIDERATIONS FINANCIERES

28. Comme on l'a souligné dans le premier paragraphe de ce rapport, les problèmes financiers qui se posent aux chemins de fer des pays Membres, sont une préoccupation essentielle pour le Comité des Chemins de Fer. Ceci étant, le Comité pense pouvoir admettre que les progrès de la conteneurisation sont commandés notamment par la contribution que cette technique peut apporter à la rentabilité des réseaux. Dans cette hypothèse, les administrations ferroviaires seraient bien avisées de saisir les occasions qui s'offrent à elles, ainsi qu'il a été dit plus haut. Le Comité recommande aussi que l'extension méthodique des transports par conteneurs se fasse de façon sélective. Ainsi qu'on l'a vu, la rentabilité devra être appréciée par référence aux estimations de trafic, de frais et de coûts. Il importe de savoir dans quelle mesure la rentabilité d'un service peut dépendre de nombreux facteurs, dont certains échappent à l'action des administrations elles-mêmes, notamment la nature et le type du trafic offert au transport et qui pourrait être chargé en conteneurs, les avantages offerts et les tarifs des services routiers, fluviaux ou aériens concurrents, la politique gouvernementale concernant la tarification, ainsi que le rendement escompté des investissements dans les chemins de fer.

29. L'expérience du Royaume-Uni peut être citée en exemple. Le Gouvernement a autorisé l'investissement de 26 millions de livres sterling dans le "freightliner system". Par rapport à l'importance des investissements effectués habituellement dans les chemins de fer, ce montant n'a rien d'extraordinaire. Au Royaume-Uni, le taux au-dessous duquel aucun projet d'investissement soumis par une industrie nationalisée n'est normalement accepté est de 8 % pour le rendement interne. Le Gouvernement a examiné très attentivement les plans de l'Office du Railways Board et ses calculs concernant le "freightliner system"; il a conclu que la proposition satisfaisait ce critère et laissait une marge utile. Le trafic se développe conformément aux estimations.

30. Dans les conditions actuelles de la Grande-Bretagne - où les transports routiers de marchandises sont hautement compétitifs (en 1966, ils ont représenté plus de 70 % du nombre total de tonnes-kilomètres transportées) - les perspectives sont très encourageantes. Etant donné le caractère variable des facteurs mentionnés, le Comité n'a pu prévoir ce que seraient les résultats sur d'autres réseaux, mais lorsque les administrations ferroviaires et les pouvoirs publics auront arrêté leurs hypothèses quant aux dépenses et à la formation des prix de transport, il sera possible d'apprécier les perspectives de viabilité économique des transports par conteneurs dans différentes circonstances, tant nationales qu'internationales.

31. Lorsqu'on étudie les coûts d'un projet de service à base de conteneurs, on doit tenir compte de deux groupes de facteurs. Il y a d'abord les coûts à long terme de l'exploitation; dépenses non encore engagées dans les terminaux, appareils de levage, wagons spécialisés et conteneurs, etc., avec ventilation rationnelle des dépenses correspondant au mouvement, aux voies et à la signalisation, ainsi que des dépenses d'administration, et des coûts de main-d'œuvre directe. C'est ce qu'on peut appeler les coûts "évitables". Le deuxième facteur est le coût, au sens comptable du terme, des investissements antérieurs effectués dans les installations et le matériel classiques, non encore totalement amortis et dont la mise hors service risque d'être hâtée par le transfert de trafic qui suit la création d'un service à base de conteneurs - quelle que soit d'ailleurs la forme de ce transfert. La suggestion a été faite que les tarifs des services conteneurisés devraient refléter non seulement la première catégorie de coûts, mais aussi la seconde.

32. Comme le rapprochement des tarifs et des prix de revient fait l'objet d'une autre étude soumise au Conseil des Ministres, c'est un sujet qui n'entre pas dans le domaine traité par le présent rapport. Toutefois, en ce qui concerne plus précisément le coût de la conteneurisation, le Comité estime que les futurs coûts "évitables" (première catégorie mentionnée ci-dessus au paragraphe 31) devraient seuls entrer en ligne de compte. Non seulement cette suggestion paraît justifiée en théorie, mais il serait extrêmement difficile d'isoler les effets produits par la conteneurisation sur le trafic classique de l'incidence des divers autres facteurs en jeu et de décider, en termes quantitatifs, des modifications à introduire dans les coûts évitables du seul fait de la conteneurisation. Le Comité

doute qu'il soit possible de le faire. Même si ce calcul pouvait être fait, on pourrait se demander s'il est logique d'accroître les coûts estimés d'un service conteneurisé et ainsi de lui imposer dès le début un handicap par rapport aux transporteurs concurrents qui n'ont pas besoin de tenir compte de ce capital ancien. Il serait encore plus mal avisé de majorer les coûts du service conteneurisé par l'addition de sommes arbitraires destinées à tenir compte de la mise hors service prématurée du matériel jusque là en service.

33. Dans ces conditions, le Comité estime qu'au début tout au moins les "coûts" ne devraient comprendre que les dépenses "évitables" et que les administrations devraient isoler, dans leur comptabilité, les résultats des services de conteneurs de ceux fournis par les autres transports de marchandises. Par la suite, connaissant les transports effectivement attirés vers les services de conteneurs, les administrations, si elles le jugent utile, pourront voir dans quelle mesure la perte subie sur les transports par wagons complets peut être imputée au surplus de trafic transporté en conteneurs et compensée par les recettes correspondantes. Cette méthode sûre serait aussi la meilleure pour une gestion rationnelle, en ce sens qu'elle permettrait de fixer dès le début des objectifs parfaitement clairs aux services chargés des transports par conteneurs et aux autres.

COMMERCIALISATION

34. On a souligné à diverses reprises dans ce rapport (paragraphes 4, 7 et 26) que le rythme et l'ampleur de la progression de la conteneurisation dans les chemins de fer dépendraient dans une très large mesure de l'attitude et des décisions des pouvoirs publics et des administrations ferroviaires. Si les uns et les autres décident de saisir l'occasion offerte, la commercialisation deviendra un élément important. Il ne s'agit pas seulement d'attirer l'attention par une publicité, sur l'existence et les avantages des services conteneurisés, il faut aussi que l'usager participe au progrès technique. Il y sera aidé par des services consultatifs qui permettront, grâce à des contacts directs, de conseiller les usagers éventuels sur les modifications à apporter à leurs propres méthodes de manutention, d'expédition et de réception pour tirer le maximum de la nouvelle méthode.

RESUME DES CONCLUSIONS

35. i) Etant donné que la conteneurisation en général fait l'objet d'une autre étude soumise au Conseil des Ministres, le présent rapport aborde la question sous l'angle des chemins de fer, en admettant que les conteneurs s'imposeront définitivement. Le Comité des Chemins de fer estime pour sa part que cette technique est une innovation très intéressante, qui contribue à améliorer l'efficacité générale de l'industrie et dont l'usage tend à se répandre.

ii) Les chemins de fer peuvent influer sur le développement des transports par conteneurs, mais ils ne sauraient s'y opposer. Ils peuvent, s'ils le veulent, s'organiser de manière à assurer rapidement et économiquement les transports par conteneurs et conquérir une part importante de ce marché. Inversement, ils peuvent choisir de limiter leurs activités dans ce domaine; dans ce cas, ils constateront probablement que le trafic par conteneurs, qui va croissant, s'oriente vers d'autres modes de transport.

iii) Quel que soit le choix opéré, il est probable que la conteneurisation absorbera une partie du trafic assuré jusque là par wagons complets (à moins que les pouvoirs publics décident de limiter les transports de conteneurs par d'autres modes de transport, ce qui empêcherait le commerce et l'industrie de bénéficier pleinement des avantages économiques de cette technique).

iv) Le rythme et l'ampleur du développement et, par conséquent, son incidence sur les méthodes classiques adoptées par les chemins de fer seront profondément influencés par la politique des administrations ferroviaires et celle des pouvoirs publics, en particulier, par les mesures qui devront être prises dans chaque pays pour concentrer les services marchandises des chemins de fer sur de grands axes et sur de longs parcours, sous forme de trains complets plutôt que de chargements par wagons complets.

v) En ce qui concerne l'effet de la

conteneurisation sur les problèmes financiers des chemins de fer, les plans visant à développer les services de conteneurs devront être sélectifs. Les principaux critères de sélection ont été décrits ci-dessus, dans les paragraphes 14 à 19. Les administrations devraient être incitées à créer et développer d'abord les services qui offrent les meilleures perspectives de rentabilité. Ce n'est pas en précipitant l'évolution ou en substituant des transports par conteneurs aux transports par wagons complets ou par d'autres moyens, lorsque ces derniers sont plus économiques et aussi efficaces qu'elles y parviendront.

vi) Dans leurs études de rentabilité, les administrations ne devront d'abord tenir compte que des coûts futurs du service de conteneurs (en s'efforçant d'opérer une ventilation rationnelle des dépenses de voies, de signalisation, de traction, etc.). Les marchandises transportées par ce service viendront en partie des transports actuels par wagons complets, ce qui tendra à accélérer le déclin de certaines activités traditionnelles. Cependant, il ne semble pas opportun de prévoir, dans l'examen des coûts du service conteneurisé, un amortissement accéléré du matériel de type classique; non seulement pour des raisons d'ordre théorique, mais, ce qui est peut-être plus important, parce que ce calcul serait imprécis.

vii) Un service conteneurisé du type esquissé plus haut suppose, par sa nature même, l'établissement d'une large coopération entre la route et le rail dans l'exploitation des terminaux. Il permet de combiner les avantages inhérents aux deux formes de transport et aux chemins de fer d'améliorer leur position concurrentielle.

viii) Un des principaux avantages des conteneurs réside dans leur normalisation dimensionnelle, qui permet de passer aisément d'un mode de transport à un autre. La normalisation revêt donc une importance extrême et les pouvoirs publics devraient faire le maximum pour l'assurer. Les Résolutions n° 18 et 19 du Conseil des Ministres, en date du 12 décembre 1967 et du 12 juin 1968 respectivement, ont beaucoup insisté sur ce point.

ix) Le développement des activités d'intercontainer montre qu'il existe de larges possibilités de développement en coopération pour les services intra-européens de conteneurs de porte à porte. Les administrations ferroviaires nationales sont généralement à même de résoudre les problèmes administratifs et commerciaux que posera initialement cette forme d'exploitation. C'est là un point encourageant. La prise en main rapide de cette "révolution technique" par les chemins de fer serait pleinement compatible avec les possibilités offertes par la technique des conteneurs. Elle répondrait aux buts que s'est fixés la CEMT, en contribuant à accroître l'efficacité des transports internationaux.

RECOMMANDATION

36. Un système de services à base de conteneurs, assurant régulièrement et rapidement des transports de porte à porte permettrait aux chemins de fer de reconquérir une partie du trafic qu'ils ont perdu et de s'assurer de nouveaux transports. Moyennant une sélection judicieuse et une organisation rationnelle, ce système pourrait assurer un rendement satisfaisant des capitaux investis et une meilleure utilisation du potentiel ferroviaire, en même temps qu'une haute qualité des services offerts aux usagers.

37. Il serait extrêmement regrettable que les gouvernements et les administrations ferroviaires ne sachent pas profiter de ces possibilités. Il leur est recommandé, aux uns comme aux autres, d'entreprendre ou d'encourager l'étude des courants de trafic tant sur le plan international que sur le plan national, et de favoriser le développement de cette nouvelle technique.

Annexe I

LE SYSTEME DE "FREIGHTLINERS" ETABLI PAR LE BRITISH RAILWAYS

Comme tous les autres réseaux, les chemins de fer britanniques utilisent depuis de nombreuses années des conteneurs de divers types; mais le "freightliner system" est fondé sur l'emploi des nouveaux conteneurs de grandes dimensions de type ISO. Deux idées fondamentales ont présidé à l'organisation de ce système; il s'agissait d'utiliser au mieux les moyens routiers et ferroviaires, ce qui implique la possibilité de passer aisément des uns aux autres, tout en s'arrangeant pour traiter en une seule unité de nombreux colis de détail dont la manipulation isolée serait onéreuse et conduirait à de mauvais rendements.

Les freightliners (containers-express) sont des trains-blocs composés de wagons plats portant les conteneurs, qui circulent à grande vitesse selon des horaires réguliers entre les terminaux du service de "freightliners". Ces points se trouvent généralement dans les grands centres industriels (où ils sont situés autant que possible de manière à éviter des parcours inutiles par les voies urbaines); les livraisons et les enlèvements sont effectués chez les clients eux-mêmes. Le Railways Board organise à la demande, des services de ramassage ou de livraison par la route, mais ces opérations peuvent être assurées, soit par d'autres transporteurs publics ou privés, soit par les clients eux-mêmes.

Le principe du freightliner est que ce sont des kilomètres-trains que l'on vend, le transport étant taxé au conteneur et non d'après le contenu ou le poids. Les conteneurs peuvent appartenir aux chemins de fer, à des commissionnaires ou aux clients; tout conteneur de dimensions normalisées est accepté. Le "freightliner system" n'organise pas de services de groupage, mais la "Sundries Division" (Division des expéditions de détail) des chemins de fer britanniques assure le ramassage des expéditions de détail, qu'elle groupe le cas échéant, dans des conteneurs acheminés par freightliner.

Ce système permet d'effectuer des transports très variés : la distance économique minimale de transport est une contrainte qui joue davantage que le type de la marchandise. Les freightliners sont hautement compétitifs pour la plupart des types de marchandises sur les parcours supérieurs à 150 miles (240 km) et, dans des conditions favorables, ils peuvent concurrencer les transports routiers sur une distance aussi faible que 75 miles (120 km).

Le transport de marchandises par trains complets au lieu de wagons complets permet de réduire le nombre des opérations de manœuvres et de triage (et par conséquent les chocs) et d'utiliser un matériel roulant moderne. Grâce au "freightliner system", les destinataires d'expéditions de détail peuvent bénéficier de ces avantages aussi bien que ceux dont les expéditions sont suffisamment importantes pour remplir un train.

C'est en novembre 1965 que les chemins de fer britanniques ont instauré le premier service de type freightliner; 17 terminaux sont actuellement en exploitation. De nouvelles dépenses, qui ont été autorisées, porteront le montant total des investissements effectués dans ce service à 26 millions de livres sterling environ. Le réseau comprendra alors 22 terminaux et quelque 80 trains, sans parler des terminaux et services maritimes. En décembre 1966, l'ensemble de ces services a transporté en moyenne quelque 1 200 conteneurs par semaine; en octobre 1968, il en a transporté plus de 7 000 par semaine. A raison de 10 tonnes de marchandises par conteneurs, cela représente un volume annuel de transport supérieur à 3,5 millions de tonnes.

Aux termes du Transport Act de 1968 (Loi sur les transports), les activités du Board concernant les freightliners doivent être transférées à une nouvelle société - la Freightliner Company - formée en commun par l'Office et la National Freight Corporation (également créée par cette loi). Le Railways Board continuera naturellement à fournir les voies, les wagons et le matériel de traction.

Annexe IB

NOTE SUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS FERROVIAIRES PAR CONTENEURS DANS LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Les faits les plus récents concernant les transports ferroviaires par conteneurs aussi bien en trafic intérieur qu'en trafic international confirment la prévision établie par les chemins de fer fédéraux en 1966, alors que la plus grande incertitude régnait encore quant à l'avenir des transports par conteneurs en général. Maintenant le "point de non-retour" est dépassé depuis longtemps en République fédérale en ce qui concerne le volume du trafic et le niveau des investissements.

Dans le trafic international par conteneurs, les chemins de fer fédéraux ont transporté en 1968 36 000 conteneurs chargés et 26 000 vides (en chiffres ronds) de toutes les dimensions comprises entre 20 et 40 pieds de long contre 9 401 conteneurs chargés et 7 954 conteneurs l'année précédente. Sur la base d'une charge moyenne réelle de 10,5 tonnes, le volume de ce trafic a progressé de 28 % (100 000 tonnes), de 1967 à 1968. D'autre part, la proportion du trafic acheminée par chemin de fer à destination ou en provenance des ports maritimes allemands a augmenté sensiblement, passant de 30 % environ en 1967 à quelque 50 % en 1968. Pour assurer ce trafic et faire face au nouvel accroissement escompté en 1969, la construction du réseau de points traitant des conteneurs va être poursuivie en 1969. Pendant le premier semestre de 1969, 33 terminaux à conteneurs, dotés de l'équipement nécessaire pour traiter toutes les formes de transports combinés, seront en service. On en trouvera ci-après la liste complète; dont certains sont déjà en service : Augsburg-Oberhausen, Bâle Bad Bf, Bielefeld Ost Gbf, Brunswick Hgbf, Brême, Bochum-Langendreer, Dusseldorf-Bilk, Duisburg Hbf, Einsiedlerhof (près de Kaiserslautern), Fischbach-Weierbach, Francfort (sur le Main) Ost, Fulda Gbf, Giessen (embranchement du dépôt de l'armée américaine), Göppingen, Göttingen, Hagen Gbf, Hambourg-Wilhelmsburg, Hanovre-Linden, Ingolstadt Nord, Karlsruhe Rbf, Kassel-Unterstadt, Cologne Eifeltor, Kreutzal, Ludwigsburg (près de Stuttgart), Mannheim Rbf, Munich Hbf, Nürnberg Hgbf, Osnabrück Rbf, Ratisbonne Hbf, Sarrebruck Hgbf, Welzlar, Wuppertal-Langerfeld et Wurzburg. De nouveaux terminaux à conteneurs s'ajouteront à cette liste d'ici la fin de 1969; les plans sont déjà établis pour 15 d'entre eux.

Des commandes ont été passées en 1968 pour la première tranche d'achat de matériel destiné au trafic intérieur : il s'agit en tout de 650 conteneurs de 20 et 40 pieds de longueur et de 600 wagons spécialement aménagés pour le transport de conteneurs. La livraison en sera achevée au début de 1969. Il est prévu, en outre, d'acheter des conteneurs de divers types (conteneurs fermés ou ouverts avec cloisons mobiles latérales ou frontales ou volets ou à toits ouvrants et plateaux).

Pour le trafic intérieur, les chemins de fer fédéraux allemands ont étudié des conteneurs spéciaux afin de pouvoir offrir une capacité similaire à celle des transports routiers. Ces conteneurs ne sont pas conformes aux dimensions normalisées de l'ISO tant en hauteur qu'en largeur. Le motif décisif de ce choix a été que la largeur autorisée pour les véhicules routiers transportant des marchandises dans les pays de la CEE n'est que de 2,50 m. Cette dimension qui correspond à une largeur intérieure de 2,40 m, n'est pas conforme non plus à la norme ISO - elle ne permet d'utiliser pleinement la capacité intérieure qu'avec les palettes du pool européen qui, en raison des distances plus courtes et de l'utilisation de wagons spéciaux, sont beaucoup plus souvent utilisées pour les transports intérieurs qu'en trafic international. Malgré ces caractéristiques particulières, on a veillé à ce que les véhicules ferro-

viaires et routiers ainsi que les appareils de transbordement puissent recevoir ou manutentionner aussi bien des conteneurs ISO que des conteneurs du trafic intérieur.

Les chemins de fer fédéraux allemands ont établi leurs tableaux d'acheminement de manière que tous les conteneurs puissent autant que possible parvenir à toutes les destinations du territoire fédéral en une nuit, ce qui répond au désir des destinataires tout en cadrant avec les courants de production et avec les dispositions prises par les entreprises. Les tableaux de circulation des trains de marchandises prévoient actuellement 753 services de nuit par conteneurs et 182 services locaux de nuit par conteneurs avec le réseau actuel de terminaux (y compris ceux qui ne sont dotés que d'un équipement provisoire).

Le Gouvernement fédéral et les chemins de fer fédéraux considèrent que le trafic intérieur par conteneurs a devant lui un avenir important compte tenu du développement favorable déjà enregistré du trafic international qui est dû aux grands avantages des conteneurs : des économies de transport et d'emballage, diminution des dommages subis par les marchandises et surtout facilité de transbordement d'un mode de transport à un autre.

Annexe II

NOTE SUR INTERCONTAINER

1. Intercontainer est une société coopérative qui a été fondée en décembre 1967 par les chemins de fer des pays suivants : Grande-Bretagne, Belgique, Danemark, France, Allemagne occidentale, Pays-Bas, Hongrie, Italie, Espagne, Suède et Suisse, avec la participation de la société Interfrigo. D'autres administrations nationales ont adhéré par la suite à Intercontainer, qui compte désormais quinze administrations participantes. On espère que tous les chemins de fer européens viendront se joindre peu à peu aux membres actuels.

2. Intercontainer s'occupe du transport des conteneurs ISO et d'autres grands conteneurs (comme ceux qui mesurent 8 pieds 6 pouces de haut ou les conteneurs Sealand de 35 pieds de long) qui arrivent en quantités croissantes en Europe, venant d'outre-mer et qui sont aussi de plus en plus utilisés dans le commerce intra-européen. Ces conteneurs posent des problèmes aux chemins de fer, notamment (cas fréquent) lorsqu'ils doivent circuler sur des itinéraires internationaux. En bref, le but d'Intercontainer est de faciliter et de rendre plus efficace et économique l'acheminement de ces grands containers par les chemins de fer européens.

3. Il y a de nombreuses années que les chemins de fer européens coopèrent sur le plan technique et dans le domaine de l'exploitation. Mais dans le domaine commercial la coopération est beaucoup moins développée. La société Interfrigo, dont l'activité se bornait jusqu'à présent à exploiter et à perfectionner un parc de wagons isothermes et frigorifiques commence à étendre ses opérations commerciales aux conteneurs isothermes et frigorifiques. Elle a elle-même participé à la fondation d'Intercontainer dont le statut juridique est calculé sur le sien. Toutefois, Intercontainer est la première forme véritable de coopération commerciale entre les administrations ferroviaires et elle dispose de larges pouvoirs en matière commerciale.

4. Intercontainer ne s'occupe en principe que du trafic international; les administrations des différents pays se chargent en général de leurs propres transports nationaux. Elles peuvent, si elles le désirent, demander de temps à autre à Intercontainer de s'occuper de leurs trafics nationaux mais, jusqu'à maintenant, aucune ne l'a encore fait.

5. Intercontainer joue un double rôle: tout d'abord, c'est une "agence commerciale" qui permet aux expéditeurs de grands conteneurs de profiter aussi simplement que possible des avantages des transports par fer. Intercontainer achète en gros des kilomètres sur des trains européens et les "détaille" aux divers expéditeurs. La différence entre le prix de gros et le prix de revente au détail constitue sa marge commerciale, ce qui donne une certaine souplesse à la formation des prix. Ce système remédie ainsi à une grave faiblesse des chemins de fer, qui est l'absence de souplesse de leurs tarifs et leur permet d'unir leurs efforts et de coordonner leurs activités croissantes dans le domaine des transports internationaux par conteneurs.

6. En matière d'investissement et de gestion, le rôle d'Intercontainer consiste d'abord à constituer un parc de wagons spécialisés porte-conteneurs puis à former un pool de conteneurs comme Interfrigo l'a fait pour les wagons isothermes et frigorifiques. Conteneurs et wagons sont des engins coûteux, d'autant plus rentables que leur utilisation est plus intense : c'est l'objet du pool de conteneurs qui réduit les retours à vide. De plus, grâce à ce système, l'importance totale des investissements à réaliser est moindre que si chaque administration nationale s'équipait elle-même pour effectuer les transports par conteneurs. Il assure également une

normalisation économique du matériel.

7. Intercontainer est essentiellement une organisation à base ferroviaire. Mais certaines entreprises de transports routiers sont désireuses de s'associer avec elle et cette association pourrait avec le temps devenir plus étroite. Intercontainer "vend" asssi des opérations de manutention, de ramassage et de livraison qui sont organisées par les chemins de fer eux-mêmes ou par des entreprises de transports routiers travaillant sous contrat avec les chemins de fer, par l'intermédiaire de terminaux administrés par les chemins de fer du pays où ils sont situés.

8. Intercontainer a, dans les pays Membres, des représentations commerciales qui revêtent différentes formes. La société est représentée le plus souvent par une administration ferroviaire elle-même, parfois (ce qui est le cas en France, en Italie et en Espagne) par une filiale spécialisée des chemins de fer et, dans un cas, par une agence distincte, nationalisée.

9. En organisant des transports massifs de conteneurs par chemin de fer, Intercontainer permet aux réseaux participants de s'assurer les économies déjà réalisées en Grande-Bretagne avec les freightliners et c'est pourquoi elle obtient des chemins de fer des remises spéciales. Intercontainer est donc en mesure de proposer aux clients des tarifs plus intéressants que ceux qu'ils pourraient obtenir pour des transports isolés de transconteneurs. Toutefois, Intercontainer étant une entreprise coopérative, ses bénéfices reviennent finalement aux chemins de fer nationaux, soit sous forme de dividendes déclarés, soit par sa constitution du parc de conteneurs et de wagons. Intercontainer n'envisage pas de superposer une bureaucratie onéreuse à l'exploitation des chemins de fer; son but est d'assurer de façon plus économique des travaux qui devraient, de toute façon, être effectués par les différents réseaux nationaux.

10. Actuellement, des services relient Milan, Bâle, Anvers, Rotterdam, Cologne, Francfort, Hambourg et, par l'intermédiaire des navires de type cellulaire des Chemins de fer britanniques, la plupart des centres industriels de Grande-Bretagne. Il existe aussi un service Londres-Paris. Ce n'est d'ailleurs qu'un début. Intercontainer compte disposer à la fin de 1969 d'un réseau reliant quelque 120 centres en Europe, y compris les terminaux de Grande-Bretagne. La Société n'envisage d'ailleurs pas d'étendre ses activités sans discernement; elle établira de nouveaux services de manière sélective lorsqu'elle pourra compter sur des courants de trafic rentables. A cet effet, Intercontainer a chargé un cabinet expérimenté d'ingénieurs-conseils de procéder à une vaste étude sur les services nouveaux et possibles. Les tableaux détaillés figurant en annexe donnent l'état actuel de la situation : le Tableau A énumère les services internationaux actuels de containers-express; le Tableau B donne la liste des terminaux ferroviaires européens en service, en construction ou en projet pour les transports par conteneurs.

Tableau A

SERVICES DE CONTAINEURS-EXPRESS FONCTIONNANT EN EUROPE
EN OCTOBRE 1968

1. Services internationaux

Cinq containers-express internationaux circulent actuellement sur le Continent. Deux sont des trains Intercontainer, organisés par cette Société sous sa responsabilité. Les trois autres seront exploités ultérieurement par notre Société; actuellement, Intercontainer utilise déjà ces trains pour ses propres transports, mais ils continuent à circuler sous la responsabilité des chemins de fer eux-mêmes.

Les "Trans-Europe-Container-Express" seront mis en circulation en même temps que d'autres containers- express sur différents itinéraires; ce sont des trains-blocs spécialisés dans le transport des conteneurs, comparables aux "freightliners" britanniques.

Les containers-express internationaux actuellement en circulation sont les suivants :

1. Milan-Anvers/Rotterdam via Bâle; train intercontainer, trois fois par semaine dans les deux sens ;
2. (Harwich) Zeebrugge
   - Aix-la-Chapelle (wagons à destination de l'Allemagne et de l'Autriche, ajoutés à des trains TEEM)
   - Milan via Bâle ;

   tous les jours, sauf le dimanche, dans les deux sens ;
3. Londres-Paris via Douvres-Dunkerque
   tous les jours, sauf le samedi et le dimanche, dans les deux sens ;
4. Zeebrugge-Anvers-Rotterdam-Amsterdam
   tous les jours, sauf le samedi et le dimanche, dans les deux sens ;
5. Amsterdam/Rotterdam-Francfort/Mannheim/Ludwigsburg (près Stuttgart)
   train Intercontainer, trois fois par semaine dans les deux sens

Services internationaux de conteneurs par trains TEEM :

1. Milan-Dunkerque via Modane
2. Amsterdam/Rotterdam-Copenhague via Breme-Hambourg.

2. Services nationaux

En Grande-Bretagne (BR) :

Le réseau "Freightliner" dessert l'Angleterre, l'Ecosse et le Pays de Galles, avec prolongements vers l'Irlande du Nord et l'Eire.

En Allemagne de l'Ouest (DB) :

Containers-express : Hambourg/Brême - Francfort/Mannheim/Ludwigsburg/Nuremberg, Munich, 5 jours par semaine dans les deux sens.

En Allemagne de l'Est :

Container-express: Dresde-Berlin-Rostock, deux fois par semaine entre Dresde et Berlin, une fois par semaine jusqu'à Rostock.

En Suède (SJ) :

Stockholm-Göteborg - Stockholm-Malmö - Malmö-Göteborg - containers-express, tous les jours, sauf le samedi et le dimanche, dans les deux sens.

Tableau B

TERMINAUX DES CHEMINS DE FER EUROPEENS EN SERVICE, EN CONSTRUCTION OU EN PROJET A LA DATE DU 1er NOVEMBRE 1968

Administration	En service au 1er août 1968	En construction ou en projet
BR	Aberdeen, Birmingham, Cardiff, Edinburg, Glasgow, Harwich, Hull, Leeds, Liverpool (2), London (5), Manchester (2), Newcastle, Sheffield, Southampton, Stockton Terminaux spéciaux à : Heysham, Holyhead, Mayam, London (Park Royal), Par.	Birmingham, Bristol, Glasgow, London, Manchester, Nottingham, Swansea.
CFF	---	Bâle-Wôlf/Basel-Wolf
DB	Basel Bad Bf. Bochum - Langendreer, Einsiedlerhof, Fischbach - Weierbach, Frankfurt (M) - Ost, Giessen, Ludwigsburg, Mannheim Rbh, München Hbh. Nürnberg Hgbf.	Mise en service 1968/début 1969 Augsburg, Bielefeld, Braunschweig, Bremen, Duisburg, Düsseldorf-Dilk, Einsiedlerhof Fulda, Göppingen, Göttingen, Hagen, Hamburg-Wilhelmsburg, Hannover - Linden, Ingolstadt, Kaiser-slautern, Kassel-Unterstadt, Karlsruhe Rbf, Koln-Eufeltor, Kreutztal, Lübeck, Neuwied, Osnabrüch, Regensburg, Saar-brücken Hgbf, Wetzlar, Wuppertal-Langer-feld, Würzburg.
DR	Berlin, Dresden, Rostock-Ueberseehafen	Chemnitz (Karl-Marx-Stadt), Erfurt, Leipzig, Magdeburg, Cottbus, Frankfurt/O, Gera, Görlitz, Halle, Neubrandenburg, Rostock, Schwerin, Suhl, Zwickau.
DSB	Esbjerg, Fredericia, Glostrup (København), Odense	Aarhus, København.

Administration	En service au 1er août 1968	En construction ou en projet
FS	Milano	Napoli, Firenze, Roma.
MAV	---	Budapest.
NS	Amsterdam, Rotterdam (terminaux portuaires avec participation des NS) Veendam.	Eindhoven.
OeBB	Wien (Nord-West Bhf)	Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg, Villach.
RENFE	---	Barcelona, Cadiz, Cordoba, Madrid, Palencia, Valencia, Vitoria, Zaragoza.
SJ	Göteborg, Stockholm	Hälsingborg, Malmö, Norrkoping, Orebro, Sundsvall.
SNCB	Zeebrugge, Anvers, Bruxelles	---
SNCF	---	Mise en service en 1968 : Paris-Batignolles (Novembre) Paris-La Chapelle, Le Havre. Mise en service en 1969 : Dunkerque, Bordeaux, Dijon, Strasbourg, Marseille, Paris-Bercy, Toulouse, Reims, Lorient, Lyon, Paris-Bercy (2e grue/2. Kran), Angers, Grenoble, Metz, Avignon, Macon, Paris-La Chapelle (2e grue/2. Kran), Lille, Perpignan, Nantes, Mulhouse, Angoulême, Le Mans, Bayonne ou Hendaye, Rennes, Fos-s/Mer, Clermont-Ferrand (1970).

1. On ignore tout des intentions ou des plans éventuels des chemins de fer européens qui ne sont pas mentionnés dans ce tableau.

   Il existe de nombreuses gares de marchandises dans lesquelles les transcontainers peuvent être transbordés par des moyens plus ou moins compliqués. Une liste de ces gares figure dans la dernière édition (octobre 1968) du "Catalogue of Means of Transhipment and Terminal Services drawn up by Intercontainer".

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS
SUR DES PROBLEMES ACTUELS DU TRANSPORT PAR CONTENEURS
ET DU TRANSPORT ROLL-ON/ROLL-OFF

[CM(69)7 final]

Table des Matières

ANNEXES

RESOLUTION CONCERNANT LES PROBLEMES DU TRANSPORT PAR GRANDS CONTENEURS ET DU TRANSPORT ROLL-ON/ROLL-OFF

Le Conseil des Ministres des Transports,

Réuni à Stockholm, le 11 juin 1969,

AYANT EXAMINE le rapport du Comité des Suppléants ci-après [CM(69)7] établi après avoir entendu les Organisations internationales intéressées sur les tendances qui marquent l'évolution du transport par grands conteneurs et du transport roll-on/roll-off; ainsi que sur les problèmes actuels relatifs à ces systèmes de transport ;

PRENANT ACTE avec satisfaction des progrès accomplis en certains domaines, en vue de réaliser une chaîne continue de transport ;

REMERCIE les Organisations internationales pour leur précieux et efficace concours et les invite à poursuivre leur étroite collaboration avec la CEMT dans le domaine des transports combinés ;

CONSCIENT du fait qu'après le développement rapide du transport intercontinental par conteneurs, ce transport à l'intérieur de l'Europe et même dans un cadre national, ne cessera de gagner en importance ;

ESTIME NOTAMMENT NECESSAIRE que tous les gouvernements des pays Membres :

- poursuivent leurs efforts en vue de compléter et d'uniformiser les statistiques du transport par grands conteneurs en respectant le cadre défini par la CEE/ONU, afin de faciliter entre autres, l'étude du marché qui paraît indispensable pour l'extension rationnelle de ces moyens de transport,
- ne cessent de soutenir l'action de l'Organisation internationale de Normalisation (ISO) et des comités nationaux de normalisation tendant à établir et à appliquer des normes pour conteneurs, l'adoption générale des conteneurs normalisés étant une condition nécessaire pour le développement satisfaisant des services intégrés,
- stimulent le développement des procédures d'essais et d'homologation unifiées selon des normes internationalement admises et concluent tous arrangements pour l'acceptation réciproque en trafic international des conteneurs ainsi homologués,
- s'emploient à écarter dans les meilleurs délais les obstacles administratifs qui exercent une influence défavorable sur le développement du transport international par conteneurs,
- suivent attentivement les problèmes sociaux qui pourraient se poser du fait de l'accroissement du transport par conteneurs,
- soutiennent les efforts ayant pour objet l'uniformisation, la simplification et la réduction des documents utilisés pour le transport par conteneurs,
- confrontent leur politique en vue d'arriver à une harmonisation des investissements en matière de conteneurs-terminals,
- ne perdent pas de vue les problèmes posés par le financement des investissements nécessaires au développement de la conteneurisation.

A. RESUME

1. REMARQUES PRELIMINAIRES

Au cours de sa 27e session, le Conseil des Ministres a chargé le Comité des Suppléants de rester en contact avec les Organisations internationales intéressées et de présenter un nouveau rapport sur l'évolution des problèmes relatifs aux transports par conteneurs et roll-on/roll-off.

En exécution de ce mandat, le Groupe de Rapporteurs désigné par le Comité des Suppléants a :

- entendu le 15 janvier 1969 les organisations internationales sur les questions économiques, techniques, sociales et celles relevant de la politique des transports et analysé les problèmes du transport par conteneurs et du transport roll-on/roff-off, compte tenu des résultats de cette audition et des exposés transmis par les Gouvernements.

Les Organisations internationales se sont félicitées de la possibilité offerte par la CEMT de pouvoir émettre leurs avis et souhaits.

Le Comité des Transports Maritimes de l'OCDE et le Secrétariat de la CEE/ONU ont une fois de plus fourni un précieux concours pour l'élaboration de ce rapport.

Les Organisations internationales trouveront ici les remerciements les plus sincères pour leur contribution.

2. ETAT ACTUEL ET DEVELOPPEMENT FUTUR

a) Le transport par conteneurs[1] a continué à se développer en 1968 d'une manière très rapide. Un excédent d'offre de cale ne s'est pas manifesté jusqu'ici, néanmoins plusieurs voix se sont élevées pour mettre en garde contre le danger de surcapacité. Les Organisations internationales sont toutefois d'avis que des interventions gouvernementales ne s'imposent pas.

b) Grâce à l'initiative de la CEE/ONU, il sera plus facile de suivre les tendances d'évolution du transport par conteneurs, ce qui était jusqu'ici quasiment impossible du fait que les statistiques n'étaient pas établies sur une base comparable. Dès l'année 1968, des questionnaires uniformes ont été établis, de sorte que des statistiques comparables sur le trafic par conteneurs dans les ports maritimes pourraient être disponibles pour la première fois.

c) Au début de 1969, 20 navires porte-conteneurs uniquement destinés à recevoir des conteneurs d'une capacité totale de 13 700 unités de 20 pieds, étaient en service sur les routes de l'Atlantique Nord. Pour 1969/1970, on annonce de sensibles augmentations de capacité. C'est ainsi qu'il est prévu pour les routes de l'Atlantique Nord, 29 nouveaux navires porte-conteneurs uniquement destinés à recevoir des conteneurs avec une capacité totale de 23 500 unités de 20 pieds. Pour les relations avec l'Australie, la mise en service de 14 navires porte-conteneurs uniquement destinés à recevoir des conteneurs avec une capacité totale de 17 500 unités de 20 pieds, est prévue avant fin 1970.

d) Le nombre des services roll-on/roll-off a considérablement augmenté, surtout dans les transports à destination et en provenance de la Grande-Bretagne. Le transport de camions et de remorques entre les ports maritimes allemands et la Scandinavie a aussi également augmenté.

e) Il convient de remarquer que les données actuelles en matière de trafic par conteneurs ne sont pas encore entièrement comparables en raison des différences entre les méthodes de recensement.

Au port d'Anvers, le transbordement de conteneurs a atteint, pour les neuf premiers mois de 1968, le nombre de 43 600

1. Dans ce rapport, sont désignés par conteneurs, les conteneurs ayant une longueur de 20 pieds (6,06 m) et plus.

conteneurs contre 39 100 pour la même période de 1967.

Dans les ports maritimes néerlandais, on a transbordé en 1968 environ 207 000 conteneurs ayant une longueur de 8 pieds et plus.

Dans les ports de Brême, on a manutentionné, en 1968, environ 40 000 conteneurs contre environ 36 400 en 1967.

Pour le port du Havre, le trafic des conteneurs, évalué en unités de 20 pieds, est passé de 12 200 en 1967 à 21 000 en 1968.

A Hambourg, on recensait en 1968, 26 000 conteneurs manutentionnés contre 10 200 pour l'année 1967.

Dans le port de Göteborg, en 1968, on a manutentionné 40 000 conteneurs environ.

f) En ce qui concerne les transports à destination et en provenance des ports, la participation de la DB au transport par conteneurs par les ports maritimes allemands se chiffrait à environ 50 %.

En France, 88 % du trafic transatlantique passant par le port du Havre sont acheminés par la SNCF.

Aux Pays-Bas, les NS participent pour 15 % à ce transport.

La position des transports routiers est très forte dans les services avec l'"hinterland" des ports maritimes néerlandais et belges; leur participation est d'environ 85 %.

L'importance croissante des services roll-on/roll-off exerce également une influence positive sur les transports routiers.

La navigation intérieure participe actuellement au transport par conteneurs dans une très faible mesure. La navigation rhénane s'attend cependant à une augmentation de ce transport à laquelle elle se prépare déjà par des mesures d'organisation.

g) Il résulte des communications faites par certains gouvernements, notamment par celui de la Yougoslavie, que leurs pays prennent encore très peu de part au transport des conteneurs. Néanmoins, ces gouvernements suivent la question avec beaucoup d'attention et y consacrent des études. Ils manifestent un grand intérêt pour une collaboration internationale, en particulier pour une coopération avec les pays limitrophes.

En outre, l'attention a été attirée par le fait qu'il y a des pays pour lesquels un encouragement financier pour l'équipement se rapportant au transport par grands conteneurs, est nécessaire.

En résumé, on peut constater que tous les intéressés à la chaîne de transport se félicitent de l'observation permanente par la CEMT, de l'évolution du transport par conteneurs et des services roll-on/roll-off, au moyen de chiffres concrets. Cette observation, qui devrait se poursuivre, sera améliorée au fur et à mesure de l'uniformisation des statistiques.

3. NORMALISATION

a) Dans la résolution n° 19 (Questions de caractère général), le Conseil des Ministres de la CEMT avait demandé, lors de sa session à Dublin, le 12 juin 1968, à tous les pays Membres de soutenir les efforts de l'ISO en vue de l'établissement de normes pour conteneurs et de s'employer à ce que celles-ci soient respectées. Toutefois, l'adoption générale des normes de l'ISO n'est pas encore assurée et certaines indications font penser qu'il existe des écarts importants par rapport aux normes, aussi bien dans les transports maritimes que dans les transports par chemin de fer.

Les Organisations internationales ont presque unanimement attiré l'attention sur les dangers qui résultent, pour la rentabilité et l'interchangeabilité des conteneurs, de l'adoption de dimensions s'écartant des normes de l'ISO. Plusieurs Organisations ont cependant marqué leur compréhension pour certaines divergences par rapport aux normes de l'ISO, motivées par des raisons économiques ou relevant de la technique des transports, à condition que l'on puisse utiliser les mêmes engins de transbordement. Il convient de remarquer que les conteneurs d'une largeur de 2,50 m, que certains milieux considèrent comme appropriés au trafic intérieur européen, ne peuvent être chargés sur les navires porte-conteneurs spéciaux; ceci vaut aussi pour les relations avec la Grande-Bretagne, du fait que le gabarit des chemins de fer britanniques ne permet pas le transport de ces conteneurs dits intérieurs.

Compte tenu de l'importance particulière du problème plusieurs rapporteurs estiment que l'introduction de variantes de plus en plus nombreuses aux normes de l'ISO risque d'entraîner un cloisonnement des transports par conteneurs, ce qui mettrait en danger le transport de porte à porte à travers le monde, la manutention et l'interchangeabilité des conteneurs. Il conviendrait que la CEMT suive en permanence et avec toute l'attention requise, l'évolution de la normalisation.

b) Dans la Résolution précitée, le Conseil des Ministres avait aussi souligné la nécessité d'élaborer une procédure

d'agrément uniforme. L'objectif de cette procédure serait la reconnaissance réciproque des essais effectués par les organismes nationaux habilités, sur la base des normes convenues sur le plan international, en ce qui concerne la sécurité, les exigences douanières, etc.

En France, on a créé une marque nationale de conformité aux normes, appelée aussi marque NF, qui se base sur les recommandations établies par l'ISO. En Allemagne, il est prévu de promulguer, en 1969, en tant que ligne de conduite de l'Association des Ingénieurs allemands (VDI), des modalités d'application pour les homologations de type.

Sur le plan international, ce sont surtout l'IMCO et la CEE/ONU qui cherchent à résoudre ce problème important.

4. FORMATION DE POOL

Les Organisations internationales voient en la formation de pools de conteneurs, en premier lieu, un problème relevant de l'économie privée et étroitement lié à la normalisation des conteneurs. En général, les Organisations internationales ne souhaitent pas l'intervention des gouvernements pour la formation de pools. Des exemples de coopération entre diverses entreprises se multiplient, dans le cadre d'un ou de plusieurs modes de transport.

Dans sa contribution au rapport précédent du Comité des Suppléants, le Comité des Transports maritimes de l'OCDE avait attiré l'attention sur les tendances de concentration dans les transports maritimes par conteneurs. Dans son nouveau rapport, l'OCDE précise que les conditions économiques du transport par conteneurs pourraient encourager, à long terme, la concentration dans le domaine maritime plutôt que d'autres formes plus souples de coopération entre les compagnies intéressées.

5. PROBLEMES SOCIAUX

Parmi les Organisations internationales intéressées au transport par conteneurs, les Syndicats ont procédé à un examen approfondi des aspects sociaux de ces transports. Il est actuellement à prévoir que le conteneur, en rationalisant des opérations de manutention, diminuera les besoins en main-d'œuvre des entreprises de transbordement dans les ports maritimes. Ceci est dans une certaine mesure également valable pour les équipages de navires.

En particulier, par suite de la mécanisation et de l'automation, ce glissement vers l'utilisation de travailleurs qualifiés s'accentuera. A cela peuvent s'ajouter des déplacements plus ou moins importants, vers l'intérieur du pays, de tâches jusqu'ici assumées dans les ports.

En particulier, les gouvernements devraient envisager avec soin le problème de la conversion professionnelle de la main-d'œuvre dans les ports maritimes.

Dans le domaine des transports terrestres, il semble actuellement qu'il ne devrait pas y avoir de changements importants. Il convient cependant de remarquer que le transport terrestre par conteneurs n'a pas encore atteint la même ampleur qu'en transports maritimes. Eu égard à l'importance croissante à laquelle on s'attend dans le domaine du transport intérieur par conteneurs, il se pourrait cependant que se dégagent, sur le plan social, des problèmes dont la tendance n'est actuellement pas encore prévisible.

La CEMT devrait continuer à prêter son attention à ces questions, en collaboration avec les Organisations internationales compétentes.

6. FORMATION DES PRIX

La question de la formation des prix en transport par conteneurs est, de l'avis des Organisations internationales, une affaire relevant en premier lieu de la compétence de l'économie privée; il serait toutefois intéressant de suivre le développement des formes nouvelles de prix qui pourraient être employées dans les transports par conteneurs.

En transport intercontinental par conteneurs, le tarif direct correspond au principe de la chaîne continue des transports. C'est pourquoi il faut s'attendre à ce que les tarifs directs soient de plus en plus introduits à l'avenir.

Les chemins de fer européens appliquent, en trafic international, le "tarif européen pour wagons complets pour transconteneurs". Il existe en outre des tarifs spéciaux convenus bilatéralement.

La tendance générale consiste à ne pas tenir compte de la nature de la marchandise se trouvant dans le conteneur.

7. TRANSPORT PAR CONTENEURS SUR LE CONTINENT EUROPEEN

Le transport européen par conteneurs est actuellement en grande partie conditionné par les transports maritimes. C'est en Grande-Bretagne qu'a été développé en premier lieu un transport intérieur (système Freightliners).

Quelques compagnies de chemin de fer et des Gouvernements examinent actuellement les possibilités de développement du transport par conteneurs à l'intérieur du continent européen.

Il conviendrait que la CEMT suive avec toute l'attention requise l'évolution qui se dégage dans ce domaine, sous tous ses aspects, et encourage cette évolution, notamment en trafic international.

Il importe que la politique à suivre en vue du développement du transport par conteneurs ne vienne pas fausser les conditions de concurrence entre les divers modes de transport.

8. PROBLEMES ADMINISTRATIFS

Une note du Secrétariat de la CEE/ONU donne des précisions sur la poursuite des travaux au sein du Comité des Transports intérieurs. On constate que des Résolutions sur l'utilisation de conteneurs étrangers dans le trafic à l'intérieur d'un pays, sur l'homologation par types de conteneurs relative à la sécurité douanière, ainsi que sur l'admission de conteneurs pourvus de bâches pour le transport de marchandises sous scellement douanier, ont été adoptées en 1968 et acceptées par un grand nombre de pays. Le problème complexe du "manifeste de conteneur" ne pourra être résolu qu'à la suite d'expériences pratiques; le but final étant l'adoption d'un document uniforme pour les besoins du transport, de la douane et du commerce. Il est important que les Etats-Unis aient entre-temps adhéré à la "Convention douanière relative aux containers", ainsi qu'à la "Convention TIR".

9. SOUHAITS EXPRIMES PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES A L'INTENTION DES GOUVERNEMENTS

Ces souhaits ont surtout trait à de plus grandes facilités pour le cabotage et le transit de conteneurs, ainsi qu'à l'assouplissement des formalités de douane et à la nécessité d'une procédure d'agrément pour conteneurs, reconnue sur le plan international, cette question étant étroitement liée aux problèmes de normalisation.

Les Gouvernements se sont déjà saisis de la majeure partie des souhaits exprimés par les Organisations internationales notemment dans le cadre de la CEE/ONU; en certains domaines, l'on a pu trouver des solutions partielles qui tendent à se rapprocher des idées des Organisations internationales.

MANDAT

Le Conseil des Ministres charge le Comité des Suppléants :

- de suivre le développement du transport par conteneurs de tous les modes de transport, notamment du transport par conteneurs à l'intérieur de l'Europe, et du transport roll-on/roll-off ;

- d'entreprendre une étude complète des problèmes concernant la politique à suivre à l'égard des transports combinés en tenant compte du rapport sur l'effet de la conteneurisation sur les chemins de fer ;

- de poursuivre l'étude des problèmes qui relèvent de la technique, de l'économie et de la politique des transports, en collaboration avec les Organisations internationales ;

- de présenter au Conseil des Ministres, en juin 1970, ou au plus tard en décembre 1970, un rapport portant sur les principaux éléments de l'évolution intervenue dans le domaine du transport par conteneurs et roll-on/roll-off, en particulier en ce qui concerne les divers modes de transport à l'intérieur de l'Europe.

B. EXPOSE DETAILLE

I. REMARQUES PRELIMINAIRES

1. Au cours de sa 27e session, tenue à Dublin le 12 juin 1968, le Conseil des Ministres a approuvé le rapport [CM(68)5] et adopté une Résolution sur le transport par grands conteneurs et roll-on/roll-off. A la même occasion, il a chargé le Comité des Suppléants :

- "de continuer à observer le développement du trafic par grands conteneurs et du trafic roll-on/roll-off ;
- de rester en contact avec les Organisations internationales intéressées afin d'être informé des mesures que ces organisations estiment nécessaires pour résoudre les problèmes techniques, économiques, sociaux et les problèmes de politique des transports qui peuvent survenir ;
- de tirer de ces informations les conclusions qui s'imposent et d'étudier les nouveaux problèmes qui pourraient surgir ;
- de présenter, à la session de juin 1969 ou au plus tard à celle de décembre de la même année, un nouveau rapport sur les derniers développements et sur les progrès constatés".

2. En exécution de ce mandat, le Groupe de rapporteurs désigné par le Comité des Suppléants a :

a) procédé à une audition des Organisations internationales sur les questions suivantes :

1. Etat actuel du trafic par grands conteneurs et roll-on/roll-off et appréciation de son développement futur.
2. Problèmes de normalisation (voir la Résolution du Conseil en date du 12 juin 1968) :
   a) dimensions,
   b) conditions techniques,
   c) sécurité,
   d) procédure d'admission.
3. Problèmes de la formation de pools ou de toute autre forme de coopération.
4. Problèmes sociaux :
   a) effets sociaux des nouvelles techniques,
   b) conditions de travail et de sécurité.
5. Problèmes de formation des prix.
6. Possibilités d'action en faveur du développement du transport par grands conteneurs à l'intérieur de l'Europe.
7. Souhaits exprimés par les Organisations à l'intention des gouvernements avec indication de leur priorité.

b) discuté et analysé les problèmes du transport par grands conteneurs et du transport "roll-on/roll-off" compte tenu des résultats de l'audition des Organisations internationales et des exposés transmis par les gouvernements ;

c) élaboré le présent rapport en accordant une attention particulière au développement du transport par conteneurs et du transport "roll-on/roll-off" en 1968 et aux tendances qui se dégagent pour les années à venir.

3. Ont participé aux travaux du Groupe de rapporteurs des délégués de la République fédérale d'Allemagne (présidence), de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de la Suède et de la Yougoslavie, ainsi que des représentants du Secrétariat du Comité des Transports maritimes de l'OCDE, du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) et la Commission des Communautés Européennes qui était représentée par un observateur.

4. Le Comité des Transports maritimes de l'OCDE et le Secrétariat de la CEE/ONU ont largement contribué à l'établissement

du présent rapport par leurs exposés détaillés.

5. Les Organisations internationales suivantes du secteur des Transports, des usagers des transports et des Syndicats ont pris part à l'audition qui s'est tenue le 15 janvier 1969 à Paris :

- Union Internationale des Chemins de Fer (UIC),
- Union Internationale des Transports Routiers (IRU),
- Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA),
- Institut du Transport Aérien (ITA),
- Chambre de Commerce Internationale (CCI),
- Conseil des Fédérations Industrielles d'Europe,
- Bureau International des Containers (BIC),
- Chambre Internationale de la Marine Marchande (ICS),
- Organisation Internationale de Normalisation (ISO),
- Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (ITF),
- Confédération Mondiale du Travail (CMT),
- L'Union Internationale de la Navigation Fluviale (UINF) qui était également invitée, n'était pas représentée.

6. Les Organisations internationales se sont félicitées à l'unanimité de pouvoir émettre leurs avis sur la technique du transport par conteneurs et du transport "roll-on/roll-off". Elles ont exprimé l'espoir de pouvoir contribuer par leurs exposés à la solution des problèmes posés par l'évolution de cette technique. La CEMT remercie toutes les Organisations intéressées de leur précieux concours.

II. ETAT ACTUEL DU TRAFIC PAR CONTENEURS[1] ET ROLL-ON/ROLL-OFF ET APPRECIATION DE SON DEVELOPPEMENT FUTUR

1. Remarques générales

1. Depuis le rapport précédent du Comité des Suppléants au Conseil des Ministres du du 9 mai 1968, le transport par conteneurs a évolué d'une manière dynamique. La phase initiale et d'expérimentation est déjà dépassée quoique la période de démarrage ne soit pas encore achevée. La surcapacité dans le marché des transports par le transport par conteneurs que l'on avait crainte au départ en maints endroits, ne s'est pas encore manifestée.

Le Comité des Transports Maritimes de l'OCDE estime toutefois qu'étant donné la capacité en conteneurs et le volume des cargaisons à prévoir sur l'Atlantique Nord, il pourrait y avoir excédent de capacité, au moins pendant une période de transition. Ce Comité précise en outre que si l'évolution des transports par conteneurs semble irréversible sur certaines grandes routes, les services de type classique ne disparaîtront pas complètement parce qu'il est impossible de convertir en unités de charge toutes les cargaisons des navires de ligne.

D'autres rapports mettent également en garde contre les dangers d'une surcapacité.

Les Organisations internationales du secteur des Transports et des usagers sont cependant unanimes à admettre que des interventions de l'Etat ne sont pas nécessaires pour l'organisation du marché. Selon ces Organisations, la menace de la surcapacité est écartée au mieux par un respect très sévère des critères de rentabilité des investissements privés. Toutefois, une meilleure vue d'ensemble et de meilleures prévisions des tendances d'évolution du transport par conteneurs leur semblent nécessaires pour des décisions rationnelles en matière de rentabilité des investissements. C'est pourquoi les Organisations internationales se félicitent de l'initiative de la CEMT, d'étudier les problèmes soulevés par cette nouvelle technique de transport au sein d'un cadre international.

2. Pour l'évaluation des tendances futures d'évolution, une importance capitale revient à l'établissement de statistiques comparables sur le plan international en matière de transport par conteneurs et le transbordement de conteneurs dans les ports maritimes. Une comparaison est actuellement rendue difficile à cause des méthodes non-uniformisées d'évaluation. La CEE/ONU a maintenant incorporé dans son programme de statistique des transports, le transbordement dans les ports maritimes de conteneurs d'une longueur de 20 pieds (6,06 m) et plus. Au cours de l'année 1968, des questionnaires uniformes ont été établis

1. Dans ce rapport, sont désignés par "conteneurs", les conteneurs ayant une longueur de 20 pieds (6,06 m) et plus.

de sorte que l'Annuaire 1968 de la CEE/ONU pouvait présenter pour la première fois des statistiques comparables en la matière. Il apparaît toutefois qu'il serait également utile que des statistiques relatives au transport de conteneurs par les modes de transport intérieurs soient établies de façon uniforme, dans un avenir rapproché.

3. Il résulte des communications faites par certains gouvernements, comme par exemple celle de la Yougoslavie, que leur pays ne participe pas, ou encore très peu, au transport des conteneurs. Ils suivent toutefois ces problèmes avec beaucoup d'intérêt, et les étudient dans leur pays. Pour cette raison, ils sont très intéressés à la collaboration internationale et en particulier avec les pays limitrophes dans ce domaine.

En outre, l'attention a été attirée sur le fait qu'il y a des pays pour lesquels un encouragement financier pour l'équipement se rapportant aux transports par grands conteneurs, est nécessaire.

2. Transports maritimes par conteneurs

a) Transports maritimes à grande distance avec navires porte-conteneurs

1. Il ressort des communications du Comité des Transports Maritimes de l'OCDE que les transports maritimes à grande distance par conteneurs en sont actuellement au stade du développement et de l'évolution. Des sommes importantes ont déjà été dépensées ou engagées et on constate sur certaines grandes routes maritimes, qu'une évolution irréversible s'est amorcée vers le remplacement de services de caractère traditionnel par les services de transport par conteneurs. Sur les routes de l'Atlantique Nord en particulier, on trouve diverses formes de transport par conteneurs, notamment sur navires de ligne de type traditionnel, sur des navires plus ou moins modifiés ou transformés en porte-conteneurs partiels, sur des transporteurs de vrac, sur des navires transformés pour transporter uniquement des conteneurs et

NAVIRES PORTE-CONTENEURS EN SERVICE, UNIQUEMENT DESTINES A RECEVOIR DES CONTENEURS

Routes de l'Atlantique Nord

(Situation début 1969)

Compagnie d'armement	Nombre de navires	Capacité totale de charge en conteneurs de 20 pieds
Atlantic-Container-Line [1]	4	2 000
Hapag-Lloyd-Container Lines	4	3 000
United States Lines	3	3 600
Sea Land Inc.	5	1 800
Container Marine Lines	3	2 800
Manchester Liners	1	500
	20	13 700

1. Navires combinés roll-on/roll-off et porte-conteneurs.

sur des navires spécialement construits qui sont, soit des navires de type cellulaire uniquement destinés à recevoir des conteneurs, soit des navires polyvalents équipés pour le roll-on/roll-off.

Le tableau figurant à l'annexe 1 donne un aperçu détaillé sur les types de navires, les ports desservis, etc.

Le Comité des Transports Maritimes de l'OCDE évalue la capacité mondiale totale des navires porte-conteneurs de tous les types en service fin 1968 à environ 70 000 unités de 20 pieds.

La moitié environ de cette capacité était disponible en navires assurant les services entre les Etats-Unis et l'Extrême-Orient et Hawaï, ainsi que les services côtiers et intra-régionaux américains.

2. Pour un proche avenir, on a annoncé de sensibles augmentations de la capacité.

NAVIRES PORTE-CONTENEURS UNIQUEMENT DESTINES A RECEVOIR DES CONTENEURS DONT LA MISE EN SERVICE EST PREVUE POUR 1969-1970

Routes de l'Atlantique Nord et Australie

Compagnie d'armement	Nombre de navires	Année	Capacité totale de charge en conteneurs de 20 pieds
Routes de l'Atlantique Nord			
Atlantic Container Line [1]	6	1969-70	3 500
Canadian Pacific	3	1970	2 100
Compagnie Maritime Belge .....) The Bristol City Line .....) Clark Traffic Services .....)	3	1970	4 500
Container Marine Lines	2	début 1969	1 500
Manchester Lines	2	1969	1 000
Moore - Mc Cormack Inc.	4	1969	3 300
Nordstjernan (Johnson-Line) [2]	6	1969/70	4 000
United States Lines	3	début 1969	3 600
Australie			
Associated Container Transportation	3	1969	3 600
Overseas Container Ltd.	6	1969	7 800
Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschapy .....) Hapag/Lloyd .....) Compagnie des Messageries Maritimes .....)	5	1970	6 100
Total	43		41 000

1. Navires combinés roll-on/roll-off et porte-conteneurs.
2. Route Nord-Ouest de l'Europe - Côte Ouest de l'Amérique du Nord.

Le Comité des Transports Maritimes de l'OCDE s'attend à une capacité globale des navires porte-conteneurs de tous les types en services fin 1969, d'environ 100 000 unités de 20 pieds.

3. Un des plus importants services de transport par conteneurs fonctionne depuis mars 1969 entre le Royaume-Uni et l'Australie. Lorsque les neuf navires des deux consortiums Overseas Container Ltd. et Associated Container Transportation seront tous en service, ils pourront assurer un départ par semaine dans chaque sens de 1 200 à 1 300 unités normalisées. Selon certaines informations les navires construits pour la Overseas Container Ltd. et l'Associated Container Transportation permettront de réduire d'une durée pouvant atteindre trois semaines le temps nécessaire pour l'ensemble du transport (d'un point intérieur à un autre point intérieur) entre l'Europe et l'Australie, tout en réduisant de 56 à 12,5 % du voyage le temps passé dans les ports.

4. Fin 1969, on mettra en service le premier navire porteur avec allèges d'après

le système dit "Lash" (lighter aboard ship). Ces allèges peuvent aussi bien transporter directement des marchandises que des conteneurs alors que les navires porteurs transportent ou bien des allèges ou des conteneurs à la place de ces dernières. Les navires porteurs feront donc probablement escale dans les ports équipés d'installations de transbordement et ne chargeront ou ne déchargeront pas à l'extérieur des ports comme on l'a supposé. Entretemps ont été commandés 16 navires de ce type tel qu'il ressort du tableau ci-dessous :

Compagnie	Nombre de navires	Livraison prévue du 1er navire	tdw	Nombre d'allèges par navire
Mosvold Rederi	2	1969	43 000	73
Prudentiel Lines	5	1970	18 850	61
Pacific Far East Lines	6	1970	18 850	61
Lykes Lines	3	1971	27 000	38

D'après la situation actuelle, cinq de ces navires assureront les services des ports des Etats-Unis vers les ports d'Anvers à Hambourg.

5. Pour l'appréciation des chances d'évolution à moyen terme du transport transcontinental par containers, l'évaluation du volume de transport conteneurisable constitue une donnée essentielle. Pour le trafic de transport du port de New-York, l'autorité du port a dressé une prévision [1]. La "Port of New York Authority" constate qu'en 1964 environ 75 % des expéditions de marchandises générales de leur port étaient économiquement conteneurisables. Compte tenu de l'accroissement des transports de 22 % jusqu'en 1975, d'un accroissement des transports militaires, de la concentration des transports à New York et des nouveaux transports dus aux conteneurs, l'Autorité portuaire s'attend pour 1975 à un volume global conteneurisable de 50 % de l'expédition de détail, soit 8,8 millions longtons (8,94 millions de tonnes) par an.

Le Conseil scientifique auprès du Ministère fédérale des Transports a élaboré pour la République fédérale d'Allemagne une prévision du transport par conteneurs pour la période de 1975/1980 [2]. Il en résulte pour le domaine de la République fédérale un volume de transport conteneurisable de 15 millions de tonnes par an comme limite inférieure et de 20 millions de tonnes par an comme limite supérieure en navigation maritime, y compris le cabotage.

b) Transports maritimes à courte distance et cabotage

Pour les transports par conteneurs, les principales zones de transport à courte distance et de cabotage sont actuellement les suivantes :

Cabotage le long des côtes des Etats-Unis et du Canada,

Etats-Unis - mer des Caraïbes,

Royaume-Uni - Irlande,

Royaume-Uni - Continent/Scandinavie.

En outre, quelques-uns des services et projets les plus récents concernent des routes méditerranéennes et des liaisons entre des ports continentaux et Nord-Ouest de l'Europe et la Scandinavie. Par contre, les vrais services à courte distance qui sont typiques en Europe ne ressemblent guère à la navigation côtière ou intra-régionale d'Amérique. En particulier, les navires desservant les routes européennes

1. Container Shipping : Full Ahead; Editeur : The port of New York Authority, New-York, May 1967.
2. Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehsministerium, Helf 13, Containerverkehr, Hof 1968.

sont en général d'un tonnage très inférieur. Parmi les navires de plus fort tonnage affectés exclusivement au transport par conteneurs en Europe, on compte actuellement deux navires de 3 300 tonnes de port en lourd du British Railways Board, qui transportent 148 conteneurs de 30 pieds. Mais étant donné les très courtes distances parcourues (Harwich-Zeebrugge-85 miles), la capacité hebdomadaire de transport d'un navire de ce type est supérieure à 1 000 unités dans chaque sens (sur une route normale de l'Atlantique Nord, il faudrait trois grands porte-conteneurs pour un même volume de transport et sur la route Royaume-Uni - Australie, neuf navires de 25 000 à 29 000 tonnes de port en lourd pour un volume similaire).

De nombreuses routes maritimes européennes à courte distance sont desservies par des navires polyvalents dont beaucoup sont équipés d'installations roll-on/roll-off qui leur permettent de transporter des containers sur châssis, des voitures, des remorques, ainsi que d'autres formes de charges unitaires, notamment des marchandises sur palettes ou plateaux.

3. Transport roll-on/roll-off

1. Les services assurés par des navires uniquement porte-conteneurs, qu'il s'agisse de transports à courte ou à grande distance exigent toujours un courant régulier et assez important de marchandises. Les ferry-boats équipés pour le transport roll-on/roll-off, qui transportent tous les types de camions ou d'ensembles remorque-tracteur reviennent sans doute plus cher à la tonne-mille, mais ils offrent l'avantage d'une plus grande souplesse. Le nombre des services roll-on/roll-off a considérablement augmenté dans le trafic à destination et en provenance de la Grande-Bretagne. Le tableau figurant à l'annexe II de ce rapport sur les short-sea container et le transport roll-on/roll-off reprend ces services.

2. Le transport de camions et remorques par roll-on/roll-off sur les ferry-boats et les navires de ligne spécialement aménagés entre les ports maritimes allemands et la Finlande, la Suède, la Norvège, le Danemark et la Grande-Bretagne a encore augmenté.

ROLL-ON/ROLL-OFF AU DEPART DES PORTS ALLEMANDS DE LA MER BALTIQUE

Camions et remorques routières transportés

Relation Compagnie d'armement	Camions seulement		Camions et remorques routières	
	1968	1967	1968	1967
Vogelfluglinie (DB/DSB)	21 589	20 885	33 819	33 937
Travemünde-Gedser (Moltzau-Linie)	18 005	16 269		
Travemünde-Copenhagueè Hälsingborg (Trave-Linie)	17 055	14 273		
Travemünde-Copenhague-Helsinki (Finska) ...	575	142	96 044	78 808
Travemünde-Trelleborg-Malmö (SJ)	7 888	3 012		
Travemünde-Trelleborg (TT-Linie)	14 447	13 598		
Lübeck-(Copenhague)-Helsinki (Finnlines)	910	1 419		
Kiel-Oslo (Jahre-Linie)	2 989	2 091		
Kiel-Göteborg (Stena-Linie)	1 294	453	9 674	5 966
Kiel-Bagenkop (Kiel-Langeland-Linie)	357	456		

3. Le volume transporté par roll-on/roll-off par les ports maritimes britanniques s'est aussi accru. Il ressort du rapport du "National Ports Council" sur "Port Unit Transport Statistics Great Britain 1968" qui ne contient toutefois que les chiffres pour 1967, que l'on a transporté en 1967 en roll-on/roll-off, 2 222 000 de tonnes

contre 2 020 000 en 1966.

Les services roll-on/roll-off avec l'Irlande n'ont été mis en service qu'à la fin de 1967, de sorte que l'on peut s'attendre pour 1968 à une augmentation encore plus prononcée.

4. Aux ports néerlandais les transports roll-on/roll-off se sont augmentés considérablement, comme le montre le tableau ci-après.

En tonnes

Janvier-Juin	Entrées	Sorties
1967	151 000	154 000
1968	255 000	240 000

5. En France, le trafic roll-on/roll-off est également en progression constante. Le tableau ci-après, qui concerne uniquement le trafic du port du Havre, fait ressortir son évolution.

En tonnes

Années	Entrées	Sorties	Total
1966 ..	84 800	78 500	163 300
1967 ..	93 300	113 600	206 900
1968 ..	207 300	228 800	436 100

y compris les véhicules de tourisme.

4. Le trafic par conteneurs dans le domaine du transport aérien

1. Il ressort des communications de l'Institut du Transport aérien que dans le domaine du transport aérien civil, les conteneurs ne sont actuellement utilisables que sur un seul type d'avion, le Lockheed L'100, dérivé du quadriturbopropulseur militaire C. 130 "Hercules" et utilisé par plusieurs compagnies.

2. Mais prochainement va s'ouvrir l'ère des quadriréacteurs de 300 tonnes. Qu'il s'agisse de la version fret du Boeing 747, dont on prévoit la mise en exploitation vers la fin de 1970 ou du Lockheed C. 54, qui a volé pour la première fois le 30 juin dernier et dont le dérivé civil L. 500 pourra entrer en service vers 1974, ces appareils seront aptes à recevoir les conteneurs, quelle qu'en soit la longueur et maintes compagnies voient en ceux-ci le complément naturel des cargos de la nouvelle génération.

Il faut, cependant, tenir compte de ce que les quadri-réacteurs actuels - Boeing 707, 320 C et Douglas DC-8 F - demeureront en service pendant au moins une bonne dizaine d'années, que de ce fait l'emploi des palettes sur lesquelles on assemble les cargaisons de ces avions se continuera.

3. On dispose, pour la République fédérale d'Allemagne, d'une projection - figurant dans l'expertise du Conseil scientifique auprès du ministère fédéral des Transports - sur l'évolution future du volume du transport aérien par conteneurs. Pour les transports internationaux ces prévisions se chiffrent à environ 0,4 million de tonnes pour l'année 1975; à 1 à 1,1 million de tonnes pour l'année 1980.

5. Ports maritimes

Transbordement de conteneurs [1]

1. Il est apparu que tous les grands ports maritimes dans l'Europe du Nord Ouest participent au transport transcontinental par conteneurs et que les chiffres ont partout considérablement augmenté par rapport à ceux de l'année passée. Si les possibilités des installations de transbordement - qui ont nécessité des investissements considérables - ne sont pas encore complètement utilisées, on peut s'attendre à ce que la capacité existante soit mieux utilisée à l'avenir, compte tenu de la progression constante du trafic. Rien ne confirme - comme on l'a souvent cru - que l'on assistera à une concentration sur un ou quelques ports européens.

2. Le transbordement de conteneurs dans les ports maritimes allemands a évolué dans l'année écoulée par rapport à l'année 1967 comme suit :

1. Il convient d'attirer l'attention sur le fait que les méthodes de recensement diffèrent en partie. C'est pourquoi les chiffres donnés pour l'un et l'autre port ne sont pas entièrement comparables.

TRANSBORDEMENT DE CONTENEURS DANS LES PORTS MARITIMES ALLEMANDS
(Conteneurs d'une longueur de 20 pieds et plus)

Chiffres arrondis

	1968	1967
Hamburg	26 600	10 200
Bremen/Bremerhaven	40 000	36 400
Lübeck	3 800 [1]	2 700
Total	70 400	49 300

1. Estimé.

Dans les autres ports maritimes allemands, l'on ne relevait qu'un faible transbordement de conteneurs. Les chiffres montrent, par rapport à l'année passée, une augmentation de 40 % du nombre des unités. Pour les volumes transbordés l'on ne dispose que d'évaluations qui permettent cependent de conclure que le poids brut des conteneurs transbordés a augmenté dans le même rapport. La part revenant aux conteneurs vides se chiffre à environ 20 % des conteneurs transbordés au total.

3. Le rapport du "National Ports Council" sur "Port Unit Transport Statistics Great Britain 1968" donne des chiffres sur le transport par conteneurs dans les ports maritimes britanniques pour l'année 1967. Il en appert que le transport de marchandises par lesdits "Lancashire flats" [1] et par conteneurs (de plus de 8 m3) est passé de 2 518 millions de tonnes en 1966 à 3 805 millions de tonnes en 1967. En 1967, on a transbordé en total dans les relations avec l'étranger 305 679 conteneurs dont 123 261 unités reviennent au trafic avec la République d'Irlande. La charge moyenne des conteneurs de 20 pieds s'élevait en 1967 pour le trafic à l'importation à 11,11 tonnes et pour le trafic à l'exportation à 9,14 tonnes, alors que la capacité maximale de charge est de 17,85 tonnes.

4. Les tableaux suivants donnent un aperçu sur le transbordement de conteneurs ayant une longueur de 8 pieds et plus : a) dans les ports maritimes néerlandais pour l'année 1968, sous-divisé après les principaux centres d'expéditions et de destination, et b) dans le port de Rotterdam séparément.

Une analyse statistique a démontré que les petits conteneurs (vingt pieds ou moins) sont surtout transportés dans les relations européennes. La plupart des conteneurs de 20 pieds ou plus est transportée vers ou en provenance de l'Amérique du Nord.

1. Les "Lancashire Flats" sont des plate formes, mesurant habituellement 24 pieds de long et 8 pieds de large, avec un plateau sur lequel les marchandises sont empilées et amarrées, généralement avec des cordes et des bâches. Ces "flats" peuvent être accrochés à des véhicules routiers et sont habituellement soulevés au moyen de courroies passées en plusieurs points du plateau pour en maintenir la rigidité.

CONTENEURS[1] RECUS ET EXPEDIES PAR NAVIRES DE MER
SUBDIVISES D'APRES LES REGIONS PORTUAIRES
CONTENEURS CHARGES ET DECHARGES

Janvier - décembre 1968

	Nombre total de conteneurs	Conteneurs chargés			Conteneurs vides	
		Nombre	Chargement	Chargement moyen par conteneurs	Nombre	En % du total
			En tonnes			
DANS LES PORTS MARITIMES NEERLANDAIS						
Conteneurs reçus au total	109 189	84 842	712 489	8,4	24 347	22
Europe	70 734	47 661	266 231	5,6	23 073	33
dont :						
Ports de la Mer du Nord	69 252	46 909	262 729	5,6	22 343	32
Ports de l'Atlantique en Gde-Bretagne	764	381	2 423	6,4	383	50
Ports du Golfe de Finlande	265	222	635	2,9	43	16
Amérique du Nord	37 614	36 627	439 219	12,0	987	3
dont :						
Ports de l'Atlantique	35 663	35 033	428 081	12,2	630	2
Ports du Golfe du Mexique	553	541	6 114	11,3	12	2
Ports du Pacifique	729	667	2 647	4,0	62	9
Autres régions	841	554	7 039	12,7	287	34
Conteneurs expédiés au total	97 875	75 318	703 966	9,3	22 557	23
Europe	76 511	55 977	443 442	7,9	20 534	27
dont :						
Ports de la Mer du Nord	75 567	55 320	434 626	7,9	20 247	27
Ports de l'Atlantique en Gde-Bretagne	350	299	3 423	11,4	51	15
Amérique du Nord	19 761	17 993	243 503	13,5	1 768	9
dont : Atlantique du Nord	19 127	17 381	240 093	13,8	1 746	9
Autres régions	1 603	1 348	17 021	12,6	255	16
DANS LE PORT DE ROTTERDAM						
Conteneurs reçus au total	63 427	52 999	593 864	11,2	10 428	16
Europe	30 424	21 107	208 246	9,9	9 317	31
dont :						
Ports de la Mer du Nord	28 977	20 368	204 654	9,9	8 609	30
Ports de l'Atlantique en Gde-Bretagne	753	378	2 421	6,4	375	50
Ports du Golfe de Finlande	265	222	635	2,9	43	16
Amérique du Nord	32 210	31 381	380 611	12,1	829	3
dont :						
Ports de l'Atlantique	30 275	29 795	368 117	12,1	480	2
Ports du Golfe du Mexique	553	541	6 111	11,3	12	2
Ports du Pacifique	721	659	2 597	3,9	62	8
Autres régions	793	511	5 007	9,8	282	36
Conteneurs expédiés au total	50 586	45 729	544 077	11,9	4 857	10
Europe	34 192	30 784	345 674	11,2	3 408	10
dont :						
Ports de la Mer du Nord	33 248	30 127	340 825	11,3	3 121	9
Ports de l'Atlantique en Gde-Bretagne	350	299	3 401	11,4	51	15
Amérique du Nord	15 191	13 911	187 832	13,5	1 280	8
dont : Atlantique du Nord	14 822	13 564	185 236	13,7	1 258	8
Autres régions	1 203	1 034	10 571	10,2	169	14

1. Conteneurs ayant une longueur de 8 pieds et plus.

5. Le port d'Anvers accuse aussi une sensible augmentation du trafic par conteneurs. Au cours des neuf premiers mois de l'année 1968, on a transbordé au port d'Anvers au total 446 000 tonnes en 43 600 conteneurs alors que pour les mêmes mois de l'année 1967, ces chiffres n'étaient respectivement que de 328 500 et de 39 100.

EVOLUTION DU TRAFIC DES CONTENEURS AU PORT D'ANVERS[1]

PORT D'ANVERS - TRAFIC DE CONTENEURS

(1966/1967/1968 (9 mois)

	Déchargé		Chargé		Total	
	Nombre	x 1000 kg	Nombre	x 1000 kg	Nombre	x 1000 kg
			TOTAL			
Année 1966	29 121	197 524	14 699	98 440	43 820	295 964
Année 1967	33 208	267 907	23 812	213 416	57 020	481 323
9 mois 1966	20 772	136 006	10 323	64 783	31 095	200 789
9 mois 1967	23 340	190 408	15 779	138 158	39 119	328 566
9 mois 1968	24 749	246 114	18 856	200 272	43 605	446 386
			E.-U. A ET CANADA			
Année 1966	15 018	79 023	5 545	34 203	20 563	113 226
Année 1967	20 017	176 119	12 192	132 273	32 209	308 392
9 mois 1966	10 603	49 675	3 676	17 834	14 279	67 509
9 mois 1967	14 232	125 112	8 221	88 877	22 453	213 989
9 mois 1968	16 024	174 938	10 487	133 628	26 511	308 566

1. Ces chiffres comprennent également des containers de longueur inférieure à 20 pieds.

Comme en 1967, les chargements de l'année 1968 ont connu la plus forte expansion. Comparant les chiffres de 1968 à ceux de 1967, toujours sur 9 mois, on constate que leur accroissement s'élevait à 45 % contre 29 % pour les déchargements.

Il en résulte notamment une tendance plus prononcée vers un équilibre entre les marchandises conteneurisées chargées et déchargées. Les chiffres suivants indiquent l'acheminement progressif vers un équilibre entre les chargements et déchargements par conteneurs.

	Déchargements	Chargements	Total
9 mois 1966	136 000 t	65 000 t	201 000 t
9 mois 1967	190 000 t	138 000 t	328 000 t
9 mois 1968	246 000 t	200 000 t	446 000 t

Au cours des neuf premiers mois de 1968, le trafic par conteneurs, à Anvers, à destination et en provenance des Etats-Unis et du Canada, s'élevait à 309 000 tonnes. Ce chiffre correspond à celui du trafic global de toute l'année 1967.

Par rapport aux chiffres correspondants de 1967, l'augmentation du trafic à Anvers, avec les Etats-Unis et le Canada est de 50 % pour les chargements et de 40 % pour les déchargements, 44 % au total. Le trafic par conteneurs sur la route de l'Amérique du Nord connaît de ce fait un rythme d'accroissement plus élevé que le trafic global par conteneurs.

A la suite de cette évolution, la part du trafic avec les Etats-Unis et le Canada dans le trafic global par conteneurs, est montée pendant les neuf premiers mois de 1968, à 69 %, soit 67 % pour les chargements et 71 % pour les déchargements.

6. En France, le trafic du port du Havre - qui représente 93 % du trafic total des ports français en conteneurs de 20 pieds et plus - est en nette progression comme le montre le tableau ci-après :

	Entrées		Sorties		Total	
	Nombre de conteneurs	Tonnage	Nombre de conteneurs	Tonnage	Nombre de conteneurs	Tonnage
1967	5 000 [1]	42 000 [1]	4 900 [1]	58 000 [1]	9 900 [1]	101 000 [1]
1968	8 321	70 687	9 279	105 452	17 600	176 139

1. Evaluation, les statistiques ne permettent pas de différencier de façon précise le trafic des grands conteneurs de celui des petits conteneurs et des cadres.

7. En Espagne, le transport par conteneurs et par roll-on/roll-off est encore à ses débuts. Actuellement, on n'enregistre des chiffres d'une certaine importance que pour les ports de Barcelone (1 000 - 1 100 unités par mois), de Bilbao (350 unités par mois) et de Valencia (30 unités par mois). On s'attend à l'avenir à une augmentation annuelle de 25 %. Il existe des plans prévoyant l'aménagement du port de Cadix en un terminal moderne pour conteneurs pouvant atteindre une capacité annuelle de 8 millions de tonnes. On a créé récemment un organisme de financement et l'on espère que les travaux d'infrastructure commenceront dans un bref délai.

8. Au Portugal, une moyenne mensuelle de 285 conteneurs est enregistrée aux ports du Douro et de Leixoes. 30 % de ces conteneurs sont destinés au transport de liquides. Du mois de mai au mois de novembre derniers la moyenne enregistrée à Lisbonne a été de 130 grands conteneurs (20 pieds) et de 91 conteneurs au-dessous de 20 pieds.

Les autorités de ces deux ports prévoient une forte expansion de ce type de trafic, notamment pour le port de Lisbonne une moyenne annuelle de 10 000 grands conteneurs est prévue dans un avenir prochain.

9. En Italie, au cours des six premiers mois ont été transbordés au port de Gênes :

conteneurs déchargés
1er semestre 1968 : 1 450 conteneurs avec 14 900 tonnes de marchandises,
1er semestre 1967 : 723 conteneurs avec 14 900 tonnes de marchandises ;

conteneurs chargés
1er semestre 1968 : 3 020 conteneurs avec 29 650 tonnes de marchandises,
1er semestre 1967 : 999 conteneurs avec 9 580 tonnes de marchandises.

Comme le service de l'American Export Isbrandtsen Lines ne fonctionne que depuis 1968, les données pour la première moitié de 1967 ne se réfèrent qu'au trafic à destination de la Sardaigne.

10. En Suède, le transport par conteneurs s'est développé en 1968. Ces échanges sont passés, en majeure partie, par le port de Göteborg où ont été ouvertes, en septembre 1967, de nouvelles installations terminales pour les conteneurs. Les chiffres qui suivent concernent le dernier trimestre de 1967 et la période correspondante de 1968 ainsi que l'année 1968 toute entière (conteneurs d'au-moins 10 pieds - 3,04 m).

PORT DE GÖTEBORG

	1968 Oct.-déc.	1968 Oct.-déc.	1968
Chargés ..	3 475	5 197	20 461
Déchargés .	3 770	5 177	19 655
Total transbordé	7 245	10 374	40 116

Ce type de transport doit être étendu au port de Stockholm et l'on est donc obligé

d'y agrandir les installations de manutention des conteneurs. En conséquence, une gare terminale pour conteneurs est actuellement en construction dans le port de Stockholm et il en est de même dans le port d'Helsingborg.

6. Participation des modes de transports intérieur au trafic portuaire

a) Chemins de fer

1. En Allemagne, le Chemin de fer fédéral allemand (DB) a participé au cours de l'année 1968 au transport à destination et en provenance des ports maritimes allemands comme suit :

	1967 (nombre)	1968 (nombre)
Conteneurs (de 20 à 40 pieds de longueur), chargés et vides ...	12 760	probablement environ 37 000
ce qui correspond à une part en % de ... au transbordement total de conteneurs dans les ports maritimes allemands.	30,4	probablement environ 51

En y ajoutant le trafic par conteneurs entrant et sortant par la frontière terrestre, on obtient pour la DB les chiffres suivants :

	1967 (nombre)	1968 (nombre)
Conteneurs (de 20 à 40 pieds de longueur), chargés et vides ...	17 355	probablement environ 62 000

Dans l'attente d'une évolution future aussi favorable du transport par conteneurs, la DB a pris les mesures suivantes :

En 1968, l'on passait des commandes pour 600 nouveaux wagons porte-conteneurs avec amortisseurs de chocs (à deux et à quatre essieux), de sorte que l'on disposera en tout de 800 wagons de ce type.

Il serait, en principe, souhaitable que l'on tâche de résoudre le problème du camionnage en étroite coopération avec les transports routiers. C'est ainsi que la DB ne dispose que d'un nombre limité de véhicules tracteurs et de châssis pour le transport de conteneurs.

L'installation d'un réseau de grands centres de transbordement pour conteneurs avec grues à portiques électriques sur rails est prévue, dont en premier lieu 33 gares de transbordement pour conteneurs.

Jusque fin 1968, 17 de ces gares de transbordement ont été mises en service; l'installation des autres gares est prévue pour 1969. Il dépendra de l'évolution de ce moyen de transport de savoir si d'autres gares s'avèreront nécessaires.

2. Au Royaume-Uni, au 1er janvier 1969, le "freightliners service" appartenant jusque là aux Chemins de fer britanniques fut incorporé dans la nouvelle "National Freight Corporation". La question de l'organisation du freightliners est étudiée plus en détails dans un autre rapport en cours d'élaboration. Le système des freightliners se développe de plus en plus; plus de 7 000 conteneurs ont été acheminés fin 1968 par semaine contre 5 000 conteneurs transportés par semaine en 1967. En janvier 1969, on connaissait déjà 45 services de freightliners. Il est prévu d'augmenter le nombre de ces services à plus de 70 (transports maritimes compris) en rapport avec les travaux en cours en vue de l'installation de nouveaux terminals ou de l'extension de terminals existant.

L'annexe III ci-jointe donne une idée sur les terminals pour freightliners en service ainsi que sur ceux dont l'installation est prévue.

3. En France, la SNCF s'est assuré une place prépondérante dans les transports terrestres de conteneurs maritimes, c'est ainsi qu'au Havre la part "fer" du trafic transatlantique passant par ce port s'élève actuellement à 88 %.

Dès à présent, on estime le potentiel ferroviaire conteneurisable en trafic intérieur à 20 millions de tonnes au minimum, auquel on peut ajouter, dans une perspective à moyen terme, environ 10 millions de tonnes au titre d'une participation à l'expansion de la masse transportable.

On peut donc prévoir que d'ici quelques années, les transports de conteneurs maritimes ne représenteront qu'une faible partie (moins du dixième avant 10 ans) des transports ferroviaires intérieurs de

conteneurs.

Le parc de la CNC (filiale de la SNCF), qui est actuellement de 500 conteneurs de 20 pieds sera porté à 1 550 unités de même type avant la fin de 1969.

En ce qui concerne le matériel ferroviaire, la SNCF a, jusqu'ici, retenu deux types de wagons à bogies de 60 pieds pouvant circuler à 120 km/heure :

- l'un destiné aux trains-blocs (200 wagons seront livrés avant avril 1969) ;
- l'autre destiné au trafic susceptible de transiter par les triages, avec dispositif amortisseur de chocs. Une commande de 50 wagons de ce type à été lancée.

Pour le matériel de levage, il a été étudié un portique de 50 tonnes rapide, robuste, polyvalent et existant en 3 versions : portées de 8 m, 12 m et 18 m, cette dernière étant la plus courante et couvrant deux voies routières et deux voies ferroviaires.

Ce type de portique pourra également lever les semi-remorques routières de 32 tonnes, grâce à l'utilisation de pinces; 20 chantiers terminaux seront dotés d'un tel portique entre décembre 1968 et juin 1969, d'autres chantiers seront équipés dans le deuxième semestre de l'année 1969.

Pour les autres centres - et en attendant leur équipement progressif en portiques modernes si leur trafic le justifie - on continuera à utiliser, avec les limitations d'emploi que cela comporte, les engins de levage actuellement munis de palonniers permettant le levage des transcontainers de 20 pieds.

4. En Suède, les chemins de fer de l'Etat (SJ) assurent depuis le début de 1968, des services réguliers par conteneurs entre Stockholm et Göteborg et, dans une moindre mesure, vers Malmö également. On prévoit un accroissement de ces échanges et trois autres villes suédoises seront également dotées d'équipements pour la manutention des conteneurs.

En 1968, les échanges entre Stockholm et Göteborg ont été les suivants :

	Stockholm-Göteborg	Göteborg-Stockholm
Nombre d'unités ...	3 314	3 710

Outre ces échanges, il faut signaler que les transports par voie ferrée des semi-remorques ont tendance à se développer.

Les chemins de fer de l'Etat suédois et "Atlantic Container Line" ont récemment conclu un accord par lequel les chemins de fer de l'Etat se sont engagés à servir d'agent de l'ACL dans 15 gares de chemins de fer situées à l'intérieur du pays et spécialement conçues pour le transport des marchandises vers la côte Est des Etats-Unis. En d'autres termes, lorsqu'ils enregistreront les marchandises en vue de leur transport par voie ferrée au départ de ces 15 gares, les chemins de fer de l'Etat établiront en même temps tous les documents nécessaires, notamment pour la partie du trajet s'effectuant par voie maritime. De son côté, l'ACL effectuera à Göteborg les groupages éventuellement nécessaires et organisera le transport par mer vers les Etats-Unis. L'ACL pourra organiser le trajet restant à effectuer aux Etats-Unis par ententes avec les transporteurs locaux.

5. Au Grand-Duché de Luxembourg, il n'existe pas encore actuellement de trafic par grands conteneurs au départ et à l'arrivée des Chemins de fer luxembourgeois. Des envois à titre d'essai ont toutefois eu lieu.

La gare de Luxembourg est aménagée pour faire fonction de container terminal.

Les Chemins de fer luxembourgeois assurent, d'autre part, en transit par ses lignes, un trafic assez important par grands containers dans les relations Nord-Sud et vice-versa.

6. Au Danemark, le trafic de conteneurs par des chemins de fer de l'Etat danois s'est développé comme suit :

Novembre 1967 : 207 conteneurs
Novembre 1968 : 734 conteneurs

On pense que le développement continuera d'aller en croissant au fur et à mesure que seront réalisées de meilleures conditions techniques pour le trafic par conteneurs, en premier lieu sous forme de terminus modernes.

b) Transports routiers

La participation des véhicules routiers au transport de conteneurs notamment à destination et en provenance des ports situés à l'embouchure du Rhin est demeurée importante. La part revenant aux transports routiers pour le transport à partir des ports néerlandais et belges se chiffre à environ 85 %. En 1968, ont été acheminés

en transports routiers germano-néerlandais environ 50 000 conteneurs (20 pieds et plus).

Les transports routiers participent pour 50 % (moyenne annuelle 1968) au trafic à destination et en provenance des ports maritimes allemands.

c) Navigation intérieure

La part revenant à la navigation intérieure européenne au transport par conteneurs est très faible. C'est ainsi que l'on a acheminé en 1968 sur le Rhin 500 conteneurs, dont la majeure partie à destination de Bâle. Presque tous les grands ports intérieurs situés sur le Rhin disposent de possibilités de transbordement, mais des ponts de levage spéciaux pour conteneurs font défaut. Il existe plusieurs raisons pour expliquer la faible participation de la navigation intérieure :

a) les courants d'échange de conteneurs ne sont pas encore suffisamment importants et concentrés pour une intervention de la navigation intérieure ;

b) l'incitation au point de vue du prix du transport pouvant être offerte par la navigation intérieure pour le transport de conteneurs isolés n'est pas sensible ;

c) les compagnies d'armement insistent sur un service de prise et remise rapide ;

d) les installations de transbordement dans certains ports maritimes ne sont pas encore aménagées pour le transbordement direct à partir de bâtiments de navigation intérieure. Cette situation pourra être changée lorsque le premier navire porteur avec allèges d'après le système "Lash" sera mis en service fin 1969.

L'exemple de la collaboration entre 13 grandes compagnies de navigation intérieure des quatre Etats riverains du Rhin et de la Belgique qui exploitent à partir du 1er février 1969 le "Service-Conteneur sur le Rhin" montre l'importance que la navigation rhénane attache au trafic par conteneurs. Ces compagnies disposent de plus de 1 000 bateaux.

III. PROBLEMES DE NORMALISATION

1. Remarques préliminaires

Dans sa Résolution concernant les problèmes du transport par grands conteneurs et du transport roll-on/roll-off, le Conseil des Ministres de la CEMT avait demandé lors de sa session à Dublin, le 12 juin 1968, à tous les pays Membres de soutenir les efforts de l'ISO en vue de l'établissement de normes pour conteneurs et de s'employer à ce que les pays Membres fassent valoir leur influence pour qu'une procédure d'agrément uniforme soit établie, que cet agrément soit reconnu par tous les membres de la chaîne de transport et soit valable également au-delà des frontières.

C'est surtout dans le domaine de la procédure d'agrément que l'on a noté une évolution positive qui sera traitée plus amplement au paragraphe 3 ci-après.

En ce qui concerne la normalisation des conteneurs, l'adoption générale des normes de l'ISO n'est pas encore assurée et certaines indications font penser qu'il existe des écarts importants par rapport aux normes, aussi bien dans les transports maritimes que dans les transports par chemin de fer.

Les Organisations internationales ont presque unanimement attiré l'attention sur les dangers qui résultent des dimensions s'écartant des normes de l'ISO. Certaines délégations estiment également que l'introduction de variantes de plus en plus nombreuses aux normes standardisées de l'ISO risque d'entraîner un cloisonnement des transports de conteneurs, ce qui mettrait en danger le transport de porte à porte à travers le monde, la manutention et l'introduction de l'interchangeabilité des conteneurs en vue de l'amélioration de la rentabilité. Des Organisations comme l'UIC, l'IRU et l'ITA ont cependant marqué leur compréhension pour certaines divergences par rapport aux normes de l'ISO, motivées par des raisons économiques ou relevant de la technique des transports. Les Organisations ont été d'avis que la limite de la tolérance à cet égard serait atteinte au moment où les dimensions des conteneurs ne permettraient plus leur acheminement par certains moyens de transport ou leur transbordement. C'est pourquoi il est très important que les dispositifs pour la manutention et pour la fixation des conteneurs sur les engins de transport correspondent pour tous les conteneurs, c'est-à-dire qu'ils sont normalisés. Ces problèmes seront exposés plus amplement à la rubrique 2 ci-dessous.

2. Dimensions et coordinations techniques

1. Il ressort des communications de l'ISO que les travaux concernant les conteneurs

pour le transport des marchandises sont effectués par le Comité Technique ISO n° 104 "Conteneurs pour le transport des marchandises" - dont le secrétariat est assuré par le "United States of America Standards Institute" - Le Comité Technique réunit les représentants de 41 comités membres de l'ISO.

Le domaine des travaux de ce Comité technique est défini comme suit :

Normalisation des conteneurs ayant un volume intérieur d'au-moins 1 m3 en ce qui concerne la terminologie, la classification, les dimensions, les spécifications, les méthodes d'essais et le marquage.

Les Recommandations ISO suivantes ont été publiées :

- Dimensions et masses brutes maximales des conteneurs pour le transport de marchandises,
- Marquage des conteneurs. Séries 1 et 2,
- Terminologie des conteneurs (trilingue - anglais, français, russe)[1].

A la lumière de l'expérience, les révisions de ces Recommandations ont déjà été envisagées.

En outre, les projets de Recommandations suivants sont en cours de préparation en vue de leur publication en tant que Recommandations ISO :

- Spécifications pour les pièces de coin des conteneurs de la série 1 : 1A, 1B, 1C et 1D.
- Spécifications et essais des conteneurs de la série 1.
- Spécifications et essais des conteneurs de la série 2.

Le programme des travaux futurs de ce Comité technique comprend les autres sujets suivants :

- Dispositifs de manutention et de fixation et équipement correspondant.
- Dimensions internes des conteneurs, séries 1 et 2.
- Conteneurs à toit ouvrant (au-dessus de 5 tonnes), plates-formes conteneurs, conteneurs frigorifiques et conteneurs citernes.
- Modules de charges unitaires pour les conteneurs.
- Système de marquage pour les conteneurs aux fins du traitement de l'information.

2. Les écarts sensibles constatés jusqu'à présent par rapport aux normes de l'ISO sont les suivants :

Longueur

Avant l'introduction des normes ISO, certaines sociétés spécialisées, telles que Sea-Land et Matson Line, utilisaient déjà des conteneurs d'une longueur de 35 et 24 pieds respectivement. Ces Sociétés continuent à utiliser ces dimensions sans engendrer de grandes difficultés techniques, ni pour la manutention, ni pour le transport sur d'autres engins.

Hauteur

Parmi les exploitants opérant sur l'Atlantique Nord, on constate une tendance à l'adoption d'une hauteur de 8 pieds 6 pouces pour les conteneurs d'une longueur de 40 pieds.

Les exploitants ont choisi des conteneurs de cette hauteur pour des raisons commerciales. De tous les autres points de vue ces conteneurs sont conformes aux normes de l'ISO et peuvent être manutentionnés par les installations et les navires prévus pour les conteneurs ISO.

Sur le continent européen, il n'existe pas de problèmes pour le transport de conteneurs de 8 pieds, 6 pouces, sur les grandes lignes de la plupart des chemins de fer. Les Chemins de fer britanniques connaissent cependant des problèmes; bien que le le transport de conteneurs d'une hauteur de 8 pieds, 6 pouces soit possible sur les lignes reliant les principaux ports maritimes avec les centres intérieurs de dédouanement.

Pour les transports routiers, il n'existe en général pas de difficultés si l'on fait abstraction d'une série de passages souterrains qui peuvent cependant être contournés dans la plupart des cas. Les préoccupations des Organisations internationales à l'égard des normes relatives à la hauteur portaient moins sur l'adoption d'une hauteur de 8 pieds 6 pouces que sur la tendance qui se manifeste et qui se traduit déjà par l'utilisation, dans certains cas, de conteneurs d'une hauteur de 9 pieds. Les difficultés grandiront au fur et à mesure que la hauteur augmentera et que les possibilités d'utilisation des conteneurs dans la chaîne de transport seront réduites.

1. Il est recommandé dans la terminologie française d'utiliser au lieu du terme "container", le terme "conteneur". Le Groupe de rapporteurs s'est rallié à cette recommandation.

Largeur

Le Chemin de fer fédéral allemand (DB) envisage d'introduire, en transport continental, des conteneurs d'une hauteur de 2,60 m et d'une largeur de 2,50 m dont les dimensions s'écartent donc aussi bien en hauteur qu'en largeur, des Recommandations de l'ISO. La DB avance comme raison pour l'utilisation de ces conteneurs la nécessité d'offrir aux usagers les mêmes facilités pour le chargement que celles habituelles au transport routier. De plus, ces conteneurs, d'une largeur intérieure utile de 2,44 m devraient permettre le placement de deux rangées de palettes. Le conteneur de la DB respecte cependant les Recommandations de l'ISO en ce qui concerne le dispositif de manutention.

Les transporteurs maritimes font cependant des réserves sur cette tendance visant à l'introduction de conteneurs continentaux européens à dimensions particulières. Etant donné leur plus grande largeur, ces conteneurs ne peuvent être transportés par les navires construits pour le transport de conteneurs répondant aux normes de l'ISO. Les Chemins de fer britanniques ne peuvent pas non plus transporter ces conteneurs. De l'avis des transporteurs maritimes, ces circonstances font obstacle à l'interchangeabilité des conteneurs à la formation de pools. Ils portent par conséquent préjudice à l'objectif de chaînes de transport ininterrompues.

Le Pushing Group "Transcontainer" de l'UIC a discuté les propositions de la DB pour la première fois au mois de juillet 1968. Pour les premiers mois de 1969, on a prévu un programme très étendu de tests ainsi qu'un essai commun dans le domaine de l'exploitation, notamment en vue d'étudier la possibilité de chargement avec palettes. On décidera au printemps 1969, si l'introduction internationale d'un conteneur pour les transports terrestres européens pourra être approuvé par l'UIC.

Il s'agit d'un problème extrêmement important qui mérite à l'avenir la plus grande attention dans le cadre de la CEMT.

3. Procédures d'admission

1. La reconnaissance réciproque des essais effectués par les organismes nationaux habilités sur la base des normes contenues sur le plan international, en ce qui concerne la sécurité, les exigences douanières, etc. est une condition importante pour une libre circulation des conteneurs. Pour les essais, il s'agit de questions spéciales du domaine de la technique, comme par exemple l'essai de la capacité admissible de charge, l'essai du gerbage, de la solidité des dispositifs de coin et de la solidité des dispositifs d'attache pour le scellement douanier.

La plupart des administrations de chemin de fer qui immatriculent des conteneurs ont élaboré leurs propres règles pour la vérification et l'homologation. D'autre part, des sociétés de classification s'occupent aussi de l'homologation de conteneurs.

En cet état de choses, les conditions d'homologation et aussi la qualité de l'homologation peuvent être actuellement sensiblement différentes.

2. En France, la marque nationale de conformité aux normes ou marque NF a été créée par le décret-loi du 12 novembre 1968. C'est dans ce cadre que l'Association française de Normalisation (AFNOR) a mis sur pied la certification des conteneurs dits "ISO-Série 1" par référence aux normes françaises appliquant les recommandations établies par l'ISO.

Conformément aux dispositions statutaires, un comité particulier gère la marque. Le règlement d'attribution, conforme aux règles internationalement admises pour la certification, prévoit la procédure suivante :

- Agrément de l'usine (inspection des moyens de fabrication, méthodes de contrôle de la qualité),
- Agrément du conteneur type de la série (approbation des plans et spécifications de base),
- Essais du conteneur type de la série,
- Attribution de la marque NF. Si les essais précédents ont été satisfaisants, le constructeur sera autorisé à apposer la marque NF sur les conteneurs identiques au conteneur essayé à Tergnier (Aisne). La fabrication de série fait l'objet de contrôles de fabrication exercés par le fabricant et par le service de contrôle de la marque. Pour chaque conteneur sorti de l'usine, les résultats des essais sont inscrits sur un registre.
- Fabrications étrangères : les modalités d'examen des fabrications sont exactement les mêmes.
- L'agrément douanier et la marque NF. On notera que la nouvelle procédure d'agrément par type de construction, prévue pour l'agrément

douanier de conteneurs de série, s'apparente étroitement à celle qui est adoptée par la marque NF.

Outil de certification adapté aux besoins internationaux, la marque NF a été conçue pour se prêter à tous accords pouvant intervenir notamment dans la reconnaissance réciproque des marques nationales de conformité.

3. En République fédérale d'Allemagne, un Groupe de travail pour l'homologation de conteneurs a élaboré des modalités d'application provisoires pour des homologations des types afin d'assurer que l'homologation soit uniforme. Ces modalités se fondent sur la Recommandation n° 1496 de l'ISO (Specifications and Testing of Series 1 Freight Container); leur publication est prévue pour 1969 en tant que lignes de conduite de l'Association des Ingénieurs allemands (VDI). Une autorité centrale d'examen n'est pas prévue. Le certificat d'homologation que délivreront les Centres d'homologation sera reconnu réciproquement, si des dispositions légales ou internationales ne s'y opposent pas.

4. Sur le plan international, l'IMCO étudie actuellement une proposition d'acceptation réciproque des procédures et certificats nationaux applicables aux conteneurs ayant subi des essais de sécurité, passage en douane, etc. Quatre sous-commissions du Comité de Sécurité maritime étudient les questions de sécurité, sous leurs divers aspects. Une cinquième sous-commission, "The Sub-Committee on Containers and Cargoes" (sous-commission sur les conteneurs et les marchandises) coordonne les travaux des quatre premières. Au cours de sa réunion de janvier 1969, cette sous-commission est parvenue à un large accord de principe sur les essais des divers types de conteneurs et l'application des recommandations de l'ISO; toutefois, une ou deux délégations ont fait savoir qu'elles souhaiteraient introduire certaines modifications mineures dans les recommandations, à des fins strictement nationales. Il a été demandé à toutes les délégations de confirmer leur accord sur ces points et d'indiquer, par rapport aux recommandations de l'ISO, les variations qu'elles envisagent.

Comme il faut tenir compte des besoins d'autres Organisations que mettrait en cause un projet général du type proposé, le secrétariat de l'IMCO a été chargé de demander au Comité des Transports Intérieurs de la CEE et à l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) quels sont leurs desiderata. Par ailleurs, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a été tenu au courant des propositions retenues.

Les pays Membres sont priés de confirmer avant le mois de juillet leur accord au sujet des essais des types de conteneurs effectués sur la base des recommandations de l'ISO, car le "Ad hoc Working Group on Facilitation" (Groupe de travail ad hoc de l'IMCO pour l'assouplissement des formalités) se réunira à cette époque. Ce Groupe avait été chargé l'an dernier d'étudier les questions de documentation des propositions relatives aux essais. L'accueil que les gouvernements membres réserveront à la demande du "Sub-Committee on Containers and Cargoes" (sous-commission sur les conteneurs et les marchandises) devrait permettre au Groupe de travail d'étudier la forme de certificat à utiliser sans doute une plaque, fixée à l'extérieur du conteneur. Le Royaume-Uni a soumis un projet au Groupe de travail.

La réunion suivante du "Sub-Committee on Containers and Cargoes" est prévue pour le mois de décembre 1969. Les propositions relatives aux essais seront alors étudiées plus en détail, en tenant compte des opinions du "Working Group on Facilitation" et des autres organismes. On espère ainsi parvenir à un accord sur tous les points importants à l'IMCO et au cours de cette réunion.

Le Comité des Transports Intérieurs de la CEE/ONU traitera la question de l'uniformisation des procédures d'agrément au sein de son Groupe de rapporteurs pour les transports par containers. Au cours de la quatrième réunion de ce Groupe qui s'est tenu en juin 1968, on a souligné que les recommandations techniques élaborées par l'ISO ne devraient pas être mises en question. On a, en outre, examiné s'il convenait d'élaborer le texte d'un accord réunissant les diverses conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les conteneurs en circulation internationale. On mentionnait que certains Groupes de travail de la CEE/ONU, comme par exemple le Groupe de travail du problème douanier intéressant les transports et le Groupe de travail pour la construction des véhicules, examinent les conditions d'homologation pour leurs domaines. Le Groupe de rapporteurs était d'avis que les différents gouvernements devraient d'abord introduire sur le plan national des procédures d'homologation et d'agrément et que l'on devrait assurer ensuite la reconnaissance réciproque des certificats d'agrément unifiés

délivrés par les centres nationaux. Le Groupe de rapporteurs examinera les mesures à prendre dans ce domaine.

IV. FORMATION DES POOLS ET AUTRES FORMES DE COOPERATION

1. Les Organisations internationales voient dans la formation de pools de conteneurs en premier lieu un problème relevant de l'économie privée, qui est cependant étroitement lié aux problèmes de la normalisation des conteneurs. En général, les Organisations internationales ne souhaitent pas l'intervention des gouvernements pour la formation de pools. Les usagers attirent cependant aussi l'attention sur les dangers causés par la formation de pool qui pourrait avoir comme conséquence une trop forte concentration avec une politique de prix fixé par un monopole. Comme on assiste pour le moment plutôt à une tendance à la surcapacité, de tels effets négatifs de la concentration semblent toutefois peu probables au stade actuel.

2. La tâche essentielle de la coopération est d'éviter les parcours à vide. Il existe déjà des formes plus ou moins étroites de coopération entre diverses entreprises exploitant un même mode de transport. C'est ainsi que des Accords dits "interchange" sont habituels en transports maritimes.

Il existe aussi en transports routiers des exemples de coopération étroite dans le domaine des transports par conteneurs. A l'échelle nationale se sont constitués :

- En France : l'Eurocontainer, société anonyme groupant 31 membres, qui a une action commerciale et une activité d'exploitation.
- Aux Pays-Bas : une société coopérative créée par des transporteurs - environ 70 - en vue, notamment, de faciliter les échanges de matériel de transport.

3. Pour les chemins de fer l'"Inter-Container" est un exemple de collaboration étroite au-delà des frontières nationales. "Inter-Container" est la formule abrégée pour la Société Internationale pour le transport de transconteneurs. Elle a été fondée en 1967 par 11 administrations de chemin de fer européennes; entretemps, 4 autres administrations se sont jointes. La Société a pour but de coordonner et de développer le transport par transconteneurs de tous types - y compris ceux équipés d'une installation permettant le règlage de la température - sur les réseaux européens ainsi que d'organiser et de mettre à disposition les services adéquats pour ces transports. Par le groupage d'envois sur certaines relations, cette Société peut former des rames ou même des trains complets pour lesquels elle reçoit des remises des chemins de fer qu'elle peut faire ristourner entièrement ou partiellement à ses clients. Suivant l'exemple du système britannique des freightliners, l'"Inter-Container" organise sur le continent des Trans-Europ-Conteneurs-Express (TECE) pour assurer la liaison entre les grands centres ferroviaires.

V. PROBLEMES SOCIAUX

1. Remarques générales

Les Syndicats et les Organisations intéressés au transport par conteneurs ainsi que les gouvernements, ont procédé à un examen approfondi des aspects sociaux de ces transports. Il est actuellement à prévoir que le conteneur en tant que moyen de la rationalisation des opérations de manutention diminuera les besoins en main-d'œuvre. Ceci est dans une certaine mesure aussi valable pour les équipages des navires. Dans le domaine des transports terrestres il semble actuellement qu'il ne devrait pas y avoir de changements importants. Il convient cependant de remarquer que le transport terrestre par conteneurs n'a pas encore atteint la même ampleur qu'en transports maritimes. Eu égard à l'importance croissante à laquelle on s'attend dans le domaine du transport intérieur par conteneurs, il se pourrait cependant que se dégagent sur le plan social, des problèmes dont la tendance n'est pas encore prévisible.

Par contre, à la suite de la mécanisation et de l'automation, la tendance de passer du travail manuel au travail professionnel qualifié s'accentuera dans les ports. A cela peut s'ajouter un certain transfert des tâches jusqu'ici assumées dans les ports vers l'intérieur du pays. Des activités portuaires traditionnelles comme l'arrimage, le pesage, le mesurage, la déclaration et le dédouanement seront transférés vers l'intérieur du pays. C'est ainsi que la demande en main-d'œuvre pour ces services se déplacera.

2. L'avis des Syndicats

1. L'Organisation internationale des Ouvriers du Transport (ITF) a chargé au mois

de mai 1967 un Groupe d'experts d'élaborer un rapport[1] sur le développement et les effets résultant de l'utilisation de conteneurs sur l'économie des transports et l'emploi. En ce qui concerne les répercussions du transport par conteneurs dans le domaine de la politique de l'emploi, il est dit dans ce rapport qu'il faut s'efforcer par tous les moyens, sur la base contractuelle, d'assurer aux ouvriers menacés par le congédiement une occupation continue dans des tâches similaires. Comme mesures complémentaires pour assurer du travail à un nombre aussi grand que possible d'ouvriers lors d'une récession de l'emploi, on propose la réduction de la durée du travail hebdomadaire ainsi que la prolongation du congé. Dès qu'il appert que des mesures de rationalisation pourraient être suivies d'une diminution de la main-d'œuvre, il conviendrait de ne plus embaucher de main-d'œuvre afin de diminuer la main-d'œuvre par la voie de la cessation naturelle de l'activité professionnelle. On pourrait, en outre, offrir aux ouvriers âgés une mise à la retraite prématurée à des conditions avantageuses. Il faudrait garantir à tous les autres ouvriers une allocation de chômage suffisante qui devrait correspondre, pour une période transitoire suffisamment longue, au revenu précédent de l'ouvrier licencié. En même temps, on devrait subvenir aux difficultés résultant pour l'intéressé du licenciement moyennant le paiement d'une indemnité adéquate.

De l'avis des auteurs, ces mesures devraient être financées par des fonds publics et surtout par des cotisations des employeurs. On propose l'instauration d'un fonds spécial de conteneurs sur le plan régional qui pourrait, par exemple, être financé dans les ports moyennant une cotisation fixe par conteneur transbordé.

Lors de l'audition, l'ITF a précisé davantage son avis sur les problèmes sociaux soulevés par le transport par conteneurs. On devrait notamment offrir à la main-d'œuvre licenciée des possibilités de reconversion professionnelle leur permettant de trouver du travail dans une autre profession.

2. Les Syndicats chrétiens réunis dans la Confédération Mondiale de Travail (CMT) se sont aussi penchés sur les problèmes sociaux posés par l'évolution du transport par conteneurs. Ils ont résumé dans une Résolution les résultats de leur discussion au mois d'avril 1968. La CEMT est, elle aussi, d'avis que les problèmes essentiels du transport par conteneurs dans le domaine de la politique de l'emploi se manifestent dans les ports et dans le secteur de la navigation maritime. Il faudrait empêcher par une politique sociale prévoyante que les investissements accrus en capital du fait de cette technique des conteneurs dans la navigation maritime et dans le domaine des installations de transbordement du port n'ait pas pour conséquence le chômage.

3. L'Organisation Internationale du Travail (OIT) a tenu à Rotterdam, du 15 au 25 avril 1969, une réunion technique tripartite sur le travail portuaire, au cours de laquelle ont été discutées notamment les "répercussions sociales de l'introduction de systèmes d'unité de charge, compte tenu en particulier de la régularisation de l'emploi et de la stabilité des gains".

3. Point de vue des autres Organisations

Sans se prononcer d'une façon détaillée sur les propositions, notamment celles de l'ITF, les Organisations internationales des modes de transport et des transitaires ainsi que les délégués du Groupe de rapporteurs sont unanimes pour admettre avec les Syndicats qu'il faut éviter des tensions sociales à la suite d'une plus forte application de la technique par conteneurs.

Les problèmes sociaux les plus difficiles se poseront sans aucun doute dans les ports. Abstraction faite des mesures dans le domaine de la politique sociale et de l'emploi que prendront les autorités compétentes de l'Etat pour résoudre ses problèmes, on est aussi porté à croire que le développement actuel de la conteneurisation, qui paraît moins rapide qu'on l'avait parfois escompté pourra contribuer notablement à atténuer les problèmes d'adaptation. L'introduction de la conteneurisation contribuera à accélérer les changements déjà profonds qui se manifestent dans l'activité professionnelle des dockers. La tendance à des exigences qualitatives de plus en plus accentuées ne peut être négligée. A cela s'ajoute que le transport par conteneurs crée dans les ports de toutes nouvelles possibilités d'emploi, comme par exemple la réparation des conteneurs et des châssis.

1. ITF, "Containerisation", Londres, juin 1968.

Par suite de la restructuration de la main-d'œuvre dans les ports, il importe d'attirer l'attention sur la reconversion professionnelle des dockers.

VI. PROBLEMES DE LA FORMATION DES PRIX

1. La question de la formation des prix en transport par conteneurs est, de l'avis des Organisations internationales, une affaire relevant en premier lieu de la compétence de l'économie privée. Elle doit cependant être étudiée dans le contexte de ce rapport étant donné que le transport par conteneurs conduira vraisemblablement à de nouvelles structures des prix.

2. En transport intercontinental par conteneurs, le tarif direct correspond au principe de la chaîne continue des transports. Il faudra donc s'attendre à ce que les tarifs directs s'emploient de plus en plus à l'avenir. Les problèmes techniques liés à la tarification directe dans les transports internationaux sont rendus très complexes par la législation des divers pays intéressés en matière de transports intérieurs et au moins pour les Etats-Unis, en matière de transports maritimes. Pour autoriser et favoriser l'utilisation de tarifs directs dans les transports internationaux, les Etats-Unis envisagent de régler par lois les tarifs directs pour le transport international par conteneurs. Cette réglementation est incluse dans le projet d'un "Trade Simplification Act of 1968". Bien que ce projet n'ait pas été voté en 1968 par le Congrès, le Gouvernement américain se propose de saisir le nouveau Congrès des propositions analogues. La nouvelle législation rendrait ainsi possible que les tarifs directs ne constituent plus une addition des tarifs pour les différentes étapes; elle ne permettrait donc pas nécessairement de réserver dans le tarif direct une fraction des tarifs combinés. Jusqu'alors, les tarifs pour le transport maritime s'alignent, d'après les explications de l'OCDE, en ce qui concerne leur montant et leur structure, aux taux de fret établis par les conférences.

Les tarifs "marchandises toutes catégories" ne sont que très peu nombreux jusqu'ici. A titre d'exemple, on cite la relation entre le Golfe des Etats-Unis et les ports situés entre Dunkerque et Hambourg. Toutefois, des tarifs "marchandises toutes catégories" sont usuels dans la navigation maritime à courte distance.

3. L'inclusion de l'assurance des cargaisons soulève un problème particulier de tarification. Pour donner aux systèmes intégrés de transport par conteneurs toute l'efficacité voulue, il paraît souhaitable de conclure le contrat d'assurance pour les "containers operators" et d'inclure la prime dans les tarifs directs. Cependant, une tentative faite récemment pour offrir cette formule en vue du futur commerce avec l'Australie n'a pas abouti. Dans ce domaine, comme dans bien d'autres, il faudra peut-être des années avant qu'un système absolument nouveau de transport mette au point une organisation et des pratiques qui lui soient propres.

4. Les chemins de fer européens appliquent pour le transport international par transconteneurs le "Tarif Européen pour wagons complets pour transconteneurs - Tarif n° 9145". Il existe en outre des tarifs spéciaux convenus bilatéralement. Certains réseaux appliquent, sur demande en transports intérieurs par conteneurs, des tarifs spéciaux pour conteneurs qui ne sont pas fonction de la nature de la marchandise transportée dans le conteneur.

5. Le principe essentiel du train porte-conteneurs est de tarifier l'espace utilisé, c'est-à-dire le conteneur comme tel et non pas la nature ou le poids de la marchandise transportée.

6. Dans plusieurs pays, des tarifs spéciaux sont appliqués par les transporteurs routiers pour le transport de conteneurs. Il existe cependant une tendance à baser le prix de l'acheminement des conteneurs sur le kilométrage. Pour la formation des prix, il faut tenir compte de nombreux facteurs : propriété ou non des châssis de semi-remorques, retour à vide, opérations terminales, frais accessoires (péage), etc.

Les groupements nationaux de transporteurs routiers intéressés au trafic de conteneurs recherchent présentement des concepts de base tarifaire, mais ne sont pas encore parvenus à établir un tarif commun sur le plan international.

VII. DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT PAR CONTENEURS A L'INTERIEUR DE L'EUROPE

1. Le transport européen par conteneurs est actuellement en grande partie conditionné par les transports maritimes. La Grande-Bretagne est le seul pays qui dispose

jusqu'à présent d'un transport intérieur par conteneurs dans le système des freightliners qui se développe d'une manière très prometteuse. Quelques compagnies de chemin de fer, ainsi que les gouvernements examinent actuellement les possibilités de développement du transporteur par conteneurs à l'intérieur du continent européen. En l'occurence, une importance de plus en plus grande reviendra, en Europe, aux transports internationaux, c'est pourquoi il paraît opportun de suivre aussi cette évolution dès sa phase initiale sur le plan international.

L'application de la nouvelle technique de transport par conteneurs dans sa forme actuelle aura des conséquences sur l'organisation du marché des transports. Il est souhaitable que l'influence sur les structures de transport soit examinée. La question se pose à quel point les gouvernements doivent s'occuper de cette matière.

2. Il ressort des communications de l'UIC que les chemins de fer européens croient à l'avenir des grands conteneurs pour leur trafic purement terrestre. Mais les réseaux continentaux ne lui assignent pas un rôle aussi important que le réseau britannique qui avait, lui, à renouveler à la fois ses gares, son parc de matériel roulant et ses embranchements.

Les réseaux continentaux estiment que le grand conteneur trouvera une place importante (entre 1/10e et 1/15e du trafic en France par exemple) pour remplacer les actuels transports par wagons qui s'effectuent de voie de débord à voie de débord (augmentation de leur compétitivité du fait de l'importante diminution des charges terminales) et les transports par wagons d'un poids trop faible pour justifier l'emploi du wagon à bogies de demain.

De plus, le conteneur leur permettra de mieux se placer pour prendre leur part dans l'expansion du trafic qui provient de l'augmentation de l'activité industrielle.

Pour ce trafic, les chemins de fer européens :

- créent la Société Inter-Container,
- mettent au point les mesures tarifaires adéquates, et s'équipent en moyens matériels.

3. L'UIC communique en outre qu'une étude d'un grand cabinet d'études dont les premiers résultats connus coïncident de façon très satisfaisante avec ceux déjà acquis par les Réseaux permet d'estimer le trafic international (c'est-à-dire intéressant au moins deux pays européens) pour 1975 à :

1. trafic intereuropéen, non compris la Grande-Bretagne et l'Irlande :

sur la base des volumes actuels (1966)	26 millions de tonnes
sur la base d'un accroissement global de 30 à 40 % d'ici 1975	36 millions de tonnes

2. trafic intercontinental et trafic entre la Grande-Bretagne et l'Irlande, d'une part, et le Continent, d'autre part :

sur la base des volumes actuels (1966)	12 millions de tonnes
sur la base d'un accroissement global de 30 à 40 % d'ici à 1975	16 millions de tonnes
Total de 1 et 2	
sur la base des volumes actuels	38 millions de tonnes
sur la base d'un accroissement global de 30 à 40 % d'ici 1975	52 millions de tonnes.

4. Il ressort des communications de l'IRU que les transporteurs routiers sont plutôt optimistes en ce qui concerne le développement futur du transport continental par conteneurs. Elle met cependant en garde devant l'intention de vouloir donner aux chemins de fer une avance concurrentielle par des mesures unilatérales ne favorisant que ces derniers. La politique en vue du développement du transport par conteneurs ne devrait avoir aucune incidence sur les conditions de concurrence; dans ce cas, on n'aurait pas d'objections à l'égard d'un encouragement financier. L'IRU se prononce du reste pour une exploitation par chemin de fer et les transporteurs routiers, de gares terminales pour conteneurs.

VIII. POURSUITE DES TRAVAUX EN MATIERE DE PROBLEMES ADMINISTRATIFS AUPRES DE LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

1. Problèmes douaniers

a) Utilisation de conteneurs étrangers pour les transports à l'intérieur du pays

Une résolution a été adoptée recommandant que des conteneurs importés temporairement avec des marchandises chargées

à l'étranger puissent être utilisés une seule fois en trafic interne - après le débarquement des marchandises importées - en empruntant un itinéraire raisonnablement direct, à destination du lieu, ou le plus près du lieu, où le conteneur sera chargé avec des marchandises à exporter, ou sera exporté vide.

b) Agrément des conteneurs par type de construction

Deux résolutions ont été adoptées qui recommandent aux gouvernements d'accepter une procédure uniforme d'agrément par type au stade de la fabrication des conteneurs qui répondent aux conditions techniques pour les transports internationaux de marchandises sous scellement douanier telles qu'elles sont spécifiées dans la "Convention douanière relative aux containers" (1956) et dans la "Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR" (1959).

c) Utilisation de conteneurs bâchés en transports internationaux sous scellement douanier

Vu le rapide développement intervenu pour la construction et l'utilisation de conteneurs bâchés, l'on a adopté une résolution recommandant que des conteneurs bâchés soient agréés et acceptés pour le transport international de marchandises sous scellement douanier, s'ils répondent, en ce qui concerne les véhicules bâchés, aux dispositions de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1959).

d) Révision de la Convention douanière relative aux conteneurs (1956) [1]

On est convenu de préparer un texte révisé de cette Convention et de ses annexes, en tenant compte des résolutions déjà adoptées (procédure uniforme d'importation temporaire de conteneurs, marquage des conteneurs, contenu et utilisation des manifestes de conteneurs, utilisation des conteneurs étrangers en trafic interne, agrément des conteneurs par type de construction, utilisation des conteneurs bâchés, dispositions douanières particulières à certains transports par conteneurs).

e) Révision de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1959)

Vu le fait que certaines des dispositions figurant dans les annexes techniques sont conformes aux dispositions figurant dans les annexes correspondantes de la Convention douanière relative aux conteneurs, on est convenu de procéder aussi à une révision des annexes en cause de la Convention TIR et de les faire concorder - là où ceci paraît opportun - avec le texte révisé de la Convention douanière relative aux conteneurs.

2. Manifeste de conteneur

Au mois de novembre 1968, on a entrepris au cours de la réunion spéciale pour l'élaboration d'un manifeste uniforme de conteneurs, avec la participation des gouvernements, des institutions spécialisées et des Organisations internationales intéressées, une étude portant sur les documents nécessaires pour le transport international par conteneur. On a constaté qu'un document accompagnant le conteneur chargé de bout en bout serait souhaitable; dans ce document devraient figurer les renseignements sur le conteneur et son contenu, qui serviront à des fins de transport ainsi qu'à des fins commerciales et douanières. Alors qu'une présentation uniforme pour un tel document paraissait opportune comme objectif à long terme, on était d'avis qu'il conviendrait, avant de prendre une décision sur cette présentation, d'acquérir une plus grande expérience dans l'utilisation de techniques modernes pour la transmission et l'opération de la documentation des conteneurs. Suivant ce qui fut proposé par la réunion spéciale, le Comité des Transports Intérieurs a adopté une résolution recommandant l'utilisation des documents commerciaux en tant que manifeste de conteneur, que ces documents soient ou non conformes au modèle proposé de manière à acquérir une expérience pratique de leurs avantages et inconvénients.

3. La responsabilité des transporteurs dans le cas de transports combinés et documents nécessaires

A la demande du Comité des Transports Intérieurs, l'Institut International pour

1. Sous les auspices du Conseil de Coopération Douanière (Bruxelles), des travaux sont actuellement en cours en vue d'élaborer une procédure internationale de transit en douane pour les transports de porte-à-porte de marchandises, notamment pour les transports de marchandises par conteneurs. (Voir l'annexe IV pour des informations plus détaillées).

l'Unification du Droit Privé (UNIDROIT) a décidé de convoquer une "table ronde" groupant des représentants des institutions spécialisées et des Organisations internationales intéressées qui étudiera le contenu d'une Convention sur le contrat de transport combiné. Elle étudiera également l'opportunité de rédiger un "contrat-type de transports combinés" qui serait utilisé jusqu'à l'entrée en vigueur d'une Convention. La "Table ronde" est prévue pour le mois de juin 1969.

4. Marques à apposer sur les conteneurs

La question relative au développement d'un système uniforme du code pour le marquage des conteneurs est examinée avec le concours de l'ISO et de l'UIC.

5. Normalisation des conteneurs

Les éléments nouveaux concernant la normalisation des conteneurs sont suivis de près. Etant donné qu'on tend à construire des conteneurs qui ne sont pas conformes à tous égards aux normes de l'ISO, des renseignements sont demandés aux gouvernements et aux organisations internationales afin de savoir dans quelle mesure on construit ou on envisage de construire des conteneurs qui diffèrent par leur hauteur, leur largeur, leur longueur ou leurs dispositifs de manutention des types recommandés par l'ISO. On s'informe aussi des difficultés d'exploitation, des problèmes techniques et des questions de sécurité que soulève l'utilisation de ces conteneurs, des usages auxquels ils sont destinés et des avantages économiques qu'on peut en attendre.

6. Admission de conteneurs à plusieurs fins d'utilisation

La question relative à l'introduction de normes uniformisées reconnues sur le plan international pour diverses fins (douane, sécurité, etc.) auxquelles devraient satisfaire les conteneurs utilisés en transport international ainsi que l'acceptation réciproque des certificats d'admission en tant que preuve de la conformité avec ces normes sont à l'étude.

Un projet de Résolution a été établi pour recommander aux gouvernements de prendre des mesures pour unifier les méthodes d'essai, d'homologation et de certification fondées sur des normes internationales reconnues ou de faciliter la conclusion d'accords dans ce sens et de reconnaître les certificats délivrés dans les autres pays conformément à ces procédures. Ce projet sera examiné par le Comité des Transports Intérieurs à sa prochaine session.

IX. SOUHAITS EXPRIMES PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES A L'INTENTION DES GOUVERNEMENTS

1. Les Organisations internationales souhaitent surtout de plus grandes facilités pour le transit et le cabotage des conteneurs. Elles insistent, en outre, sur la nécessité d'une procédure de reconnaissance réciproque des conteneurs sur le plan international en attirant l'attention sur la liaison étroite de cette question avec les problèmes de la normalisation.

Ces problèmes sont déjà examinés dans le cadre des organisations gouvernementales compétentes.

2. Les Organisations internationales, notamment l'UIC, pensent qu'il serait souhaitable que les gouvernements prennent, dans le plus bref délai possible, des mesures pour faciliter les formalités douanières relatives aux conteneurs (en évitant par exemple le dépôt d'une caution pour l'importation temporaire des conteneurs non immatriculés par un réseau de chemin de fer) et aux marchandises transportées au moyen de ces engins.

3. Un des problèmes qui se posera est celui du code à adopter pour désigner les marchandises sur tous les documents. La CCI tient notamment à réitérer le vœu que la nomenclature de Bruxelles qui est en fait adoptée dans un grand nombre de pays soit universellement reconnue.

4. Au cours de l'audition, l'UIC a attiré l'attention sur la question de la responsabilité qui se pose pour l'emploi des conteneurs dans des conditions toutes particulières, du fait de l'utilisation de moyens de transport successifs, eux-mêmes soumis à des règles de responsabilité très différentes. En outre, il n'est pas possible de vérifier l'état de la marchandise entre le moment du chargement et celui de l'ouverture à l'arrivée, ce qui rend beaucoup plus difficile que dans la chaîne de transport classique d'identifier la phase au cours de laquelle un dommage s'est produit.

A cette question se trouve également liée celle de l'établissement d'un titre de

transport unique, de bout en bout, qui pourrait être négociable.

C'est pourquoi des projets de Convention ont été élaborés par UNIDROIT et par le CMI (Comité Maritime International) en vue d'une réglementation complète du contrat de transport international combiné.

Il serait souhaitable qu'une Convention puisse être élaborée et mise en application aussi rapidement que possible.

Pour ce qui est de la situation actuelle des négociations dans le cadre de la CEE/ONU, voir sous VIII.

5. Lors de l'audition, l'UIC a finalement signalé la nécessité d'avoir un organisme international qui groupe tous les intéressés à l'usage des conteneurs (usagers et transporteurs) afin d'harmoniser leur position au sein de cet organisme qui pourrait aussi intervenir auprès des instances gouvernementales et internationales compétentes.

L'UIC estime que le Bureau International des Conteneurs (BIC) serait l'organisation adéquate qui pourrait assumer cette tâche après avoir été réorganisée et dotée des moyens financiers nécessaires.

Annexe I

SERVICES ASSURES PAR DES PORTE-CONTAINERS DE HAUTE MER

Consortium/Compagnie	Services fonctionnant à fin 1968 et plans de développement			Capacité totale approximative	Nouveaux services prévus à fin 1968 pour 1969/1970			Capacité totale approximative
	Ports desservis		Navires et capacité		Ports desservis		Navires et capacité	
Atlantique Nord								
Atlantic Container Lines Svenska Amerika Olaf Wallenius Redert Transatlantic Compagnie Générale Transatlantique Holland-America Cunard-Brocklebank	Le Havre Anvers Rotterdam Bremerhaven Göteborg Londres Southampton	Boston New York Baltimore Norfolk	4 navires polyvalents de 14 000 à 15 000 t. p. l. transportant de 460 à 580 containers de 20 pieds 3 porte-containers partiels transformables transportant de 115 à 140 containers de 20 pieds	2 000 400	Royaume-Uni Continent Scandinavie	Côte orientale des Etats-Unis	6 navires polyvalents de 14 000 à 15 000 t. p. l. transportant 580 containers de 20 pieds prévus pour 1969 et début 1970	3 500
Hapag-Lloyd Container Linien Hapag Norddeutscher Lloyd	Hambourg Bremerhaven Rotterdam Anvers	New York	4 navires de 10 800 t. p. l. destinés uniquement au transport de 728 containers de 20 pieds	2 900				
United States Lines	New York Philadelphie Baltimore	Londres Rotterdam Hambourg	3 navires de 21 000 à 22 300 t.p.l. destinés uniquement au transport de 1 200 containers de 20 pieds en remplacement de porte-containers partiels transformables	3 600	New York Philadelphie Baltimore	Liverpool Glasgow Le Havre	3 navires de 22 200 t.p. l. destinés uniquement au transport de 1 210 containers de 20 pieds, au début de 1969	3 600
Sea-Land Service	New York Baltimore	Félixtowe Grangemouth Rotterdam Brême	5 porte-containers transformés de 7 000 à 10 000 t.p.l. environ et destinés uniquement au transport de 225 ou 275 containers de 35 pieds	1 800				
Container Marine Line	New York	Félixtowe Amsterdam Brême Le Havre	3 navires de 15 200 t.p.l. destinés uniquement au transport de 928 containers de 20 pieds en remplacement de porte-containers transformés (début 1969)	2 800	New York Norfolk	Cadix Barcelone Le Havre Marseille Leghorn Gênes Naples	2 navires de 16 500 t.p.l. transformés et destinés uniquement au transport de 738 containers de 20 pieds au début de 1969 - 4 navires de 12 500 t.p.l. transformés et destinés uniquement au transport de 463 containers de 20 pieds en 1970	1 500 1 800
Manchester Liners	Manchester	Montréal	3 navires de 12 000 t.p.l. destinés uniquement au transport de 500 containers de 20 pieds	1 500				
Compagnie Fabre	Marseille Gênes Livourne	New York	2 navires de 5 100 t.p.l. destinés uniquement au transport de 500 containers de 20 pieds	500				
Moore-McCormack	Norfolk Baltimore Philadelphie New York	Anvers Rotterdam Amsterdam Göteborg Oslo	4 porte-containers partiels de 12 800 t.p.l. transportant 138 containers de 40 pieds et 19 containers de 20 pieds	1 200			La compagnie construit pour 1969 4 transporteurs polyvalents de 16 800 t.p.l. pour le transport de 412 containers de 40 pieds	3 300

	Services fonctionnant à fin 1968 et plans de développement			Capacité totale approximative	Nouveaux services prévus à fin 1968 pour 1969/1970			Capacité totale approximative
	Ports desservis		Navires et capacité		Ports desservis		Navires et capacité	
Nordstjerma (Johnson Line)	Londres N. W. de l'Europe	Côte occidentale des Etats-Unis Hawai	5 porte-containers partiels transportant 140 containers	700	Europe septentrionale	Côte occidentale des Etats-Unis Colombie britannique Hawai	Navires destinés uniquement au transport de containers	
Compagnie Générale Transatlantique	Le Havre Bordeaux Londres Southampton	New York Baltimore Norfolk	2 porte-containers partiels de 7 900 t.p.l. transportant 150 containers de 20 pieds	300				
Compagnie Maritime Belge	Anvers Rotterdam Southampton	New York	4 porte-containers partiels transformés	1 200	à déterminer		3 porte-containers partiels neufs de 15 000 t.p.l. transportant 400 containers de 20 pieds pour la fin 1968 et 1969 - 2 navires de 22 000 t.p.l. destinés uniquement au transport de 1 000 containers de 20 pieds au début de 1970	1 200 2 000
Canadian Pacific					Québec	Londres Rotterdam	2 porte-containers partiels (en avril 1969) à remplacer en 1970 par 3 navires de 14 000 t.p.l. destinés uniquement au transport de 700 containers de 20 pieds	300 (2 100)
Bristol City Line Cie Maritime Belge Clark Traffic Services					Royaume-Uni	Canada et/ou Etats-Unis	3 porte-containers de 22 000 t.p.l. destinés uniquement au transport de 1 500 containers de 20 pieds prévus pour 1970	4 500
Finnlines	Boston New York Philadelphie Hampton Roads	Hambourg Ports de la Baltique	3 porte-containers partiels transportant 168 containers de 20 pieds	500				
Compania Transatlantica Espanola					Espagne	Côte orientale des Etats-Unis	2 porte-containers partiels de 6 500 t.p.l. transportant 120 containers de 20 pieds	200
Europe-Australie Associated Container Transportation Ben Line Blue Star Line Port Line Ellerman Line T. et J. Harrison					Tilbury	Fremantle Melbourne Sydney	3 navires de 25 800 t.p.l. destinés uniquement au transport de 1 300 containers de 20 pieds, qui seront mis en service en 1969	3 600
Overseas Containers Ltd Blue Funnel Line British and Commonwealth Shipping Furness Withy and Co. P. and O.					Tilbury	Fremantle Melbourne Sydney	6 navires de 29 150 t.p.l. destinés uniquement au transport de 1 300 containers de 20 pieds; ils seront mis en service en 1969 conjointement avec ACT	7 800

	Services fonctionnant à fin 1968 et plans de développement		Capacité totale approximative	Nouveaux services prévus à fin 1968 pour 1969/1970		Capacité totale approximative
	Ports desservis	Navires et capacité		Ports desservis	Navires et capacité	
United Netherlands Navigation Compagnie des Messageries Maritimes Hapag/Norddeuscher Lloyd				Ces compagnies se proposent de se joindre à CCL/ACT pour assurer des services vers l'Australie à partir de 1970	1 navire de 30 000 t.p.l. destiné uniquement au transport de containers - 1 navire de 28 000 t.p.l. destiné uniquement au transport de 1 118 containers de 20 pieds - 3 navires destinés uniquement au transport des containers	6 100
Japon - Amérique du Nord-Australie Japan Line Kawasaki Kisen Mitsui - O. S. K. Yamashita-Shinnihon-Kisen	Kobe Tokyo San-Francisco Los Angeles	4 navires de 15 400 t.p.l. destinés uniquement au transport de 700 à 750 containers de 20 pieds	3 000	Japon Australie Côte orientale des Etats-Unis	Prévu pour 1969	
Nippon Ysen Kalava Showa Kaiun	Kobe Tokyo San-Francisco Los Angeles	2 navires de 15 800 t.p.l. destinés uniquement au transport de 752 containers de 20 pieds	1 500	Japon	Prévu pour 1970	
Matson Navigation Co.	San-Francisco Los Angeles Kobe Tokyo	Service assuré en coopération avec le deuxième groupe japonais; navires transformés en porte-containers	1 500 estimation			
Sea-Land	Seattle San-Francisco Los Angeles Yokohama	Navires transformés en porte-containers	2 000 estimation			
States Steamship Co.				Côte occidentale des Etats-Unis Japon Extrême-Orient	5 porte-containers partiels de 14 300 t.p.l. transportant 144 containers de 40 pieds en 1968/1969	1 400
Australian National Lines				Australie Japon	1 navire polyvalent de 11 000 t.p.l., transportant 550 containers de 20 pieds, pour la fin de 1969	600
Etats-Unis - Amérique du Sud Grace Line	Côte orientale des Etats-Unis Colombie Equateur Pérou Zone du Canal	7 porte-containers partiels de 9 400 et 12 700 t.p.l. transportant respectivement 138 et 175 containers de 20 pieds	1 200			

Il n'est pas tenu compte dans la présente liste des services de transport de containers assurés par des navires de ligne de type classique, des services assurés entre les Etats-Unis et l'Extrême-Orient ou Hawai, ni des services de transport à courte distance et de grand cabotage en Amérique du Nord, même quand ils sont assurés par des navires de haute mer.

Sources : A/S Shipping Consultants, Container Vessels and Container Vessel Operators/Owners, Edition 1968.
Délégations Nationales.

Annexe II

CABOTAGE

1. Services de transport par conteneurs (comprenant une forte proportion de transports conteneurisés) et de roll-on/roll-off

Sauf indication expresse, il n'est pas possible actuellement de distinguer les transports assurés entièrement par conteneurs

Entreprise	Itinéraires	C/R	Fréquence de services
Anglo Irish Transport	Preston - Londonderry		4 fois par semaine
	Preston - Newry		3 fois par semaine
Associated Humber Lines	Hull - Rotterdam		5 fois par semaine
	Hull - Antwerp		3 fois par semaine
British and Irish	Liverpool - Dublin	R	6 fois par semaine
	Liverpool Cork		2 fois par semaine
	Newport - New Ross		2 fois par semaine
	Runcorn - Dublin		3 fois par semaine
	Fishguard - Cork		3 fois par semaine
Batt Line	Middlesbrough - Rotterdam		2 fois par semaine
Belfast Steamship Co.	Liverpool - Belfast	R	6 fois par semaine
Bellferry Ltd.	Bellport (Newport) - Waterford	C	4 fois par semaine
	Teesport - Rotterdam	C	3 fois par semaine
Bergen Line	Newcastle - Stavanger/ Haugesund/Bergen	R	3 fois par semaine
P. Bork Shipping Ltd.	London - Orehoved (pour Copenhagen)		1 fois par semaine
	London - Vejle (pour Aarhus et Odense)		1 fois par semaine
British Rail	Harwich - Rotterdam	C	5 fois par semaine
	Harwich - Zeebrugge	C	6 fois par semaine
	Harwich - Dunkirk		Tous les jours
	Heysham - Belfast		Tous les jours
	Holyhead - Dublin		Tous les jours
	Dover - Boulogne	R	Tous les jours
	Dover - Calais	R	Tous les jours
	Dover - Dunkirk	R	Tous les jours
	Dover - Ostend	R	Tous les jours
	Newhaven - Dieppe	R	Tous les jours
	Fishguard - Waterford		3 fois par semaine
	Fishguard - Rosslare	R	3 fois par semaine
Burns, Laird	Ardrossan - Belfast	R	6 fois par semaine

Entreprise	Itinéraires	C/R	Fréquence de services
Caledonian Steam Packet Co.	Stranraer - Larne	R	4 fois par jour
Cawood Containers	Liverpool - Belfast	C	3 fois par semaine
Coast Lines	Liverpool - Belfast		Tous les jours
Containerway and Road Ferry Ltd.	Preston - Larne		Tous les jours
	Ardrossan - Larne		Tous les jours
Containerships	Felixtowe - Aarhus		1 fois par semaine
	Copenhagen, Malmo, Zeebrugge et Helsinki		
	Middlesbrough - Helsinki		1 fois par semaine
DFDS	Felixstowe - Copenhagen	R	1 fois par semaine
	Felixstowe, Harwich - Copenhagen		2 fois par semaine
	Felixstowe, Harwich - Esbjerg	R	2 fois par semaine
	Grimsby - Esbjerg	R	2 fois par semaine
	Harwich - Esbjerg	R	3 fois par semaine
Ellerman's Wilson Line	Goole - Copenhagen	R	1 fois par semaine
	Hull - Malmö, Halsingborg	R	3 fois par semaine
	Felixstowe - Halsingborg		1 fois par semaine
	London - Stockholm, Gefle		1 fois par semaine
Eurocontainer Lines	Great Yarmouth - Oslo		
European Unit Routes	Tilbury - Rotterdam	C	6 fois par semaine
	Tilbury - Dunkirk	C	3 fois par semaine
Fisher Line	Felixstowe - Rotterdam		5 fois par semaine
	Felixstowe - Copenhagen, Esbjerg	R	1 fois par semaine
Fred Olsen Lines	Harwich - Kristiansund	R	3 fois par semaine
Geest Industries	Ipswich - Maassluis		Tous les jours
	Ipswich - Emmerich		2 fois par semaine
General Steam Navigation	Felixstowe - Amsterdam		2 fois par semaine
George Gibson and Co.	Grangemouth - Antwerp		1 fois par semaine
	Grangemouth - Rotterdam		1 fois par semaine
	Leith - Rotterdam		1 fois par semaine
	Leith - Antwerp		2 fois par semaine
John Good Line	Hull - Bremen		1 fois par semaine
	Hull - Hamburg		2 fois par semaine
Greenore Ferry Services	Preston - Greenore		3 fois par semaine
	Sharpness - Greenore		3 fois par semaine
Holland Steamship Company	Felixstowe - Amsterdam	C	3 fois par semaine
Ipswich Line	Felixstowe - Bremen, Hamburg	R	
Irish Sea Ferries	Liverpool - Belfast		Tous les jours
MacPak Container Service	Southampton - Bilbao	R	3 fois tous les quinze jours
Metric Line	Runcorn - Rotterdam		1 fois par semaine
Normandy Ferries	Southampton - Le Havre	R	Tous les jours
	Southampton - Lisbon, Casablanca		Tous les jours

Entreprise	Itinéraires	C/R	Fréquence de services
Nothern Ireland Trailers	Preston - Larne Ardrossan - Larne		4 fois par semaine Tous les jours
North Sea Ferries	Hull - Rotterdam	R	Tous les jours
Swedish Lloyd	Tilbury - Göteborg	R	3 fois tous les quinze jours
	Middlesborough - Malmö, Göteborg		1 fois par semaine
Thoresen Car Ferries	Southampton - Le Havre Southampton - Cherbourg	R R	Tous les jours Tous les jours (service réduit en hiver)
Tor Line	Immingham - Göteborg Immingham - Amsterdam	R R	2 fois par semaine 2 fois par semaine
Townsend Car Ferries	Dover - Calais Dover - Zeebrugge	R R	Tous les jours Tous les jours
Transport Ferry Service	Felixstowe - Antwerp Felixstowe - Rotterdam Preston - Larne et Belfast Preston - Dublin et Drogheda Ardrossan - Larne	R R R R R	Tous les jours Tous les jours Tous les jours Tous les jours Tous les jours
United Baltic Corporation	London - Cydnia Tilbury, Middlesbrough - Helsinki		1 fois par semaine 1 fois par semaine
Wallenius Lines and Lion Ferry	Harwich - Bremerhaven Harwich - Antwerp Harwich - Dramen Harwich - Wallhamn Harwich - Copenhagen	R R R R R	5 fois par semaine 5 fois par semaine 1 fois par semaine 1 fois par semaine 2 fois par semaine
Washbay Line	Kings Lynn - Hamburg	R	2 fois par semaine

C. Navires porte-conteneurs de type cellulaire.

B. Assure également le transroulage.

Annexe III

GARES TERMINALES POUR LES FREIGHTLINERS

En service

Aberdeen
Birmingham - Dudley
Cardiff
Edinburgh
Glasgow
Hull
Leeds
Liverpool
London (King's Cross)
London (Stratford)
London (Willesden)
London (York Way)
Manchester (Longsight)
Newcastle
Sheffield
Southampton
Stockton

En construction

La "National Freight Corporation" a projeté l'achèvement pour août 1969 :

- Nouvelles gares terminales

  Birmingham (Lawley Street)
  Manchester (Trafford Park)
  Nottingham
  Swansea

- Gares terminales existantes agrandies

  Glasgow
  Liverpool
  London (Willesden)

Annexe IV

CONSEIL DE COOPERATION DOUANIERE : MESURES DESTINEES A FACILITER LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES EN CONTENEURS

En septembre 1967, le Comité technique permanent du Conseil de Coopération Douanière a créé un Groupe de travail spécial, chargé de résoudre les problèmes posés par les transports internationaux de marchandises de porte à porte, en particulier par l'acheminement des marchandises en conteneurs utilisables sur plusieurs modes de transport.

Des études préliminaires ont montré qu'une nouvelle Convention douanière serait nécessaire pour permettre aux administrations douanières de suivre l'évolution des transports et offrent des facilités permettant de tirer parti des conteneurs de ce type.

Cette Convention est en préparation. La nouvelle procédure qu'elle prévoit tiendra compte de la nature des opérations par conteneurs et elle permettra d'utiliser en douane des documents commerciaux ou titres de transport indiquant le contenu. Elle réduira au minimum la nécessité d'ouvrir les conteneurs en cours de transport pour en examiner le contenu grâce à l'instauration d'un système d'aide mutuelle entre les administrations douanières.

Cette procédure s'appliquera aussi aux marchandises transportées par la route, notamment en cas de trafic par transroulage et, le cas échéant, aux marchandises transportées par chemin de fer et par voie fluviale.

En outre, la Convention instaurera un nouveau système de garantie international, couvrant les parties de trajets accomplies par les conteneurs pendant lesquelles les douanes exigent des garanties quant aux droits et taxes à l'importation dont les marchandises peuvent être frappées. Ce système vise plus spécialement à éviter des retards aux points de congestion des transports par conteneurs, notamment dans les ports d'importation. On espère qu'en matière de coûts, ce système pourra se comparer avantageusement aux autres systèmes en vigueur.

Le Comité technique permanent du Conseil s'efforce de mener à bien ce travail dans les plus brefs délais.

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS SUR LE RAPPROCHEMENT DES TARIFS ET DES PRIX DE REVIENT

[CM(69)10]

1. La notion de rapprochement des tarifs ferroviaires et des prix de revient n'a de signification précise que si on l'examine dans le contexte général du problème du déficit chronique des transports par chemin de fer, qui conduit à s'interroger sur les finalités de la gestion des administrations ferroviaires.

Si, en effet, on considère que le but de cette gestion est avant tout de faire fonctionner un service public à des tarifs fixés en considération de motifs de politique générale économique et sociale, le déficit doit être accepté comme une conséquence normale de cette option; si, au contraire, l'accent est mis sur une gestion industrielle et commerciale, le déficit ne se justifie plus et un certain rapprochement entre les prix de vente des services rendus et les coûts de ces services devient indispensable.

Mais il est aussi très généralement reconnu que l'amélioration de la situation financière des chemins de fer nécessite que ceux-ci obtiennent une plus grande liberté pour la formation de leurs prix. Une liberté réelle dans ce domaine ne pourra d'ailleurs leur être accordée qu'en contrepartie de certaines exigences de rigueur financière et c'est pourquoi amélioration financière et liberté tarifaire apparaissent comme deux objectifs indissolublement liés.

Enfin, si les tendances actuelles à une meilleure adaptation des tarifs aux prix de revient sont générales, la minimisation de ces prix de revient doit être considérée comme un préalable à une telle adaptation. Une organisation concurrentielle du marché des transports peut être un stimulant puissant à cette minimisation des coûts. Or, une telle organisation concurrentielle postule obligatoirement un retour progressif à l'équilibre financier des chemins de fer.

2. Dans le cadre de ces réflexions générales sur les liens qui existent entre la notion de rapprochement des tarifs et des prix de revient et le problème de rétablissement de l'équilibre financier des chemins de fer, on doit d'autre part rappeler qu'un des buts principaux explicité ou non, d'une politique de vérité des prix est d'assurer l'utilisation du mode de transport qui, compte tenu de la valeur du service rendu aux usagers, entraîne pour la collectivité le coût de production réel minimal. Le but poursuivi est donc l'allocation optimale des ressources. On recherchera donc comment l'on peut rapprocher des prix de revient les tarifs tant de l'utilisation des infrastructures, que des services de transports [1], en tenant compte des enseignements de la théorie de l'allocation optimale des ressources et sans oublier qu'en renonçant à toute tentative pour rattacher les tarifs de chemins de fer aux coûts, on renoncerait en même temps à faire apparaître clairement si, lorsqu'on assure une liaison donnée ou lorsqu'on exploite un service particulier, la valeur consommée est supérieure ou inférieure à la valeur produite.

3. L'organisation d'un marché concurrentiel ne sera pas en mesure d'assurer une allocation optimale des ressources si les conditions de concurrence sont faussées par des disparités artificielles des coûts de production ou par certaines distorsions ayant une incidence sur ces coûts; les distorsions les plus importantes dérivent de l'incidence inégale des régimes de tarification pour l'utilisation de l'infrastructure

1. Il est vrai que les considérations qui entrent en ligne de compte, dans le présent contexte, sont différentes selon qu'il s'agit du trafic de voyageurs ou du trafic de marchandises. Néanmoins, le Comité des Chemins de fer a estimé que les thèses de ce rapport - à moins que leur application ne soit spécifiée dans le texte - sont valables pour les deux secteurs.

ainsi que de l'existence de régimes fiscaux différents et d'inégalité dans les méthodes de financement des régimes sociaux de personnel.

Il existe en effet des différences institutionnelles entre les chemins de fer, qui gèrent eux-mêmes leur infrastructure, et les autres modes de transport dont l'infrastructure est mise à la disposition des utilisateurs par les pouvoirs publics. Il semble indispensable, parallèlement à l'étude d'une tarification optimale des services de transports d'harmoniser les régimes de tarification pour l'usage des infrastructures en appliquant des principes cohérents pour les différents modes de transport.

De même, les distorsions provenant de l'existence de régimes fiscaux inégaux, de méthodes différentes de financement des régimes sociaux de personnel, et d'obligations de service public imposées aux chemins de fer, doivent être également supprimées ou faire l'objet de compensations dans des conditions précises et bien délimitées.

Enfin, les considérations qui suivent ne peuvent s'appliquer lorsque la rentabilité de certains trafics s'analyse de façon très différente selon que l'on se place du point de vue de la gestion commerciale ou du point de vue de la collectivité. C'est notamment le cas du secteur de transport suburbain de voyageurs.

4. Une concurrence complètement libre dans le domaine des transports impliquerait la liberté pour tous les transporteurs de fixer leurs prix comme ils l'entendent, l'absence de toute restriction en matière de capacité et la liberté d'accès aux secteurs de la navigation intérieure et des transports routiers. La mise en œuvre d'une telle politique rencontre un certain nombre de difficultés, en raison de l'hétérogénéité de statut, de structure et d'état de développement des services de transport et des infrastructures :

- risque d'instabilité de l'ajustement des capacités que pourrait créer la nécessaire fluctuation des tarifs dans les modes de transports exploités par un grand nombre d'entreprises indépendantes ;
- problème que pose, par ces mêmes modes de transports, la couverture des charges de certains investissements d'infrastructure fortement discontinus ;
- puissance de péréquation des entreprises ferroviaires qui peut leur permettre de pratiquer, pour certains services, une politique de subventionnement interne en fixant des prix peu élevés pour les services concurrentiels qui se situeraient au-dessous de ceux qui correspondent à l'optimum économique de répartition des trafics entre modes de transport, la perte correspondante étant compensée par des prix plus élevés pour leurs trafics "captifs". La contrainte d'équilibre financier global peut être ainsi insuffisante pour empêcher de telles pratiques. Toutefois, ce risque est considéré comme pratiquement nul par plusieurs délégations ;
- enfin, et en contrepartie, le phénomène de la "fuite de trafic" se manifeste plus facilement et a des conséquences plus graves pour les chemins de fer que pour les autres modes de transport, en raison des difficultés de s'adapter rapidement aux fluctuations du trafic.

Pour toutes ces raisons, il est reconnu très généralement que l'évolution vers une organisation concurrentielle du marché des transports doit s'effectuer à l'intérieur des règles d'encadrement de ce marché rendues dès le départ aussi neutre que possible vis-à-vis des différents modes de transport, et progressivement allégées, sans que le terme de cet allègement puisse actuellement faire l'objet d'un accord.

5. Que veut-on dire quand on parle de rapprocher les tarifs de prix de revient ? Entend-on par là que la structure des tarifs doit se déduire de celle des coûts ? Mais cette interprétation est encore très imprécise, car on peut l'énoncer de plusieurs façons : ainsi les tarifs seraient égaux aux coûts, ou le rapport des tarifs serait égal au rapport des coûts, ou encore la différence des tarifs serait égale à la différence des coûts.

La structure des coûts doit-elle constituer une simple référence dans l'établissement de la structure des tarifs ? D'autre part, de quels coûts s'agit-il ? S'agit-il d'ajuster les tarifs aux coûts moyens, aux coûts marginaux ?

Certains coûts sont en effet communs à plusieurs prestations ou à plusieurs activités et l'on ne peut les attribuer à une activité ou à une prestation donnée qu'avec un certain arbitraire. Il n'est donc pas possible de poser le principe que les tarifs doivent refléter exactement les coûts : en effet, la part de frais communs qui entre dans une prestation donnée ne peut se

déterminer et même si on la détermine par des méthodes de répartition forfaitaire, il ne s'ensuit pas nécessairement que l'on aurait raison de la faire payer car le tarif effectivement pratiqué doit aussi être fonction de l'état du marché.

Par conséquent, il entre forcément un élément subjectif d'appréciation dans les prix pratiqués. Il n'en est pas moins important de pousser aussi loin que possible la ventilation des coûts entre les frais communs et ceux que l'on peut attribuer avec précision à tel ou tel élément de l'exploitation, aux différents niveaux d'agrégation.

Plus forte est la proportion des coûts attribuables comprise dans les coûts totaux, plus on peut rapprocher la structure de la tarification de la structure rentable des coûts en réduisant les éléments arbitraires.

6. Quels systèmes peut-on alors envisager pour la détermination des prix de transport ferroviaire dans une organisation purement concurrentielle du marché des transports ? Historiquement, la liberté de formation de ces prix a été extrêmement faible en raison des possibilités d'abus de position dominante et des considérations de la valeur de la marchandise étaient prédominantes. Les fortes restrictions qui existent encore à cette liberté et la tarification ad valorem ont-elles encore leur justification ?

En application de la théorie de l'allocation optimale des ressources, le coût marginal qui est largement indépendant de la demande, peut fournir un bon critère pour la détermination d'un prix minimum. Par contre, aucun critère spécifique et intrinsèque ne peut être tiré de la considération des coûts pour la fixation d'un prix maximum.

Les prix optimaux ne peuvent être établis sur la seule base de considération des coûts, puisqu'ils devraient se composer du coût marginal et d'un élément de rente reflétant la valeur de rareté des équipements durables, tant de l'infrastructure que des matériels de transport. Or cet élément de rente est entièrement déterminé par l'intensité de la demande.

Lorsqu'une prestation ou une activité couvre d'une part ses coûts marginaux et contribue, d'autre part, aux coûts communs par un "péage", il est souhaitable de porter ce péage au maximum permis par la demande. La répartition des péages entre un certain nombre d'activités ou de prestations est obligatoirement arbitraire et, du moment que le total de tous les péages provenant de ces prestations ou activités correspond au total des coûts communs, peu importe la proportion dans laquelle leurs participations respectives à ces coûts sont ventilées. En réalité, c'est l'élasticité de la demande, à court et à long terme, qui doit être estimée pour fixer le plafond des tarifs applicables. En tout état de cause, si l'on croit nécessaire, pour des raisons d'économie générale, de fixer une limite inférieure à celle que justifie l'état du marché, on se heurte au problème consistant à trouver des compensations suffisantes.

Toutefois, pour empêcher l'exploitation des positions dominantes qui pourraient subsister dans certaines catégories de trafics "captifs", il est concevable que même dans cette conception purement concurrentielle du marché des transports, les pouvoirs publics imposent une limitation des péages qui sont perçus pour des motifs d'ordre public et en contrepartie de la protection qu'ils apportent aux transporteurs contre certains excès de la concurrence. Cette intervention pour la pratique de tarif maximum devrait toutefois rester non discriminatoire (par plafonnement des péages par exemple).

7. On a souvent proposé pour les chemins de fer, et divers pays appliquant déjà ce système pour les transports de marchandises, une tarification à fourchettes, suffisamment différenciées suivant les coûts et d'amplitudes modérées.

Cette solution a l'avantage d'être un premier pas dans le sens de la liberté de formation des prix ferroviaires, d'application simple, assurant la stabilité et une bonne transparence du marché, à condition que les prix se situant en dehors des fourchettes soient publiés selon des modalités ayant des effets équivalents pour les divers modes de transport.

Mais on peut y voir les inconvénients suivants :

- Ce système a une tendance naturelle à la rigidité puisque la procédure d'homologation par l'autorité de contrôle demande toujours un certain temps.
- Des tarifs à fourchettes ne comportant qu'une ouverture étroite et des possibilités d'exception restreintes impliquent un risque assez grand de distorsions économiques importantes par rapport à une allocation optimale des ressources, compte tenu d'une part, de la difficulté de définir des

critères objectifs pour la détermination des limites de prix, et d'autre part, du fait que les conditions du marché, et notamment l'intensité de la demande, peuvent changer assez rapidement.

Si l'on veut appliquer un tel système tout en se prémunissant contre ces inconvénients, il faudrait que l'ouverture des fourchettes soit assez large, et que les limites aient un caractère indicatif plutôt qu'une valeur absolue. Les autorités devraient tenir compte, dans la fixation du pourcentage d'ouverture de la fourchette, de la variabilité de la demande pour les transports faisant l'objet du tarif considéré, du degré de différenciation des tarifs susceptibles d'être appliqués à l'intérieur de la catégorie de services considérés, de la probabilité d'erreur impliquée par la détermination des limites de prix. Elles devraient aussi permettre l'application de prix en dehors de la fourchette lorsque des circonstances spéciales le justifient.

8. On a aussi proposé une autre méthode, essentiellement pragmatique et qui se résume ainsi :

- Dans les cas éventuels où l'on constaterait un risque d'abus de position dominante ou de concurrence anti-économique, des restrictions devraient être apportées sous la forme d'un tarif maximum s'il y a abus de position dominante, ou d'un tarif minimum s'il y a concurrence anti-économique et d'une limitation des péréquations internes dans les comptes ferroviaires.
- Si, au contraire, aucune situation de ce genre ne se manifeste, les restrictions, si elles existent, devraient être progressivement assouplies : là où existent des tarifs fixes, des tarifs à fourchettes leur seraient substitués, là où existent des tarifs à fourchettes, les procédures de sortie de ces fourchettes seraient progressivement assouplies, tout en conservant la transparence du marché (publication des prix hors fourchettes).

Le problème qui se pose alors à l'autorité de contrôle est de savoir discerner les risques de concurrence anti-économique ou d'abus de position dominante.

Un tel contrôle serait essentiellement pragmatique et serait fondé essentiellement sur l'observation des conditions réelles de fonctionnement du marché, des seuils de prix à partir desquels se manifestent des plaintes sur des situations de concurrence anormales, et comporterait un élément d'appréciation sur l'ordre de grandeur des écarts entre prix et coûts susceptibles d'être considérés comme "normaux" et sur d'autres éléments tels que le régime de tarification de l'usage des infrastructures, les restrictions quantitatives, l'harmonisation des conditions de concurrence.

9. L'application de la théorie de l'allocation optimale des ressources ne suffit pas pour déterminer les prix de transports ferroviaires à partir de la seule considération des coûts. La considération de la demande est en effet essentielle dans un domaine où la possibilité de stocks n'existe pas. Un accord général existe pour s'engager dans la voie d'une liberté de formation des prix ferroviaires en vue d'une meilleure adaptation à la demande, selon un processus progressif aussi neutre que possible vis-à-vis des autres modes de transport, sans que le terme de cette évolution puisse être dès maintenant exactement précisé.

CONCLUSIONS

Quel que soit le caractère de service public du chemin de fer, cette particularité ne le dispense pas de s'orienter vers une gestion plus commerciale et industrielle et une minimisation des coûts.

Dans ce sens, les différents points suivants doivent être retenus, en ce qui concerne la formation des tarifs par les responsables de la gestion des réseaux ferroviaires des pays Membres :

1. Eviter le recours à la tarification ad valorem et retenir, comme référence indispensable, le prix de revient. D'autres facteurs peuvent également intervenir, notamment l'évolution de la demande.

Un tarif inférieur au prix de revient ne devrait pas être imposé au chemin de fer sans qu'une compensation de la part des pouvoirs publics ne soit accordée.

2. Améliorer le calcul des prix de revient du chemin de fer et viser à une meilleure ventilation des coûts entre les différentes catégories de trafic d'une part, et entre les services de transport et l'infrastructure d'autre part.

3. Harmoniser les régimes de redevances pour l'usage d'infrastructure, en appliquant des principes cohérents pour les différents modes de transport, en même temps qu'une tarification optimale des services ferroviaires.

4. Progresser dans l'assouplissement tarifaire. Dans les cas où il existe une tarification fixe, celle-ci devrait être remplacée par une tarification à fourchettes. L'ouverture des fourchettes doit être assez large, les limites ayant un caractère indicatif plutôt qu'absolu.

Là où il existe déjà des tarifs à fourchettes, les critères permettant de fixer des prix en dehors de la fourchette devraient être assouplis, tout en conservant la transparence du marché.

5. Eviter les risques d'abus d'une position dominante ou de concurrence ruineuse au moyen d'un contrôle pragmatique du marché des transports par les pouvoirs publics, en observant ses conditions de fonctionnement.

Dans les cas où pourraient se produire les risques ci-dessus, les pouvoirs publics auraient la possibilité de fixer un tarif maximum ou un tarif minimum.

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS SUR LES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS DE 1953 A 1967

[CM(69)26]

I. INTRODUCTION

Depuis la création de la CEMT, les problèmes liés aux investissements dans les transports intérieurs sont entrés dans les préoccupations du Conseil des Ministres.

En raison de l'importance des études et des actions entreprises en vue d'assurer le développement efficient, ordonné et équilibré du système des transports ainsi que son adaptation permanente aux besoins des usagers et de la collectivité, en raison du rôle des investissements non seulement pour la réalisation du progrès technique et la modernisation du système mais aussi en tant qu'instrument de coordination entre les différents modes et entre les structures existantes dans les divers pays Membres, le Conseil s'est, à de nombreuses occasions, penché sur cette matière complexe, examinée parfois sous ses aspects techniques et financiers, parfois dans le cadre de la politique générale des transports et, plus récemment, dans le contexte des recherches économiques effectuées sous l'égide de la CEMT.

Si l'examen de plusieurs questions fondamentales, qui restent encore à traiter du point de vue politique et économique, est prévu pour un avenir plus ou moins lointain dans le programme de la Conférence, le Comité des Investissements, chargé depuis longtemps de certains travaux spécifiques en la matière, a pu préparer à l'attention du Conseil, pendant chacune des années précédentes, un rapport orienté plutôt vers le côté pragmatique et faisant état des réalisations d'intérêt européen accomplies tant en ce qui concerne l'infrastructure que l'équipement mobile. Ces rapports ont été complétés par une série statistique reproduisant les dépenses d'investissements effectués dans les transports intérieurs pendant les années écoulées.

Afin de faciliter l'exploitation de ces statistiques, il a paru judicieux de les rassembler dans une analyse couvrant une période suffisamment étendue pour faire ressortir l'évolution à long terme et pour permettre d'en tirer des conclusions adéquates. Une telle vue rétrospective portant sur la décennie comprise entre 1953 et 1963 a été présentée au Conseil en mai 1964 [cf. doc. CM(64)6 Final]. L'analyse faisant l'objet du présent document prolonge l'exercice jusqu'en 1967 et se réfère ainsi à une série chronologique réunissant la documentation statistique de 15 ans, allant de 1953 à 1967.

II. OBSERVATIONS GENERALES

Sources

1. Les données statistiques qui sont à la base du présent rapport proviennent des réponses nationales aux questionnaires envoyés au cours de chacune des dernières années aux pays membres de la CEMT par le Comité des Investissements pour recueillir les chiffres sur les montants des investissements effectués dans les transports intérieurs.

Ventilés entre plusieurs catégories, ces chiffres sont régulièrement reproduits, dans le cadre du rapport annuel de ce Comité sur l'évolution du trafic et les investissements, mais ne font pas l'objet de commentaires particuliers. Lorsqu'ils ont été réunis dans une série chronologique, il s'est toutefois avéré que subsistaient certaines anomalies, dues probablement à des changements dans le système statistique ou le système de comptabilité

de certains pays au cours de la période considérée.

C'est ainsi qu'il a paru nécessaire de procéder à une vérification générale de toutes les données de base, par consultation des services nationaux. Cette vérification, faite en 1969, a permis de constater des différences plus ou moins importantes entre les chiffres reproduits dans le présent document et ceux déjà publiés antérieurement dans les Actes de la Conférence.

D'autre part, les grandeurs macro-économiques utilisées, c'est-à-dire les chiffres concernant le produit national brut et la formation brute du capital fixe ont été exclusivement repris du Bulletin Statistique de l'OCDE, qui les a établis dans le cadre d'un Système Standardisé de Comptes Nationaux.

Définitions

2. L'ensemble des données analysées dans le présent rapport s'inscrit dans une "conception brute" des comptabilités nationales.

C'est ainsi qu'on considère comme investissements bruts l'ensemble des ressources affectées à la création de capital fixe. La valeur correspondante est mesurée par la totalité des dépenses pour l'achat et la construction de moyens de production durables dans le domaine des transports intérieurs, que ces dépenses soient consacrées à l'extension, au renouvellement ou à l'amélioration des moyens entrant en ligne de compte.

3. En règle générale, tous les biens ayant une durée de vie moyenne supérieure à un an font partie des valeurs prises en considération.

En revanche, les dépenses pour l'entretien courant, même si elles n'ont pas strictement un caractère annuel, sont en principe exclues. Le traitement de ces dépenses, qui tout en maintenant les capitaux investis en condition d'exploitation, ne changent pas substantiellement leur valeur, mais sont plutôt destinées à assurer la fourniture d'un service régulier et continu, pose des problèmes sérieux, notamment dans les cas où les dépenses effectuées à titre d'entretien d'une infrastructure, par exemple d'une route, altèrent sensiblement les caractéristiques de cette dernière. Etant donné que, dans les cas cités, il n'y a guère de doute quant aux effets des dépenses encourues sur l'amélioration des ressources économiques, on doit procéder à une ventilation des titres budgétaires sur une base conventionnelle. En effet, il a été difficile pour certains pays d'établir des chiffres sur la base requise à partir de l'information qui est fournie par leur découpage financier.

4. Les dépenses d'investissements comprises dans une année sont les dépenses qui ont été effectivement payées dans l'année considérée ou imputées au budget de ladite année, quel que soit l'état d'avancement des travaux auxquels elles se rapportent. Elles comprennent également, le cas échéant, la valeur des sorties de stocks.

5. Enfin, il faut noter qu'il aurait été souhaitable de retenir également les investissements nets, de même que les grandeurs macro-économiques équivalentes nettes, pour tenir compte des amortissements dont le taux n'est pas le même en raison des durées de vies différentes pour l'infrastructure et pour les divers types de matériel mobile. Toutefois, l'absence de données valables n'a pas permis de procéder à ce genre de calcul.

Ventilation des éléments chiffrés

6. Les investissements définis selon les critères ci-dessus ont été répartis entre quatre rubriques, à savoir :

- chemins de fer d'intérêt général,
- transports routiers,
- voies navigables,
- chemins de fer secondaires et urbains (autres que ceux d'intérêt général, y compris les réseaux métropolitains et les tramways).

De plus, le total des investissements a été décomposé en deux catégories principales : l'une, "matériel mobile", concernant tous les véhicules, l'autre, "infrastructure", concernant l'ensemble des installations fixes. Bien que les questionnaires annuels aient prévu une répartition plus détaillée de ces éléments, une analyse des réponses a montré que certains pays Membres n'étaient pas en mesure de fournir les précisions voulues.

En effet, les divergences constatées dans la décomposition des dépenses d'investissements dans les budgets nationaux rendent une présentation homogène d'autant plus difficile que la décomposition est plus détaillée. Il a donc semblé approprié de limiter la présentation, dans les tableaux ci-après, à des groupes d'investissements plus larges.

Limites de la comparabilité

7. Toutefois, même une présentation assez globale laisse encore apparaître certaines anomalies, soit pour le même pays d'une année à l'autre, soit entre les différents pays Membres, limitant ainsi la comparabilité des données statistiques.

A cet égard, il faut d'abord mentionner les différences dans les exercices auxquels se réfèrent les dépenses d'investissements de certains pays (Danemark, Italie) et qui ont changé eux-mêmes pendant la période considérée.

8. Mais la difficulté primordiale concerne les indications sur les véhicules routiers. Ce groupe comprend en principe la valeur de l'ensemble du matériel neuf mis en circulation pendant une année déterminée (complétée par la valeur des importations de véhicules usagés, mais à l'exclusion des véhicules des parcs militaires et des tracteurs agricoles) et englobe aussi bien la catégorie des véhicules utilitaires (autobus, autocars et véhicules conçus pour le transport des marchandises) que celle des véhicules à moteur individuel, soit les voitures privées et les motocycles.

Alors que l'on peut admettre l'hypothèse que les chiffres relatifs à la première catégorie mentionnée ci-dessus représentent de véritables investissements dans le sens économique, il n'en est pas de même pour la seconde, qui en effet devrait être prise en considération seulement dans la mesure où il s'agit de moyens de production. Ceci amènerait en réalité à séparer du montant total la valeur ou la fraction de valeur des véhicules mis en circulation par les entreprises, par les autorités publiques et par toutes autres instances ou personnes en vue des usages professionnels (médecins, avocats, etc.). Une telle séparation a été demandée dans le questionnaire de base, mais la plupart des pays ne se trouvaient pas en mesure de donner les informations correspondantes.

Même dans le cas où une répartition des chiffres a été effectuée, on est frappé de constater, à l'étude des réponses nationales, que la partie des véhicules attribuée au domaine des investissements d'une part, et de la consommation privée d'autre part, varie selon le pays et parfois selon l'année, dans des proportions très larges. Cette variation donne à penser que ce sont surtout des raisons réglementaires et fiscales qui influencent, dans le secteur routier, la ventilation entre consommation et investissements, plutôt que des raisons purement économiques. Dans l'impossibilité de procéder à une ventilation rationnelle pour la majorité des pays, toutes les dépenses d'achat de voitures privées ont été considérées comme investissements.

Néanmoins, cette imputation permet de réaliser une analogie entre les modes de transport dans le sens que l'on prend en compte, dans tous les cas, les infrastructures d'une part, et l'ensemble des véhicules utilisant ces infrastructures d'autre part.

9. Il faut également noter que les dépenses pour les travaux d'infrastructure des voies navigables servent souvent à la fois à la navigation intérieure et à d'autres fonctions. Pourtant, le plus souvent, les réponses nationales ne permettent pas de chiffrer séparément le montant des dépenses qui doivent, du point de vue économique, être imputées à la navigation.

10. Enfin, les chiffres concernant les chemins de fer secondaires et urbains ne sont pas, en général, très explicites. Etant donné que certains pays ne disposent pas des informations nécessaires à ce sujet, et que d'autres pays ne les ont pas fournies pour toute la période considérée, d'autres encore seulement en ce qui concerne les investissements effectués dans la capitale ou certaines agglomérations particulièrement importantes, leur valeur paraît restreinte, d'autant plus que la part du montant en question dans le total est généralement très faible.

Unité de calcul

11. Dans les réponses nationales, les montants des investissements dans les pays Membres sont exprimés en prix courants, c'est-à-dire aux prix du marché et en monnaie nationale. La même unité a été retenue pour les données relatives au produit national brut et à la formation brute du capital fixe. Le fait que les investissements soient exprimés en prix courants soulève toutefois un problème. Dans la période considérée, qui s'étend sur quinze années, on doit tenir compte en particulier de l'augmentation du prix des travaux d'infrastructure. On peut supposer que, dans la plupart des pays Membres, cette augmentation a été plus forte que celle enregistrée pour le matériel mobile. Une conversion des chiffres de base en prix constants aurait donc été souhaitable afin de démontrer le développement réel des grandeurs économiques examinées et d'assurer également

une meilleure comparabilité entre elles. Cependant, une telle conversion paraît, en particulier pour les investissements, très problématique lorsque son objet ne reste pas inchangé à long terme et est soumis à une évolution technique continue.

Par ailleurs, on ne dispose qu'exceptionnellement des indices de prix spécifiques indispensables pour effectuer ladite conversion. Plutôt que de calculer les investissements en prix constants à l'aide d'indices plus ou moins exacts de méthodes différentes et parfois douteuses, il a semblé préférable de conserver les valeurs nationales et de recourir par ailleurs à une utilisation de chiffres relatifs exprimant les différents groupes d'investissements en pourcentages d'une unité économique plus agrégée.

III. PRESENTATION DES RESULTATS

1. L'ensemble des données originales utilisées dans le présent rapport figure dans une série de tableaux en annexe. Ces tableaux permettent un examen des montants des investissements effectués dans les transports intérieurs, répartis en plusieurs catégories principales pour chacun des 18 pays Membres et, dans la mesure où les chiffres ont été fournis, pour les années 1953, 1957 et pour chacune des années comprises dans la période 1960 à 1967. Compte tenu des indications précédentes, il convient toutefois de ne tirer de ces statistiques une interprétation comparative qu'avec prudence.

C'est la raison pour laquelle l'examen des résultats et les commentaires apportés ont été limités aux trois aspects principaux suivants :

- l'importance des investissements bruts dans les transports intérieurs et ses variations dans le temps par rapport à la formation brute du capital fixe (cf. tableau 1) ;
- la structure et la répartition des investissements dans les transports intérieurs (cf. tableau 2) ;
- le développement de ces investissements, de certains de leurs composants et des grandeurs macro-économiques, exprimés en indices calculés sur la base de l'année 1960 (cf. tableau 3).

2. Les commentaires apportés aux chiffres des tableaux 1 à 3 sont nécessairement de nature assez générale dans ce sens que les éléments statistiques, à eux seuls, ne permettent pas d'analyser à fond les causes de la situation spécifique d'un pays ou d'une année donnée, mais qu'ils reflètent simplement un chapitre d'histoire en matière d'économie des transports.

En effet, il est bien évident que le montant des investissements dans les transports intérieurs, leur structure et leur développement, résultent de nombreuses décisions prises, soit par les pouvoirs publics, soit par les entreprises intéressées, soit encore dans le cas des voitures individuelles par les ménages dont les effets réciproques ne peuvent pas, à défaut d'informations adéquates, être étudiés en détail dans le présent rapport. Aussi, les commentaires suivants doivent-ils se borner essentiellement à une observation des faits du passé, sans prétendre en expliquer les véritables raisons, ce qui nécessiterait une étude appuyée sur des renseignements bien plus amples que ceux fournis en réponse au questionnaire annuel de la CEMT.

A. IMPORTANCE DES INVESTISSEMENTS BRUTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS PAR RAPPORT A LA FORMATION BRUTE DU CAPITAL FIXE

3. Le tableau 1 fait connaître, pays par pays, pour l'année 1960 et celles comprises entre 1963 et 1967, le rapport exprimé en pourcentages entre les investissements "transports intérieurs" et la formation brute du capital fixe du pays. La dernière colonne du tableau 1 donne la moyenne de ces rapports pour la période des cinq dernières années considérées.

Pour la bonne interprétation du tableau 1, il faut d'abord préciser que les chiffres expriment, en termes statistiques, un ratio plutôt qu'une vraie proportion, les investissements dans les transports intérieurs n'étant pas, pour les raisons explicitées plus haut (cf. chapitre II, paragraphe 8), une sous-unité de la formation brute du capital fixe mais contenant des éléments qui devraient être affectés théoriquement à la consommation privée.

4. Néanmoins, les chiffres du tableau 1 permettent, dans une certaine mesure, de

Tableau 1. INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
EN POURCENTAGE DU TOTAL DES INVESTISSEMENTS BRUTS DU PAYS

En pourcentage

PAYS	Années						Moyenne 1963 à 1967
	1960	1963	1964	1965	1966	1967	
1. Allemagne	20,3	22,5	21,3	20,3	20,1	21,7	21,1
2. Autriche	21,0	18,8	18,5	18,6	18,7	19,6	19,2 [2]
3. Belgique	21,2	24,1	23,2	21,6	21,7	21,1	22,2
4. Danemark	29,9	24,1	25,8	23,2	25,6	25,3	24,8
5. Espagne	17,0	17,6	19,6	19,0	22,1	23,1	20,7
6. France	16,9	18,8	17,5	20,4	21,1	20,5	19,8
7. Grèce	10,0	13,5					
8. Irlande	31,7	27,5	26,7	23,4	24,1	21,5	24,4
9. Italie [1]	15,9	20,8	7,6	22,4	23,4	23,4	19,5
10. Luxembourg	15,3	12,4	11,1	14,6	14,7	13,4	13,1
11. Norvège	15,2	18,3	19,9	18,7	19,0	18,8	18,9
12. Pays-Bas	18,1	23,2	22,8	25,3	20,9	19,5	22,1
13. Portugal	14,0	8,3	4,2	18,1	13,7	10,1	11,1
14. Royaume-Uni	27,7	26,9	26,6	24,9	24,0	24,5	25,3
15. Suède	25,0	23,8	11,0				
16. Suisse	19,5	21,3	22,1	20,6	21,0	20,6	21,1
17. Turquie	21,9	16,4	16,2	16,8	15,9	17,2	16,5
18. Yougoslavie [1]	11,5	6,7	8,2	7,2	6,8		7,2 [2]

1. Voir, en ce qui concerne la comparabilité des chiffres, les notes des tableaux figurant à l'annexe.
2. Moyenne 1963 à 1966.

Tableau 2. STRUCTURE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS

1953 à 1967 compris

En pourcentage

PAYS	Période	Chemins de fer			Routes			Voies navigables			Chemins de fer secondaires et urbains (matériel et infrastructure)
		Matériel mobile	Infra-structure	Ensemble	Matériel mobile	Infra-structure	Ensemble	Matériel mobile	Infra-structure	Ensemble	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Allemagne	1953 à 57	7,3	10,2	17,5	59,4	18,3	77,7	1,5	0,9	2,4	2,4
	1958 à 62	5,7	10,1	15,8	56,5	23,9	80,4	0,8	1,3	2,1	1,7
	1963 à 67	3,8	6,5	10,3	53,5	32,4	85,9	0,4	0,7	1,1	2,7
Autriche	1953 à 57	8,6	12,0	20,6	51,0	27,1	78,1	0,6	0,7	1,3	...
	1958 à 62	5,6	9,5	15,1	56,5	23,7	80,2	...	0,6	0,6	4,1
	1963 à 67	7,0	7,0	14,0	61,4	22,7	84,1	...	0,4	0,4	1,5
Belgique	1953 à 57	6,7	10,9	17,6	60,3	16,6	76,9	2,2	3,3	5,5	...
	1958 à 62	6,9	8,5	15,4	60,0	17,5	77,5	2,1	4,5	6,6	0,5
	1963 à 67	5,3	5,9	11,2	59,0	22,0	81,0	2,2	4,6	6,8	1,0
Danemark	1953 à 57	3,4	4,1	7,5	61,5	31,0	92,5	-	-	-	...
	1958 à 62	3,0	3,8	6,8	69,0	24,0	93,0	-	-	-	0,2
	1963 à 67	2,7	2,5	5,2	61,3	32,0	93,3	-	-	-	1,1
Espagne	1953 à 57	12,2	8,7	20,9	61,9	17,2	79,1	-	-	-	...
	1958 à 62	5,8	9,8	15,6	71,5	12,1	83,6	-	-	-	0,8
	1963 à 67	5,0	6,7	11,7	77,8	9,8	87,6	-	-	-	0,7
France	1953 à 57	6,3	9,8	16,1	52,7	29,7	82,4	0,4	0,7	1,1	0,4
	1958 à 62	6,5	10,6	17,1	67,0	13,6	80,6	0,5	1,5	2,0	0,3
	1963 à 67	4,9	4,6	9,5	69,5	19,5	89,0	0,2	1,3	1,5	...
Grèce	1953 à 57	...	...	...	...	...	...	-	-	-	...
	1958 à 62	4,4	3,7	8,1	38,8	51,9	90,7	-	-	-	1,2
	1963 à 67										
Irlande	1953 à 57	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
	1958 à 62	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
	1963 à 67	1,8	1,5	3,3	79,0	17,5	96,5	-	0,2	0,2	...
Italie [1]	1953 à 57	4,4	13,2	17,6	70,9	11,1	82,0	0,1	0,3	0,4	...
	1958 à 62	3,5	8,9	12,4	64,0	23,5	87,5	0,0	0,1	0,1	...
	1963 à 67	4,8	7,5	12,3	63,3	24,0	87,3	0,1	0,1	0,2	0,2
Luxembourg	1953 à 57	6,9	16,2	23,1	58,8	18,0	76,8	-	0,1	0,1	-
	1958 à 62	8,7	15,4	24,1	56,7	19,0	75,7	-	0,2	0,2	...
	1963 à 67	11,9	3,8	15,7	55,2	16,6	71,8	-	12,5	12,5	...
Norvège	1953 à 57	5,7	13,6	19,3	56,9	23,8	80,7	-	-	-	...
	1958 à 62	3,7	8,2	11,9	61,4	23,5	84,9	-	-	-	3,2
	1963 à 67	2,6	5,3	7,9	64,2	27,9	92,1	-	-	-	

Tableau 2 (suite). STRUCTURE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS

1953 à 1967 compris

En pourcentage

PAYS	Période	Chemins de fer			Routes			Voies navigables			Chemins de fer secondaires et urbains (matériel et infrastructure)
		Matériel mobile	Infra-structure	Ensemble	Matériel mobile	Infra-structure	Ensemble	Matériel mobile	Infra-structure	Ensemble	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Pays-Bas	1953 à 57	7,7	6,8	14,5	53,1	23,4	76,5	3,4	5,6	9,0	...
	1958 à 62	3,0	4,4	7,4	57,1	23,3	80,4	4,2	7,5	11,7	0,5
	1963 à 67	1,4	3,1	4,5	61,7	23,4	85,1	3,0	6,2	9,2	1,2
Portugal	1953 à 57	7,9	6,5	14,4	67,9	17,7	85,6	-	-	-	...
	1958 à 62	6,3	9,0	15,3	60,3	18,0	78,3	-	-	-	6,4
	1963 à 67	6,8	9,9	16,7	55,3	23,0	78,3	0,7	-	0,7	4,3
Royaume-Uni ..	1953 à 57	10,0	3,5	13,5	82,3	4,2	86,5	-	-	-	...
	1958 à 62	7,8	5,7	13,5	77,2	8,8	86,0	-	-	-	0,5
	1963 à 67	2,8	2,7	5,5	79,3	13,9	93,2	-	-	-	1,3
Suède	1953 à 57	5,7	6,1	11,8	66,3	21,9	88,2	-	-	-	...
	1958 à 62	4,0	4,0	8,0	64,6	25,8	90,4	-	-	-	1,6
	1963 à 67										
Suisse	1953 à 57	5,2	6,6	11,8	54,8	30,1	84,9	0,9	-	0,9	2,4
	1958 à 62	5,8	5,9	11,7	58,3	26,5	84,8	0,8	-	0,8	2,7
	1963 à 67	5,7	5,9	11,6	51,2	33,1	84,3	0,2	0,5	0,7	3,4
Turquie	1953 à 57	2,8	6,1	8,9	22,5	68,6	91,1	-	-	-	...
	1958 à 62	2,0	4,3	6,3	45,8	47,9	93,7	-	-	-	...
	1963 à 67	4,0	8,1	12,1	40,6	47,3	87,9	-	-	-	...
Yougoslavie [1] ..	1960 à 62	19,1	24,9	44,0	14,9	35,8	50,7	4,6	0,7	5,3	...
	1963 à 67	19,6	32,9	52,5	18,9	25,5	44,4	2,4	0,7	3,1	...

1. Voir en ce qui concerne la comparabilité des chiffres les notes des tableaux figurant à l'annexe.

Tableau 3. INDICES

Investissements dans les transports intérieurs
en comparaison avec l'évolution de certaines grandeurs macro-économiques

Indices 1960 = 100

PAYS	Sujet \ Indice	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Allemagne	PNB	100	110	119	127	139	152	162	163
	F. B. C. F.	100	114	128	135	155	168	173	156
	Total investissements dans les transports	100	122	136	149	162	168	170	168
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	114	113	117	127	86	73	104
	Invest. Infrastructure routière	100	144	185	222	251	253	261	273
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	152	110	113	97	96	89	122
Autriche	PNB	100	110	117	126	137	149	161	171
	F. B. C. F.	100	115	120	130	144	161	178	183
	Total investissements dans les transports	100	101	110	116	127	143	158	172
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	86	118	123	119	112	106	131
	Invest. Infrastructure routière	100	113	119	116	128	138	159	190
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	84	64	78	107	64	79	57
Belgique	PNB	100	106	113	122	136	149	160	170
	F. B. C. F.	100	112	122	129	154	168	184	198
	Total investissements dans les transports	100	109	122	143	165	166	183	196
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	102	99	106	112	120	118	128
	Invest. Infrastructure routière	100	105	126	187	258	176	226	297
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	109	136	137	136	173	200	182
Danemark	PNB	100	112	124	134	151	171	188	205
	F. B. C. F.	100	117	138	139	175	187	200	225
	Total investissements dans les transports	100	117	129	108	146	145	175	192
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	154	150	125	117	132	121	117
	Invest. Infrastructure routière	100	122	137	123	183	233	252	313
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	-	-	-	-	-	-	-

Tableau 3 (suite). INDICES

PAYS	Sujet / Indice	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Espagne	PNB	100	113	124	152	177	209	240	263
	F. B. C. F.	100	129	161	199	240	289	328	341
	Total investissements dans les transports	100	141	159	212	282	329	435	471
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	93	41	157	125	155	208	225
	Invest. Infrastructure routière	100	150	105	175	230	235	370	435
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	-	-	-	-	-	-	-
France	PNB	100	108	120	134	147	157	169	180
	F. B. C. F.	100	114	127	145	167	184	198	214
	Total investissements dans les transports	100	110	144	166	175	220	246	258
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	107	82	92	91	83	83	85
	Invest. Infrastructure routière	100	124	142	178	196	377	421	458
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	119	104	126	192	210	189	247
Grèce	PNB	100	114	121	134	150	168	187	202
	F. B. C. F.	100	100	101	100	130	151	170	172
	Total investissements dans les transports	100	126	123	135	...	...	...	...
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	105	70	95	86	105	99	65
	Invest. Infrastructure routière	100	101	89	96	71	91	104	112
	Invest. Infrastructure voies navitables	100	-	-	-	-	-	-	-
Irlande	PNB	100	107	116	124	141	151	158	171
	F. B. C. F.	100	121	143	166	194	221	216	237
	Total investissements dans les transports	100	116	133	144	163	163	164	160
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	145	148	146	181	142	222	247
	Invest. Infrastructure routière	100	131	133	137	156	158	160	163
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	515	677	461	669	392	423	461

Tableau 3 (suite). INDICES

PAYS	Indice / Sujet	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Italie [1]	PNB	100	111	125	143	157	169	183	199
	F. B. C. F.	100	114	131	153	154	144	152	171
	Total investissements dans les transports	100	130	160	201	74	204	224	252
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	124	109	92	185	167	158	143
	Invest. Infrastructure routière	100	112	103	114	155	170	191	239
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	78	122	-	247	83	307	16
Luxembourg	PNB	100	103	104	111	128	134	140	143
	F. B. C. F.	100	116	131	162	207	180	180	163
	Total investissements dans les transports	100	90	92	131	150	171	172	142
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	66	51	57	28	42	53	37
	Invest. Infrastructure routière	100	112	150	187	138	167	194	167
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	-	-	143	720	977	623	206
Norvège	PNB	100	109	117	127	140	155	168	184
	F. B. C. F.	100	113	121	133	138	155	170	198
	Total investissements dans les transports	100	122	147	160	180	191	212	245
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	105	109	108	122	105	112	118
	Invest. Infrastructure routière	100	110	140	169	200	230	237	278
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	PNB	100	106	113	124	145	162	175	192
	F. B. C. F.	100	108	115	123	154	169	188	208
	Total investissements dans les transports	100	121	141	158	193	235	216	224
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	106	115	99	140	161	168	141
	Invest. Infrastructure routière	100	126	140	156	201	237	247	214
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	114	138	147	196	206	217	241

Tableau 3 (suite). INDICES

PAYS	Sujet \ Indice	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Portugal [1]	PNB	100	106	114	123	134	148	162	183
	F. B. C. F.	100	108	110	127	132	148	178	204
	Total investissements dans les transports	100	99	59	75	40	192	175	148
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	152	47	135	120	236	146	192
	Invest. Infrastructure routière	100	107	107	113	95	302	243	140
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	-	-	-	-	-	-	-
Royaume-Uni	PNB	100	107	112	119	129	139	148	154
	F. B. C. F.	100	112	115	119	142	154	162	173
	Total investissements dans les transports	100	96	99	115	136	138	140	154
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	91	57	45	57	57	67	55
	Invest. Infrastructure routière	100	123	151	167	214	253	271	346
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	-	-	-	-	-	-	-
Suède	PNB	100	109	118	128	143	158	172	185
	F. B. C. F.	100	112	122	135	152	167	185	201
	Total investissements dans les transports	100	108	111	129	67	...	...	...
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	87	39	67	62	59	56	74
	Invest. Infrastructure routières	100	98	102	119	212	93	82	90
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	-	-	-	-	-	-	-
Suisse	PNB	100	112	124	136	150	162	174	186
	F. B. C. F.	100	125	146	166	189	192	197	202
	Total investissements dans les transports	100	125	163	182	215	203	213	213
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	106	131	164	180	200	199	212
	Invest. Infrastructure routière	100	140	210	290	337	319	341	343
	Invest. Infrastructure voies navigables	...	...	...	...	...	...	...	...

Tableau 3 (suite). INDICES

PAYS	Indice / Sujet	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Turquie	PNB	100	100	113	129	139	149	175	195
	F. B. C. F.	100	95	109	130	135	154	194	217
	Total investissements dans les transports	100	98	101	97	99	118	141	171
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	67	106	106	89	133	382	328
	Invest. Infrastructure routière	100	112	106	117	113	122	151	190
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	-	-	-	-	-	-	-
Yougoslavie	PNB	100	119	136	164	215	282	351	...
	F. B. C. F.	100	124	142	169	218	233	269	...
	Total investissements dans les transports	100	109	98	99	155	145	158	162
	Invest. Infrastructure chemins de fer	100	100	82	81	153	216	222	198
	Invest. Infrastructure routière	100	119	120	117	189	108	64	87
	Invest. Infrastructure voies navigables	100	114	114	57	86	214	271	214

1. Voir, en ce qui concerne la comparabilité des chiffres, les notes des tableaux figurant à l'annexe.

situer l'importance de l'équipement attribué aux transports intérieurs dans le contexte macro-économique de chaque pays.

Suivant cette optique, on constate alors que le pourcentage des investissements dans les transports intérieurs par rapport à l'ensemble des investissements bruts, se chiffre en moyenne entre 20 à 25 %, des écarts manifestes étant enregistrés toutefois pour le Luxembourg, le Portugal, la Yougoslavie et, dans une moindre mesure, pour la Turquie.

Une tendance nette de l'évolution des pourcentages pendant la période de 1960 à 1967, ne semble pas se dégager, car les chiffres reproduits au tableau 1 varient, pour la plupart des pays, d'une façon irrégulière mais dans des limites assez étroites. En fait, on pourrait entrevoir, seulement pour l'Espagne et la France, une légère tendance ascendante, pour l'Irlande et le Royaume-Uni, au contraire, une légère tendance dégressive.

5. Même si l'on doit faire abstraction de certaines causes d'incertitude devant la définition de deux grandeurs de comparaison, la question se pose, à la lumière des chiffres examinés, de savoir si les ressources économiques affectées au secteur des transports intérieurs trouvent ou non, compte tenu des prestations fournies par des voitures particulières leur équivalent dans les prestations rendues par ce secteur, dans une augmentation suffisante de la productivité, une amélioration correspondante de service et une contribution adéquate au bien-être de la collectivité, ce qui doit rester finalement le critère le plus

important pour l'allocation de toutes les ressources en capital aux différentes activités économiques.

Certes, il faut admettre que la quasi-totalité des investissements effectués dans les transports intérieurs, produisent des effets extérieurs à ce secteur ou bien encore des effets difficilement chiffrables dans le système de comptabilité nationale, mais il n'en reste pas moins que les moyens absorbés à titre d'extension, de renouvellement ou d'amélioration de l'équipement des transports sont relativement très élevés.

Compte tenu de cette importance, on ne peut que souligner la nécessité de généraliser l'application des méthodes modernes permettant d'effectuer un choix rationnel des divers projets d'investissements dans le cadre de la planification de l'ensemble du système des transports et en fonction des critères scientifiquement établis en vue d'assurer l'optimum dans la balance bénéfice-coût pour la collectivité.

B. STRUCTURE ET REPARTITION DES INVESTISSEMENTS BRUTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS

6. Les résultats présentés au tableau 2 permettent de distinguer entre les investissements en installations fixes et matériel mobile pour chacun des moyens de transport en cause. Les chiffres de ce tableau couvrent les quinze ans compris entre 1953 et 1967, ventilés en trois périodes quinquennales et indiquent, pour chacune des catégories d'investissements, le pourcentage moyen par rapport à l'ensemble des investissements dans les transports intérieurs.

Pour comparer les structures ainsi dégagées, on étudiera les différents pourcentages des investissements en installations fixes par rapport à cet ensemble.

Structure pour l'ensemble des trois modes

7. Le pourcentage est en moyenne de 34 et varie peu d'une période quinquennale à l'autre. Il est particulièrement fort pour la Turquie (61), la Yougoslavie (60) et la Grèce (56), et faible pour le Royaume-Uni (13), l'Irlande (19) et l'Espagne (21).

La structure d'ensemble recouvre cependant des structures très différentes par mode qu'il est préférable d'étudier séparément.

Structure par mode

8. En ce qui concerne le chemin de fer, la moyenne des pourcentages revenant aux installations fixes est de 57, et relativement stable dans le temps. Elle est nettement plus forte en Italie (69), en Norvège (69) et en Turquie (68) et plus faible au Royaume-Uni (39), en Irlande (45) et en Grèce (46). On peut en déduire que le premier groupe de pays a tendance à investir davantage dans l'infrastructure et le second dans le matériel mobile.

9. En ce qui concerne le secteur routier, la moyenne générale n'est que de 30, ce qui signifie que 70 % des "investissements routiers" sont constitués par des véhicules. Cette moyenne, pour l'ensemble des pays, a légèrement augmenté pendant la deuxième période considérée allant de 1958 à 1962, puis a décru à nouveau dans les années 1963 à 1967; mais ces variations sont faibles et peu significatives. Les valeurs les plus fortes sont constatées en Yougoslavie (64), en Turquie (60) et en Grèce (57) pour la période 1958/1962 seulement); les plus faibles au Royaume-Uni (10), en Espagne (16) et en Irlande (18). Les pays les plus proches de la moyenne au long des trois périodes, sont : la Norvège et les Pays-Bas.

10. Quant aux voies navigables, les résultats ne portent que sur onze pays et présentent certaines lacunes. Dans six cas, on enregistre des investissements nuls pour le matériel mobile et dans trois cas pour les installations fixes, ce qui peut paraître surprenant. Ces réserves faites, la moyenne pour l'ensemble de ces onze pays et pour l'ensemble des trois périodes, est de 62. La moyenne par période est relativement stable : 56 pour la période 1953/1957, puis 65, puis 63 pour les périodes suivantes.

Les valeurs les plus stables et les plus proches de la moyenne sont obtenues en Belgique (65) et aux Pays-Bas (64).

CONCLUSIONS

11. La structure des investissements ne présente pas de tendances nettes dans son évolution. En revanche, elle laisse entrevoir des différences considérables entre les trois modes. La structure d'ensemble, fortement influencée par la structure routière en raison du poids des investissements routiers, n'a pas grande signification.

La comparaison entre modes fait apparaître une distinction fondamentale entre les chemins de fer et les voies navigables pour lesquels les investissements d'infrastructure représentent environ 60 % du total et le secteur routier où ils ne représentent que 30 %. Sans doute l'effort d'électrification pour les chemins de fer, l'utilisation des voies d'eau à d'autres fins que le transport, en ce qui concerne les voies navigables, et en sens inverse, le caractère non commercial de la voiture privée, jouent-ils un rôle, mais on peut penser que ces disparités tiennent, en grande partie, aux différences de technique.

Les disparités entre modes, tant en ce qui concerne la structure interne que la répartition d'ensemble, qui semblent générales à tous les pays membres de la CEMT à l'exception d'un ou deux, mériteraient une étude approfondie permettant d'en analyser les raisons.

C. EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS EN COMPARAISON AVEC CELLE DE CERTAINES GRANDEURS MACRO-ECONOMIQUES

12. L'analyse structurelle des investissements dans les transports intérieurs et de leurs composants, qui fait l'objet des paragraphes précédents, peut être complétée par un examen des chiffres sous un angle plus dynamique, orienté alors sur l'évolution des divers éléments entrant en ligne de compte. A cet égard, une série d'indices ont été calculés, reproduisant d'une part le développement du produit national brut et de la formation brute du capital fixe en tant que grandeurs représentatives pour l'activité économique générale, d'autre part l'évolution de l'ensemble des investissements dans les transports intérieurs ainsi que, pour chacun des modes de transport, celle des investissements infrastructurels. Ces indices, qui figurent au tableau 3, sont basés sur les montants de l'année 1960 = 100, ce qui correspond à la base retenue pour les indices se rapportant au développement de la demande des transports de voyageurs et de marchandises dans le cadre des études prévisionnelles de la CEMT. Ainsi, une comparaison du développement à long terme de la demande, des prestations et de l'équipement dans les transports, pourra-t-elle être facilitée à l'avenir.

En outre, les indices du tableau 3 permettent d'examiner les fluctuations annuelles des différents éléments à l'étude pendant la période de 1960 à 1967 et de dégager le cas échéant, l'influence exercée par la situation conjoncturelle d'un pays sur la réalisation des investissements dans les transports.

Evolution de l'activité économique

13. En considérant d'abord les indices relatifs à l'activité économique générale, on est frappé de constater un très fort taux d'expansion dans la quasi-totalité des pays Membres.

D'une façon générale, il faut tenir compte du fait que les indices se réfèrent au produit national exprimé en monnaie courante, qu'ils reflètent par conséquent aussi les hausses de prix, souvent assez différentes d'un pays à l'autre, ce qui fausse, dans une certaine mesure, les comparaisons.

Cette observation étant faite, on constate que le produit national brut a atteint, au cours d'une période de sept ans seulement, pratiquement le double ou même davantage de son niveau initial dans sept pays (Danemark, Espagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Turquie, Yougoslavie). Pour les autres pays, le taux d'augmentation se situe toujours entre 70 et 86 % et il ne reste relativement faible qu'en Allemagne, au Luxembourg et au Royaume-Uni.

L'évolution de la formation brute du capital fixe a encore dépassé, dans la quasi-totalité des pays, et pendant la même période entre 1960 et 1967, celle du produit national, à l'exception de la Grèce, de l'Italie, de la Yougoslavie et, pour la seule année 1967, de l'Allemagne. Dans bien des cas, elle a largement doublé par rapport au niveau de 1960, ce qui permet de penser que les années prises en considération étaient caractérisées par un développement actif des investissements, promoteurs d'expansion économique, alors que la consommation privée, par définition même, et toujours exprimée en monnaie courante, a dû s'accroître à un rythme un peu plus modeste dans la plupart des pays.

Evolution du total des investissements dans les transports intérieurs

14. Tel est donc le contexte général dans lequel s'inscrit le développement des investissements dans les transports intérieurs. Dans quelle mesure ces investissements ont-ils suivi la cadence d'évolution de

l'ensemble de l'économie nationale et dans le cas contraire, quelles sont les proportions d'écart et quelles sont les tendances propres au secteur du transport ?

A cet égard, on peut distinguer trois groupes de pays. Dans le premier de ces groupes, les indices du total des investissements dans les transports intérieurs sont, pendant toute la période ou du moins pour la plupart des années, nettement supérieurs à ceux concernant l'activité économique générale (Allemagne, Espagne, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suisse).

Ceci signifie que les investissements dans les transports prennent, dans les pays cités, les devants à la fois par rapport au développement du produit national et à l'ensemble des investissements effectués dans l'économie : l'équipement en transports absorbe une proportion croissante des ressources disponibles.

Pour un autre groupe, ces indices se placent au-dessus du développement du produit national brut mais restent néanmoins inférieurs à l'évolution de la formation brute du capital fixe, donc à l'expansion du total des investissements effectués dans l'économie nationale. C'est le cas de l'Autriche, de la Belgique, de l'Irlande (sauf en 1967) et du Luxembourg (1960 à 1965).

Le troisième groupe de pays, enfin, accuse un rythme d'accroissement sensiblement plus faible pour les investissements dans les transports intérieurs que pour les deux grandeurs macro-économiques. Par conséquent, l'évolution de l'équipement en transport ne suit qu'avec un certain recul celle de l'activité économique générale. Ceci vaut pour le Danemark, la Grèce, le Portugal (sous réserve de certaines anomalies dans la série chronologique concernant ce pays), le Royaume-Uni, la Suède, la Turquie et la Yougoslavie. On pouvait encore ajouter à ce groupe l'Autriche, pays pour lequel on enregistre cependant un alignement des indices concernant les investissements dans les transports sur ceux relatifs au produit national brut vers la fin de la période considérée.

Evolution des investissements infrastructurels

15. Lorsqu'on regarde l'évolution respective des investissements infrastructurels dans chacun des modes de transport, il se confirme que la route absorbe de plus en plus de ressources en installations fixes par rapport à ses concurrents. En effet, le développement des moyens financiers consacrés à l'infrastructure routière dépasse de loin les indices correspondants pour les autres modes dans la plupart des pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse).

En Suède, les indices concernant les investissements dans l'infrastructure routière, tout en restant supérieurs à ceux concernant les chemins de fer, accusent, depuis 1965, une nette tendance dégressive qui semble rapprocher les évolutions pour les deux modes de transport.

Abstraction faite de variations des indices en sens divers, au Portugal et en Turquie, ainsi que de l'essor étonnant qu'ont pris les investissements dans les voies d'eau en Irlande, au Luxembourg (canalisation de la Moselle) et en Yougoslavie, c'est donc l'infrastructure ferroviaire qui se place le plus souvent en bas de la fourchette des indices. Malgré tout, dans certains pays, même les investissements dans l'infrastructure ferroviaire ont montré un développement assez important (Espagne, Irlande, Portugal, Suisse, Turquie, Yougoslavie). Dans d'autres, en revanche, ce développement est pour la plupart des années, dégressif (France, Grèce, Luxembourg, Royaume-Uni, Suède).

16. Il est vrai que les tendances d'évolution considérées en elles-mêmes ne peuvent pas donner lieu à une interprétation économique complète.

Bien des problèmes se posent à cet égard, parmi lesquels on pourrait évoquer celui de savoir si la situation de l'année de référence correspond à un équilibre convenable entre les modes de transports. Il conviendrait aussi de s'interroger sur les rapports entre les tendances d'évolution en matière d'investissements et celles des besoins, tant au point de vue quantitatif que sous l'aspect qualitatif.

Enfin, il appartient aux responsables de la politique des transports de considérer l'ensemble du problème de la coordination des investissements dans les transports intérieurs en vue d'assurer, pour chacun des modes et notamment pour les infrastructures des différentes techniques, un développement harmonieux et optimal pour la collectivité.

Tableau 1. ALLEMAGNE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de DM

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	147 100	216 300	296 800	326 200	354 500	377 600	418 800	452 700	480 800	483 900
Formation brute de capital fixe [1]	29 100	46 490	70 620	80 710	90 200	95 340	109 150	118 920	121 900	110 400
1. Chemins de fer	1 050	1 903	2 222	2 743	2 840	2 868	3 078	2 247	1 805	2 093
a) Matériel mobile	376	740	714	1 018	1 135	1 102	1 157	952	699	532
b) Infrastructure	674	1 163	1 508	1 725	1 705	1 766	1 921	1 295	1 106	1 561
2. Routes	5 027	7 841	11 627	14 255	16 096	17 764	19 463	21 123	21 656	20 834
a) Matériel mobile	4 093	5 798	8 613	9 925	10 514	11 082	11 890	13 483	13 801	12 553
b) Infrastructure	934	2 043	3 014	4 330	5 582	6 682	7 573	7 640	7 855	8 281
3. Voies navigables	173	226	241	333	304	299	268	243	216	238
a) Matériel mobile	95	150	90	103	138	128	122	98	81	53
b) Infrastructure	78	76	151	230	166	171	146	145	135	185
4. Chemins de fer secondaires et urbains	189	266	262	250	305	481	442	571	770	887
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	6 439	10 236	14 352	17 581	19 545	21 412	23 252	24 184	24 447	24 052

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE

Tableau 2. AUTRICHE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de Schillings

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	82 970	130 820	161 290	177 470	188 270	202 780	221 150	240 220	260 500	276 500
Formation brute de capital fixe [1]	14 290	28 600	38 260	43 870	46 090	49 590	54 940	61 540	67 980	70 200
1. Chemins de fer	676	909	1 046	931	1 331	1 394	1 489	1 583	1 402	2 224
a) Matériel mobile	243	475	361	345	525	549	676	816	676	1 330
b) Infrastructure	433	434	685	586	806	845	813	767	724	894
2. Routes	...	5 007	6 424	6 829	7 266	7 749	8 533	9 685	11 045	11 317
a) Matériel mobile	...	3 200	4 638	4 815	5 133	5 672	6 248	7 226	8 204	7 924
b) Infrastructure	765	1 807	1 786	2 014	2 133	2 077	2 285	2 459	2 841	3 393
3. Voies navigables	40	68	58	49	37	45	62	37	46	33
a) Matériel mobile	21	28	...	...	...	...	...	...	...	...
b) Infrastructure	19	40	58	49	37	45	62	37	46	33
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	494	301	183	136	107	168	205	190
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	1 481	5 984	8 022	8 110	8 817	9 324	10 191	11 473	12 700	13 764

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 3. BELGIQUE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de francs belges

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	415 276	519 210	572 600	606 100	648 000	697 900	781 800	852 800	916 300	977 100
Formation brute de capital fixe [1]	66 300	90 600	106 600	119 800	131 300	137 600	164 800	178 600	196 600	212 400
1. Chemins de fer	3 192	3 180	3 211	3 757	3 886	4 535	4 116	4 142	5 055	4 302
a) Matériel mobile	967	1 397	1 215	1 715	1 913	2 428	1 884	1 750	2 692	1 753
b) Infrastructure	2 225	1 783	1 996	2 042	1 973	2 107	2 232	2 392	2 363	2 549
2. Routes	11 727	16 947	17 756	19 211	21 357	26 092	31 416	31 309	33 952	37 119
a) Matériel mobile	9 403	12 678	13 999	15 254	16 603	19 016	21 630	24 559	25 368	25 844
b) Infrastructure	2 324	4 269	3 757	3 957	4 754	7 076	9 786	6 750	8 584	11 275
3. Voies navigables	747	1 476	1 533	1 717	2 205	2 494	2 614	2 916	3 027	2 450
a) Matériel mobile	307	606	390	510	750	950	1 125	972	1 842	450
b) Infrastructure	440	870	1 143	1 207	1 455	1 544	1 489	1 944	2 185	2 000
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	135	138	230	40	91	175	557	911
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	15 666	21 603	22 635	24 823	27 678	33 161	38 237	38 542	42 591	44 782

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 4. DANEMARK

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de couronnes danoises

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	26 378	32 824	41 131	45 581	51 370	54 647	62 464	70 162	77 076	84 259
Formation brute de capital fixe [1]	4 495	5 548	7 961	9 375	10 663	10 830	13 667	15 117	16 339	18 000
1. Chemins de fer	91	112	144	203	183	180	181	208	194	189
a) Matériel mobile	38	48	68	86	69	85	92	108	102	100
b) Infrastructure	53	64	76	117	114	95	89	100	92	89
2. Routes	1 130	1 313	2 230	2 544	2 901	2 432	3 324	3 249	3 921	4 299
a) Matériel mobile	745	873	1 691	1 887	2 164	1 768	2 340	1 991	2 563	2 609
b) Infrastructure	384	440	539	657	737	664	984	1 258	1 358	1 690
3. Voies navigables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Matériel mobile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Infrastructure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	3	4	...	...	27	44	60	65
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	1 221	1 425	2 377	2 751	3 084	2 612	3 532	3 501	4 175	4 553

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 5. ESPAGNE

UNVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de pesetas

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]			615 100	696 900	795 500	938 600	1088000	1287200	1 477400	1616 500
Formation brute de capital fixe [1]	...	97 600	101 600	132 300	164 500	203 000	244 900	294 700	334 800	346 800
1. Chemins de fer	1 649	2 075	3 240	3 050	1 645	5 561	5 516	6 207	9 021	8 227
a) Matériel mobile	938	1 089	958	927	713	1 968	2 670	2 665	4 266	3 098
b) Infrastructure	711	986	2 282	2 123	932	3 593	2 846	3 542	4 755	5 129
2. Routes	4 107	11 436	13 858	20 997	25 553	29 973	42 200	49 400	64 516	71 521
a) Matériel mobile	2 669	9 405	11 943	17 967	23 459	26 494	37 627	44 677	57 130	62 835
b) Infrastructure	1 438	2 031	1 915	3 030	2 094	3 479	4 573	4 723	7 386	8 686
3. Voies navigables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Matériel mobile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Infrastructure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Chemins de fer secondaires et urbains [2]	...	...	187	214	...	203	363	394	597	452
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	5 756	13 511	17 285	24 260	27 198	35 737	48 079	56 001	74 134	80 200

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.
2. Sans chemins de fer métropolitains.

Tableau 6. FRANCE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de francs

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	150 390	211 110	296 220	319 690	356 290	395 970	435 240	464 720	500 530	537 710
Formation brute de capital fixe [1]	24 140	40 340	55 240	62 870	70 180	79 630	92 300	100 580	109 010	117 700
1. Chemins de fer	782	1 008	1 664	1 760	1 510	1 645	1 762	1 864	1 966	2 027
a) Matériel mobile	293	409	647	673	672	713	832	1 022	1 124	1 161
b) Infrastructure	489	599	1 017	1 087	838	932	930	842	842	866
2. Routes	...	6 338	7 466	8 350	10 871	13 074	13 748	18 288	20 740	21 689
a) Matériel mobile	...	4 333	6 289	6 894	9 195	10 980	11 440	13 853	15 785	16 294
b) Infrastructure	1 430	2 005	1 177	1 456	1 676	2 094	2 308	4 435	4 955	5 395
3. Voies navigables	37	92	171	202	183	223	309	345	283	371
a) Matériel mobile	14	29	37	43	43	54	51	64	29	40
b) Infrastructure	23	63	134	159	140	169	258	281	254	331
4. Chemins de fer secondaires et urbains	18	26	28	34	165	...	298	...	...	...
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	(2 267)	7 464	9 329	10 345	12 729	14 942	16 116	20 497	22 989	24 087

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 7. GRECE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de drachmes

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	54 105	90 438	105 373	119 742	127 433	140 963	157 679	177 354	197 353	213 386
Formation brute de capital fixe [1]	6 823	13 443	27 817	27 764	27 972	27 812	36 134	41 878	48 774	47 770
1. Chemins de fer	...	...	138	226	305	134	136	267	344	437
a) Matériel mobile	...	...	27	110	227	28	41	150	234	365
b) Infrastructure	...	...	111	116	78	106	95	117	110	72
2. Routes	...	...	2 614	3 232	3 086	3 617	...	...	...	...
a) Matériel mobile	...	...	894	1 491	1 550	1 962	...	...	...	...
b) Infrastructure	...	...	1 720	1 741	1 536	1 655	1 227	1 558	1 790	1 925
3. Voies navigables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Matériel mobile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Infrastructure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	24	34	18	...	...	7	7	3
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	...	...	2 776	3 492	3 409	3 751	...	...	...	...

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 8. IRLANDE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Milliers de livres sterling

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	513 800	568 700	661 700	710 800	766 200	823 800	933 400	996 300	1 046 000	1 131 000
Formation brute de capital fixe [1]	81 400	80 200	89 600	108 500	128 500	148 600	174 100	197 900	194 000	212 000
1. Chemins de fer	...	...	729	1 517	3 169	1 240	1 419	1 416	2 124	1 305
a) Matériel mobile	...	...	359	979	2 620	698	750	892	1 303	391
b) Infrastructure	...	...	370	538	549	542	669	524	821	914
2. Routes	...	...	27 681	31 426	34 701	39 539	44 928	44 764	44 567	44 264
a) Matériel mobile	...	...	22 572	24 720	27 898	32 529	36 959	36 713	36 378	35 910
b) Infrastructure	...	...	5 109	6 706	6 803	7 010	7 969	8 051	8 189	8 354
3. Voies navigables	...	...	13	67	88	60	87	51	55	60
a) Matériel mobile	...	...	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Infrastructure	...	...	13	67	88	60	87	51	55	60
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	...	...	28 423	33 010	37 958	40 839	46 434	46 231	46 746	45 629

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 9. ITALIE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de lires

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	12 486 000	17 081 000	21 071 000	23 363 000	26 330 000	30 193 000	33 077 000	35 648 000	38 493 000	41 849 000
Formation brute de capital fixe [1] ...	2 382 000	3 681 000	4 667 000	5 333 000	6 129 000	7 150 000	7 201 000	6 724 000	7 080 000	7 990 000
1. Chemins de fer	54 631[a]	70 052[a]	99 472[a]	113 777[a]	105 682[a]	118 959[a]	235 976[b]	196 361[c]	179 929[c]	141 926[c]
a) Matériel mobile	14 813	20 160	27 931	25 139	27 922	53 440	103 520	76 974	66 550	39 653
b) Infrastructure	39 818	49 892	71 541	88 638	77 760	65 519	132 456	119 387	113 379	102 273
2. Routes	245 892	385 835	639 355	847 412	1 071 522	1 363 941	303 727	1 306 470	1 467 480	1 724 000
a) Matériel mobile	229 077	316 068	444 200	629 600	870 000	1 141 000	956	974 000	1 095 000	1 258 000
b) Infrastructure	16 815	69 767	195 155	217 812	201 522	222 941	302 771	332 470	372 480	466 000
3. Voies navigables	7 697	1 925	1 145	992	1 700	700	3 310	1 766	3 423	1 047
a) Matériel mobile	207	256	325	352	700	700	1 286	1 085	903	917
b) Infrastructure	1 490	1 669	820	640	1 000	-	2 024	681	2 520	130
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	...	...	7 805	5 256	3 767	2 585	3 384	1 303
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	302 220	457 812	739 972	962 181	1 186 709	1 488 856	546 780	1 507 182	1 654 216	1 868 276

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.
a) Ces chiffres se rapportent respectivement aux exercices 1952/53, 1956/57, 1959/60, 1960/61, 1961/62 et 1962/63.
b) Ces chiffres se rapportent à l'exercice 1963/64 pour 150 298 millions (73 874 + 76 424) et au 2e semestre 1964 pour 85 678 millions (29 646 + 56 032).
c) Ces chiffres se rapportent aux années 1965, 1966 et 1967 par application de la loi qui a fixé, à partir de 1965, l'exercice financier du 1er janvier au 31 décembre.

Tableau 10. LUXEMBOURG

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de francs luxembourgeois

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	16 563	21 935	24 689	25 340	25 796	27 496	31 596	33 117	34 665	35 412
Formation brute de capital fixe [1]	4 009	5 253	5 458	6 328	7 131	8 826	11 300	9 825	9 805	8 883
1. Chemins de fer	130	296	227	83	106	240	225	189	218	135
a) Matériel mobile	38	104	114	8	48	176	193	141	158	93
b) Infrastructure	92	192	113	75	58	64	32	48	60	42
2. Routes	504	724	607	670	662	812	812	953	1 037	994
a) Matériel mobile	381	562	482	530	474	578	640	744	794	785
b) Infrastructure	123	162	125	140	188	234	172	209	243	209
3. Voies navigables	-	6	3	-	-	43	216	293	187	62
a) Matériel mobile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Infrastructure	-	6	3	-	-	43	216	293	187	62
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	634	1 026	837	753	768	1 095	1 252	1 435	1 442	1 191

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 11. NORVEGE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de couronnes norvégiennes

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	20 874	28 788	32 340	35 239	37 988	40 970	45 300	50 210	54 265	59 459
Formation brute de capital fixe [1]	6 294	8 387	9 298	10 539	11 242	12 321	12 797	14 423	15 777	18 453
1. Chemins de fer	164	151	173	181	225	212	228	207	217	228
a) Matériel mobile	40	45	43	45	83	71	69	70	72	74
b) Infrastructure	124	106	130	136	142	141	159	137	145	154
2. Routes	468	762	1 194	1 492	1 798	1 962	2 314	2 489	2 782	3 235
a) Matériel mobile	332	520	847	1 110	1 313	1 374	1 619	1 690	1 959	2 271
b) Infrastructure	136	242	347	382	485	588	695	799	823	965
3. Voies navigables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Matériel mobile		-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Infrastructure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	45	51	60	80	...	...	...	...
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	632	913	1 412	1 724	2 083	2 254	2 542	2 696	2 999	3 464

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 12. PAYS-BAS

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de florins

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	24 200	35 364	42 732	45 288	48 517	52 878	62 154	69 237	74 810	82 270
Formation brute de capital fixe [1]	5 046	9 044	10 073	10 911	11 611	12 383	15 480	16 984	18 950	20 990
1. Chemins de fer	122	209	124	162	168	136	148	202	203	151
a) Matériel mobile	57	98	42	75	74	55	33	70	65	35
b) Infrastructure	65	111	82	87	94	81	115	132	138	116
2. Routes	525	1 119	1 500	1 819	2 083	2 400	2 945	3 677	3 371	3 559
a) Matériel mobile	332	747	1 085	1 297	1 502	1 751	2 110	2 695	2 344	2 671
b) Infrastructure	193	372	415	522	581	649	835	982	1 027	888
3. Voies navigables	59	178	184	229	299	308	385	362	320	342
a) Matériel mobile	11	83	69	98	140	139	160	125	70	65
b) Infrastructure	48	95	115	131	159	169	225	237	250	277
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	19	9	25	35	46	59	60	41
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	706	1 506	1 827	2 219	2 575	2 879	3 524	4 300	3 954	4 093

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 13. PORTUGAL

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions d'escudos

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965 a	1966	1967
PNB [1]	46 633	60 287	72 714	77 208	82 933	89 177	97 448	107 866	117 837	132 786
Formation brute de capital fixe [1]	6 823	8 697	12 535	13 512	13 848	15 951	16 587	18 543	22 332	25 605
1. Chemins de fer	90	175	197	354	94	275	319	526	318	401
a) Matériel mobile	52	84	65	154	32	97	160	214	125	148
b) Infrastructure	38	91	132	200	62	178	159	312	193	253
2. Routes	670	1 128	1 186	1 315	882	989	316	2 674	2 588	2 072
a) Matériel mobile	490	876	902	1 010	577	669	46	1 815	1 898	1 673
b) Infrastructure	180	252	284	305	305	320	270	859	690	399
3. Voies navigables	-	-	-	-	-	-	-	23	32	27
a) Matériel mobile	-	-	-	-	-	-	-	23	32	27
b) Infrastructure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	368	66	64	54	66	132	132	93
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	760	1 303	1 751	1 735	1 040	1 319	700	3 355	3 070	2 593

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.
a) Les chiffres fournis pour 1965 et les années suivantes ne sont pas comparables, en raison d'un changement dans le système statistique du pays, avec les données antérieures. Par conséquent, les éléments reproduits au tableau ci-dessus, ne s'intègrent pas dans une série chronologique.

Tableau 14. ROYAUME-UNI

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de livres sterling

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	17 049	22 109	25 742	27 504	28 909	30 719	33 300	35 790	37 985	39 619
Formation brute de capital fixe [1]	2 359	3 381	4 120	4 619	4 731	4 906	5 860	6 331	6 686	7 145
1. Chemins de fer	52	122	161	142	106	81	90	98	89	72
a) Matériel mobile	36	90	86	74	63	47	47	55	39	31
b) Infrastructure	16	32	75	68	43	34	43	43	50	41
2. Routes	377	584	971	939	1 016	1 223	1 451	1 458	1 493	1 659
a) Matériel mobile	362	545	884	832	885	1 078	1 265	1 238	1 257	1 358
b) Infrastructure	15	39	87	107	131	145	186	220	236	301
3. Voies navigables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Matériel mobile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Infrastructure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Chemins de fer secondaires et urbains	2	2	10	11	12	15	17	22	20	23
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	431	708	1 142	1 092	1 134	1 319	1 558	1 578	1 602	1 754

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 15. SUEDE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de couronnes suédoises

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	41 123	55 127	66 965	73 029	79 024	86 020	95 764	105 587	115 006	123 770
Formation brute de capital fixe [1]	8 572	11 354	14 995	16 832	18 318	20 292	22 795	25 124	27 782	30 190
1. Chemins de fer	309	274	322	291	206	240	326	206	206	247
a) Matériel mobile	151	137	157	147	141	130	123	109	113	125
b) Infrastructure	158	137	165	144	65	110	103	97	93	122
2. Routes	1 836	2 487	3 328	3 659	3 932	4 594	2 183			
a) Matériel mobile	1 337	1 878	2 311	2 662	2 895	3 379	23			
b) Infrastructure	499	609	1 017	997	1 037	1 215	2 160	945	836	920
3. Voies navigables	-	-	1,0	1,2	0,7	-	-	-	-	-
a) Matériel mobile	-	-	0,2	0,4	-	-	-	-	-	-
b) Infrastructure			0,8	0,8	0,7	-	-	-	-	-
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	91	97	9	...	...	...	...	...
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	2 145	2 761	3 742	4 048	4 148	4 834	2 509			

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 16. SUISSE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de francs suisses

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	24 090	30 870	37 055	41 490	46 050	50 370	55 540	59 985	64 625	68 940
Formation brute de capital fixe [1]	4 245	6 545	8 655	10 830	12 640	14 400	16 390	16 600	17 080	17 485
1. Chemins de fer	112	182	220	225	268	305	515	388	388	404
a) Matériel mobile	42	90	113	112	128	129	322	174	175	177
b) Infrastructure	70	92	107	113	140	176	193	214	213	227
2. Routes	809	1 165	1 401	1 833	2 389	2 660	2 934	2 845	3 068	3 084
a) Matériel mobile	517	721	1 049	1 341	1 648	1 638	1 748	1 723	1 869	1 878
b) Infrastructure	292	444	352	492	741	1 022	1 186	1 122	1 199	1 206
3. Voies navigables	3	26	15	3	25	26	19	27	30	28
a) Matériel mobile	3	26	15	3	10	13	7	5	8	6
b) Infrastructure	-	-	-	-	15	13	12	22 a)	22 a)	22 a)
4. Chemins de fer secondaires et urbains	18	32	49	48	72	82	155	161	104	82
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	942	1 405	1 685	2 109	2 754	3 073	3 623	3 421	3 590	3 598

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.
a) Moyenne annuelle d'une période triennale.

Tableau 17. TURQUIE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de livres turques

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	16 821	30 529	48 963	49 081	55 248	63 253	68 035	73 209	85 689	95 373
Formation brute de capital fixe [1]	...	4 017	7 779	7 368	8 450	10 142	10 510	11 950	15 098	16 847
1. Chemins de fer	34	36	93	137	132	163	84	255	371	414
a) Matériel mobile	17	4	10	81	44	75	10	145	54	142
b) Infrastructure	17	32	83	56	88	88	74	110	317	272
2. Routes	373	555	1 607	1 535	1 581	1 502	1 614	1 755	2 025	2 490
a) Matériel mobile	149	49	878	716	808	652	787	864	926	1 102
b) Infrastructure	224	506	729	819	773	850	827	891	1 099	1 388
3. Voies navigables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Matériel mobile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Infrastructure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	407	591	1 700	1 672	1 713	1 665	1 698	2 010	2 396	2 904

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.

Tableau 16. YOUGOSLAVIE

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS
LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT

Millions de N. din.

	1953	1957	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
PNB [1]	...	...	32 310	38 350	43 850	53 040	69 570	91 020	113 385	
Formation brute de capital fixe [1]	...	...	9 362	11 660	13 331	15 848	20 378	21 788	25 220	
1. Chemins de fer	157	363	485	558	416	384	712	934	1 057	979
a) Matériel mobile	24	192	192	265	177	148	264	301	407	399
b) Infrastructure	133	171	293	293	239	236	448	633	650	580
2. Routes	125	207	546	567	567	641	915	568	569	724
a) Matériel mobile [2]	22	89	196	151	148	232	253	191	372	421
b) Infrastructure	103	118	350	416	419	409	662	377	224	303
3. Voies navigables	5	27	47	50	78	44	45	57	53	43
a) Matériel mobile	5	26	40	42	70	40	39	42	34	28
b) Infrastructure	-	1	7	8	8	4	6	15	19	15
4. Chemins de fer secondaires et urbains	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Investissements dans les transports intérieurs (1 + 2 + 3 + 4)	287	597	1 078	1 175	1 061	1 069	1 672	1 559	1 706	1 746

1. Source : Bulletin statistique de l'OCDE.
2. Véhicules affectés aux transports publics seulement.

RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS SUR L'EVOLUTION DU TRAFIC ET LES INVESTISSEMENTS EN 1968

[CM(69)20]

Chapitre I. PARTIE GENERALE

Le présent rapport concerne l'évolution du trafic et des investissements en 1968. Il comprend quatre chapitres, dont trois détaillés consacrés respectivement aux chemins de fer, aux routes et aux voies navigables. Un autre chapitre, placé en tête, résume les principales données nouvelles.

Comme les années précédentes, l'étude contient un tableau récapitulatif des investissements consacrés à l'équipement et l'infrastructure des transports, ainsi que certaines données économiques de base (voir tableau 1); pour la première fois, ce tableau a été élargi et donne des renseignements plus détaillés sur la ventilation des investissements dans les différentes branches des transports [voir le tableau 1a), b) et c)].

Pour l'année 1968, les principaux faits à signaler sont les suivants :

A. CHEMINS DE FER

Trafic

Le trafic voyageurs a continué de baisser, mais plus lentement que ces dernières années (- 2,0 % du nombre des voyageurs transportés et - 1,2 % du nombre de voyageurs-kilomètres), grâce sans doute en partie à la reprise générale de l'économie et aux améliorations apportées, en particulier, à la qualité des services à longue distance. Le nombre de voyageurs-kilomètres a même augmenté dans sept des dix-huit pays considérés.

Le redressement économique de 1968 s'est traduit, en ce qui concerne le trafic marchandises, par un renversement de la tendance observée les années précédentes, qui était à la baisse. Le nombre de tonnes transportées s'est accru de 4,2 % et le nombre de tonnes-kilomètres, de 3,2 %; le nombre de tonnes-kilomètres a augmenté dans treize des dix-huit pays considérés.

Dans les pays de la CEMT, le nombre total des voyageurs-kilomètres et des tonnes-kilomètres de marchandises, sans retrouver les niveaux records de 1964 et 1965, a cependant dépassé de 16 % et de 27 % les niveaux d'il y a quinze ans.

Matériel roulant

A la fin de 1968, le parc total de locomotives s'élevait à 33 027 unités contre 35 529 en 1967 et 63 437 en 1954. Si l'on rapporte à l'évolution de la production, exprimée en voyageurs-kilomètres et en tonnes-kilomètres, la diminution du parc de locomotives (soit 7 % depuis 1967 et 48 % depuis 1953) on voit l'amélioration de la productivité que l'électrification et la dieselisation ont permis de réaliser pour les engins de traction.

Au cours de l'année 1968, le nombre des wagons de marchandises appartenant aux administrations ferroviaires (Grande-Bretagne exclue) a fléchi de 1,23 million à 969 000 unités. Par rapport à 1953, la baisse est de 133 000 pour les wagons ouverts de moins et de 39 000 pour les wagons couverts, mais le nombre des wagons spéciaux de divers types avait augmenté de 38 000. Le parc de wagons des chemins de fer britanniques a encore diminué de 28 000 unités, ce qui l'a ramené à 430 000 unités, contre 1 107 000 en 1953.

Toutefois, le nombre des wagons de particuliers a augmenté : 163 000 unités contre 112 000 en 1953, pour l'ensemble des pays à l'exclusion de l'Autriche.

Infrastructure

Le réseau électrifié s'est allongé de 1 478 km en 1968, puis de 586 km encore pendant les dix premiers mois de 1969, de sorte que sa longueur totale atteint 50 508 km. Les programmes d'électrification prévoient un nouvel accroissement de près de 3 100 km d'ici à 1973.

De nouveaux progrès ont été signalés dans l'amélioration des réseaux et la réduction des coûts, notamment par la pose de rails soudés, la construction de postes de commande centralisée, la modernisation ou la suppression des passages à niveau, diverses améliorations apportées aux réseaux urbains et l'inauguration de gares terminales pour les transports par conteneurs.

Consommation d'énergie

Malgré l'accroissement du trafic, la consommation d'énergie, exprimée en équivalent-charbon, n'a représenté en 1968 que 44 % de celle de 1953.

B. TRANSPORTS ROUTIERS

Trafic

Douze pays ont fourni des renseignements sur l'activité des transports routiers, mais l'hétérogénéité de ces données et leurs nombreuses lacunes soulignent l'utilité des travaux du Comité des Investissements, qui s'efforce d'encourager la mise au point de statistiques appropriées sur ce qui est devenu le principal mode de transport.

Véhicules

Le parc de véhicules routiers a continué d'augmenter rapidement mais, d'après des indications émanant de treize pays, il semble que le taux d'accroissement ait à nouveau légèrement fléchi : 6,7 % contre 7,5 % en 1967. Toutefois, l'accroissement numérique des véhicules utilitaires s'est un peu accéléré en 1968.

La capacité moyenne de transport des véhicules utilitaires n'a pas varié de façon appréciable.

Le nombre des véhicules à deux roues a continué de diminuer : le fléchissement atteint 10 % en ce qui concerne les motocyclettes, mais il a été très faible pour les vélomoteurs.

Réseau routier

En 1968, la longueur des autoroutes en service dans les pays autres que la Yougoslavie a augmenté de 1 111 km, notamment de 350 km en Allemagne, de 193 km en Italie et de 161 km en France; en 1967, l'accroissement avait été de 998 km.

Réseau international

Comme l'an dernier, le rapport consacre quatre tableaux au réseau international [Chapitre III, tableaux 7 à 10]. Ces tableaux montrent la très grande importance des progrès réalisés en 1968.

D'après des renseignements reçus de quinze pays, la longueur du réseau routier international s'est accrue en cours d'année de 1 969 km contre 444 km en 1967 pour les mêmes pays. Dans ces pays également, la longueur des itinéraires dont la capacité est jugée suffisante est passée de 74 % à 77 % et le degré de normalisation, de 66 % à 65 %.

Investissements

Dans les quinze pays qui ont fourni des renseignements, le total des investissements consacrés aux réseaux routiers est en légère augmentation (il avait fortement augmenté en 1967); pour 1969, on prévoit encore une augmentation, qui serait de 25 % par rapport aux dépenses de 1968.

Des renseignements détaillés sont communiqués sur les aménagements actuellement apportés aux divers itinéraires de catégorie E.

C. VOIES NAVIGABLES

En 1968, le total des quantités transportées s'est accru de 7,1 % contre 5,3 % en 1967 et 3,5 % en 1966. Depuis 1962, l'augmentation atteint donc 38 %. Au cours de cette période, le trafic international a augmenté de 65 % et le trafic intérieur de 26 %.

Le rapport contient des détails sur le trafic sur diverses branches des voies navigables européennes.

Evolution de la flotte

Dans quelques pays, on note des accroissements de capacité relativement modestes et, dans d'autres pays, de légères

baisses, si bien que la capacité globale de la flotte est demeurée pratiquement inchangée en 1968; toutefois, le nombre des bateaux a diminué d'un peu plus de 1 %.

Infrastructure

La partie C du chapitre IV contient des détails sur les progrès accomplis dans l'aménagement des liaisons d'intérêt européen. Un nombre remarquable de réalisations majeures ont été terminées en 1968; notamment, plusieurs grands ouvrages et aménagements nouveaux sont entrés en service.

La section Dunkerque-Denain a été ouverte au trafic en 1968. Une nouvelle série d'écluses fonctionne maintenant sur la liaison Escaut-Rhin, à la hauteur de la digue de Volkerak. Entre Neuburgweier-Lauterbourg et Saint-Goar, les travaux ont été accélérés. En ce qui concerne la liaison Rhône-Rhin, la section entre Kembs-Niffer et Mulhouse est désormais terminée.

Les travaux progressent de façon satisfaisante sur la liaison Rhin-Main-Danube et le tronçon de canal situé entre Bamberg et Forchheim a été ouvert à la navigation. Des travaux d'aménagement et des études se poursuivent sur les autres liaisons navigables d'intérêt européen.

Pipelines

Les transports par pipelines continuent à se développer rapidement. Le rapport donne des détails sur l'évolution du trafic et les installations de pipelines effectuées dans les divers pays.

Activité des grands ports maritimes

Le tableau 8 donne des chiffres sur l'activité des grands ports maritimes. En 1968, le trafic s'est accru dans tous les pays, sauf en Italie.

Tableau 1. INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS - MATERIEL ET INFRASTRUCTURE

Monnaies nationales en millions d'unités
(pour l'Irlande en milliers d'unités)

Pays	Années	Produit national brut (aux prix courants)[x]	Formation brute de capital fixe[x]	Chemins de fer			Chemins de fer secondaires et urbains	Routes				Voies navigables			Investissements dans les transports intérieurs (5+6+10+13)
								Matériel mobile							
				Matériel mobile	Infrastructure	Total (3+4)		Véhicules utilitaires	Autres véhicules[xx]	Infrastructure	Total (7+8+9)	Matériel mobile	Infrastructure	Total (11 + 12)	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Allemagne	1966	480 800	121 900	699	1 106	1 805	703	3 580	10 003	7 855	21 438	81	135	216	24 162
	1967	485 100	110 400	532	1 560	2 092	821	3 103	9 137	8 222	20 462	53	185	238	23 613
	1968	528 800	121 900	576	1 321	1 897	844	3 476	10 310	...	...	72	171	243	...
Autriche	1966	262 090	68 530	676	726	1 402	207	1 698	6 506	2 841	11 045	-	46	46	12 700
	1967	279 130	69 780	1 329	894	2 223	190	1 396	6 528	3 393	11 317	-	33	33	13 763
	1968	295 100	69 500	1 135	1 007	2 142	215	1 361	7 843	3 473	12 677	-	55	55	15 089
Belgique	1966	916 300	196 600	2 692	2 363	5 055	557	3 682	21 686	8 584	33 952	842	2 185	3 027	42 591
	1967	977 100	212 400	1 753	2 549	4 302	911	3 527	22 317	11 200	37 044	450	2 032	2 482	44 739
	1968			1 475	3 143	4 618	1 280	3 623	25 475	14 994	44 092	352	2 140	2 492	52 483
Danemark	1966	77 076	16 339	102	92	194	60	221	2 225	1 758	3 804	-	-	-	4 058
	1967	84 259	18 000	100	89	189	65	213	2 288	1 690	4 191	-	-	-	4 445
	1968			107	101	208	54	251	2 387	2 113	4 751	-	-	-	5 013
Espagne	1966	1 477 400	334 800	4 266	4 755	9 021	1 394	22 554	34 576	7 386	64 516	-	-	-	74 931
	1967	1 616 500	346 800	3 098	5 129	8 227	1 224	24 027	38 808	8 686	71 521	-	-	-	80 972
	1968			2 996	7 082	10 078	2 660	23 118	41 285	14 177	78 575	-	-	-	91 313
France	1966	500 530	109 010	1 124	842	1 966	...	4 000	10 100	3 900	18 000	29	274	303	20 269
	1967	537 710	117 700	1 161	866	2 027	...	4 100	11 100	4 800	20 000	40	311	351	22 378
	1968			872	805	1 677	...	4 600	12 400	5 600	22 600	16	306	322	24 599
Grèce	1966	197 353	48 774	234	110	344	1	...	...	1 790	...	-	-	-	...
	1967	213 386	47 770	365	72	437	5	...	...	1 925	...	-	-	-	...
	1968			303	100	403	60	...	...	2 961	...	-	-	-	...
Irlande (en milliers d'unités)	1966	1 048 200	195 000	1 303	821	2 124	-	9 491	26 887	8 189	44 567	-	55	55	46 746
	1967	1 126 000	215 000	391	914	1 305	-	9 511	26 399	8 354	44 264	-	60	60	45 629
	1968			...	...	...	-	...	...	...	...	-	...	...	...
Italie	1966	38 493 000	7 080 000	66 550	113 379	179 929	3 383	191 000	885 000			754	148	902	
	1967	41 849 000	7 990 000	39 653	102 273	141 926	1 749	250 000	1 008 000			917	129	1 046	
	1968			24 570	99 019	123 589	...	289 000	1 126 000			996	...	...	
Luxembourg	1966	34 676	9 805	158	60	218	-	213	581	243	1 037	-	188	188	1 443
	1967	35 412	8 883	92	42	134	-	214	571	209	994	-	62	62	1 190
	1968			39	51	90	-	200	586	240	1 026	-	15	15	1 131

Tableau 1. (suite)

Monnaies nationales en millions d'unités
(pour l'Irlande en milliers d'unités)

Pays	Années	Produit national brut (aux prix courants)[x]	Formation brute de capital fixe[x]	Chemins de fer			Chemins de fer secondaires et urbains	Routes				Voies navigables			Investissements dans les transports intérieurs (5+6+10+13)
				Matériel mobile	Infrastructure	Total (3+4)		Matériel mobile		Infrastructure	Total (7+8+9)	Matériel mobile	Infrastructure	Total (11+12)	
								Véhicules utilitaires	Autres véhicules[xx]						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Norvège	1966	54 679	15 944	72	145	217	-	585	1 273	896	2 754	-	-	-	2 971
	1967	60 081	18 534	74	154	228	-	779	1 552	1 035	3 366	-	-	-	3 594
	1968	64 434	17 174	77	155	232	-	825	1 672	1 099	3 596	-	-	-	3 828
Pays-Bas	1966	74 810	18 950	65	138	203	60	655	1 732	1 034	3 421	71	75	146	3 830
	1967	82 270	20 990	35	116	151	41	608	2 071	881	3 560	74	86	160	3 912
	1968			31	90	121	35	759	2 453	1 121	4 333	48	91	139	4 628
Portugal	1966	117 837	22 332	125	193	318	132	712	1 092	690	2 494	32	-	32	2 976
	1967	132 786	25 605	148	253	401	96	564	1 010	399	1 973	27	-	27	2 497
	1968	...	23 037	235	170	405	58	...	...	300	...	...	-	...	...
Royaume-Uni	1966	37 985	6 686	45	54	99	12	306	950	235	1 491	-	-	-	1 602
	1967	39 619	7 145	39	46	85	14	311	1 047	299	1 657	-	-	-	1 756
	1968			31	50	81	19	345	1 159	351	1 855	-	-	-	1 955
Suède	1966	115 006	27 782	113	94	207	-	951	3 127	1 696	5 774	-	-	-	5 981
	1967	123 770	30 190	125	122	247	-	1 023	2 832	1 850	5 705	-	-	-	5 952
	1968			177	143	320	-	866	3 599	1 990	6 455	-	-	-	6 775
Suisse	1966	64 625	17 080	175	213	388	104	361	1 509	1 199	3 069	8	22	30	3 591
	1967	68 825	17 495	177	227	404	82	317	1 560	1 207	3 084	6	22	28	3 598
	1968	74 040	18 430	167	219	386	105	352	1 710	1 278	3 340	2	45	47	3 878
Turquie	1966									1 180[a]		-	-	-	
	1967									1 351[a]		-	-	-	
										1 350[a]		-	-	-	
Yougoslavie	1966														
	1967														
	1968														

x Source : Bulletin statistique de l'OCDE.
xx Ont été inclus dans cette rubrique, pour assurer une certaine homogénéité des indications statistiques entre pays, les achats de voitures privées et de motocycles, bien que la plupart de ces achats représentent des biens de consommation. Toutefois, une ventilation entre consommation et investissements dans ce secteur est reproduite, pour les pays qui étaient en mesure de fournir les données correspondantes, au tableau 1b).
Voir en outre les renvois de bas de page des tableaux 1a - 1c.
- Néant.
... Chiffres non disponibles.
a) Routes interurbaines seulement.

Tableau 1a). DECOMPOSITION DES INVESTISSEMENTS DANS LES CHEMINS DE FER

Monnaies nationales en millions d'unités
(pour l'Irlande en milliers d'unités)

Pays	Années	Chemins de fer d'intérêt général										Chemins de fer secondaires	Métropolitains et tramways		Total des chemins de fer secondaires et locaux (11+12+13)
		Matériel mobile					Infrastructure (installations de la voie)				Total pour les chemins de fer d'intérêt général (5+9)				
		Matériel neuf			Autres investissements	Ensemble (1+2+3+4)	Plate-forme	Electrification	Autres installations	Ensemble (6+7+8)			Matériel mobile	Infrastructure	
		Voyageurs	Marchandises	Mat. moteur											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Allemagne	1966	80,1	314,3	297,6	6,9	698,9	165,8	132,8	807,2	1 105,8	1 804,7	108,0	101,1	493,6	702,7
	1967	125,6	137,9	250,8	17,6	531,9	224,7	149,9	1 185,9	1 560,5	2 092,4	102,2	101,6	617,0	820,8
	1968	119,9	176,5	269,8	10,0	576,2	229,6	110,4	981,1	1 321,1	1 897,3	81,6	105,5	656,7	843,8
Autriche	1966	327,1	121,5	133,2	94,1	675,9	529,7	126,7	69,5	725,9	1 401,8	...	123,4	83,3	206,7
	1967	390,4	591,7	245,3	102,2	1 329,6	681,4	93,8	118,6	893,8	2 223,4	...	127,6	62,2	189,8
	1968	247,0	394,1	416,3	77,4	1 134,8	654,9	216,4	136,2	1 007,5	2 142,3	...	150,1	65,3	215,4
Belgique	1966	356	310	1 876	150	2 692	1 165	506	692	2 363	5 055	23	86	448	557
	1967	755	397	486	115	1 753	1 348	383	818	2 549	4 302	15	18	878	911
	1968	53	1 064	142	216	1 475	1 471	670	1 002	3 143	4 618	18	30	1 232	1 280
Danemark [1]	1966	72,1	20,8	6,8	1,9	101,6	71,0	-	21,0	92,0	193,6	5,3	-	55,0	60,3
	1967	69,3	14,8	13,6	2,6	100,3	62,0	-	27,0	89,0	189,3	7,9	-	57,0	64,9
	1968	71,1	14,4	20,9	0,2	106,6	63,0	-	38,9	101,0	207,6	7,6	-	46,0	53,6
Espagne	1966	1 339	993	1 862	72	4 266	3 306	620	829	4 755	9 021	597	217	580	1 394
	1967	1 188	374	1 375	161	3 098	2 981	544	1 604	5 129	8 227	452	250	522	1 224
	1968	1 559	478	898	61	2 996	4 531	617	1 934	7 082	10 078	346	1 120	1 194	2 660
France	1966	225,5	364,5	388,7	145,3	1 124,0	283,8	199,6	358,2	841,6	1 965,6	...	...	...	...
	1967	222,6	400,7	381,3	155,8	1 160,4	262,0	174,3	430,0	866,3	2 026,7	...	...	...	...
	1968	162,0	275,6	328,8	105,2	871,6	239,0	167,9	398,2	805,1	1 676,7	...	...	...	...
Grèce	1966	30,0	107,8	94,6	1,1	233,5	104,3	-	5,9	110,2	343,7	...	0,3	0,4	0,7
	1967	98,6	230,3	34,2	1,7	364,8	66,4	-	5,7	72,1	436,9	...	0,3	4,9	5,2
	1968	23,3	102,4	58,4	118,9	303,0	73,1	-	27,2	100,3	403,3	...	54,2	6,1	60,3
Irlande (en milliers d'unités)	1966	...	...	...	...	1 303	821	-	-	821	2 124	-	-	-	-
	1967	...	...	...	...	391	914	-	-	914	1 305	-	-	-	-
	1968	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	-	-	-	-
Italie	1966	11 199	27 767	16 261	11 323	66 550	103 991 [2]	9 388	-	113 379	179 929	2 786	...	597	3 383
	1967	15 989	11 395	7 423	4 846	39 653	93 003 [2]	9 270	-	102 273	141 926	1 303	...	446	1 749
	1968	7 561	6 427	4 914	5 668	24 570	87 378 [2]	11 641	-	99 019	123 589	2 582 [3]	...	...	...
Luxembourg	1966	72,7	77,8	-	7,5	158,0	46,3	-	13,9	60,2	218,2	-	-	-	-
	1967	46,3	45,0	-	1,4	92,7	30,0	-	11,7	41,7	134,4	-	-	-	-
	1968	14,3	24,1	-	-	38,4	43,6	-	7,7	51,3	89,7	-	-	-	-

Tableau 1a). (suite)

Monnaies nationales en millions d'unités
(pour l'Irlande en milliers d'unités)

Pays	Années	Chemins de fer d'intérêt général										Chemins de fer secondaires	Métropolitains et tramways		Total des chemins de fer secondaires et locaux (11+12 +13)
		Matériel mobile					Infrastructure (installations de la voie)				Total pour les chemins de fer d'intérêt général (5+9)				
		Matériel neuf			Autres investissements	Ensemble (1 + 2 + 3 + 4)	Plate-forme	Electrification	Autres installations	Ensemble (6+7+8)			Matériel mobile	Infrastructure	
		Voyageurs	Marchandises	Mat. moteur											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Norvège	1966	17,9	32,6	21,6	-	72,1	95,8	29,0	19,8	144,6	216,7	-	-	-	-
	1967	19,5	33,1	21,3	-	73,9	105,5	28,0	20,9	154,4	228,3	-	-	-	-
	1968	19,9	22,8	34,5	-	77,2	101,7	28,8	24,0	154,5	231,7	-	-	-	-
Pays-Bas	1966	31	17	0	17	65	102	8	28	138	203	-	6	54	60
	1967	13	5	0	17	35	88	7	21	116	151	-	10	31	41
	1968	18	3	-	10	31	74	3	13	90	121	-	5	30	35
Portugal	1966	...	...	...	...	125	...	...	...	193	318	...	43	89	132
	1967	...	...	...	...	148	...	...	...	253	401	...	47	49	96
	1968[3]	166	21	48	-	235	123	16	31	170	405	20	28	10	58
Royaume-Uni	1966	10,7	5,2	20,6	8,2	44,7	33,6	7,7	13,2	54,5	99,2	-	0,2	11,4	11,6
	1967	10,9	7,7	7,8	12,7	39,1	31,8	1,5	12,3	45,6	84,7	-	2,3	11,3	13,6
	1968	11,6	7,5	4,2	7,2	30,5	34,0	1,6	14,6	50,2	80,7	-	5,3	14,0	19,3
Suède	1966	16,6	49,9	32,2	14,6	113,3	52,3	8,7	32,4	93,4	206,7	-	-	-	-
	1967	49,3	38,1	23,0	14,3	124,7	78,0	11,9	32,0	121,9	246,6	-	-	-	-
	1968	74,3	41,4	34,8	26,6	177,1	88,3	19,7	34,9	142,9	320,0	-	-	-	-
Suisse	1966	84,0	30,5	60,3	-	174,8	92,2	36,8	83,8	212,8	387,6	76,3[4]	22,1	5,9	104,3
	1967	64,1	35,0	78,3	-	177,4	91,6	43,0	92,3	226,9	404,3	46,8[4]	32,2	3,1	82,1
	1968	53,3	35,8	77,7	-	166,8	87,2	35,0	96,7	218,9	385,7	62,7[4]	39,6	2,4	104,7

1. Les chiffres de ce pays se rapportent à l'exercice financier qui commence le 1er avril de l'année de référence et se termine le 31 mars de l'année suivante.
2. Plate-forme et autres installations de la voie.
3. Chiffres provisoires.
4. Sans téléphérique.

Tableau 1b). DECOMPOSITION DES INVESTISSEMENTS DANS LE SECTEUR ROUTIER

Monnaies nationales en millions d'unités
(pour l'Irlande en milliers d'unités)

Pays	Années	Matériel mobile					Infrastructure						Total des investissements dans le secteur routier (5 + 11)
		Véhicules utilitaires		Voitures privées et motocycles		Ensemble (1 + 2 + 3)	Routes gérées par l'Etat		Routes gérées par les autorités rég.	Routes gérées par les autorités local.	Autres routes	Ensemble (6 à 10)	
		Pour tr. de marchandises	Autobus autocars et trolleybus	Dépenses globales	Dont partie à considér. comme inv.		Autoroutes	Routes nat. ou fédérales					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Allemagne	1966	3 333, 9	246, 3	10 003, 0	5 247, 7	13 583, 2	868, 7	1 810, 1	1 673, 9	3 501, 8	-	7 854, 5	21 438
	1967	2 862, 7	240, 6	9 136, 7	4 782, 1	12 240, 0	1 221, 0	2 251, 1	1 022, 6	3 727, 5	-	8 222, 2	20 462
	1968	3 185, 8	290, 8	10 309, 7	5 695, 7	13 786, 3	1 058, 7	2 317, 6	...	...	-	...	...
Autriche	1966	1 470	228	6 506	2 106	8 204	1 077, 9	1 763, 0	...	...	...	2 840, 9	11 045
	1967	1 191	205	6 528	1 772	7 924	1 322, 3	2 070, 8	...	...	...	3 393, 1	11 317
	1968	1 155 [1]	206 [1]	7 843 [1]	2 193 [1]	9 204 [1]	1 503, 1	1 970, 1	...	...	...	3 473, 2	12 677
Belgique	1966	3 307	375	21 686	7 255	25 368	-	5 914	2 670	-	-	8 584	33 952
	1967	3 171	356	22 317	7 357	25 844	-	7 874	3 326	-	-	11 200	37 044
	1968	3 292	331	25 475	8 272	29 098	-	11 000	3 994	-	-	14 994	44 092
Danemark [2]	1966	194, 4	26, 5	2 224, 6	...	2 445, 5	220	127	350	661	-	1 358	3 804
	1967	188, 7	24, 2	2 287, 9	...	2 500, 8	330	138	443	779	-	1 690	4 191
	1968	229, 5	21, 5	2 387, 4	...	2 638, 4	436	139	542	996	-	2 113	4 751
Espagne	1966	20 260	2 294	34 576	...	57 130	756	6 630	-	-	-	7 386	64 516
	1967	21 160	2 867	38 808	...	62 835	1 165	7 521	-	-	-	8 686	71 521
	1968	20 381	2 737	41 285	...	64 403	2 048	9 124	3 000 [1]	-	-	14 172	78 376
France	1966	3 800	200	10 100	...	14 100	800	900	800	1 300	100	3 900	18 000
	1967	3 009	200	11 100	...	15 200	900	1 100	1 000	1 600	200	4 800	20 000
	1968	4 400	200	12 400	...	17 000	1 100	1 100	1 100	2 000	300	5 600	22 600
Grèce	1966	...	...	...	...	...	-	1 116	674	-	-	1 790	...
	1967	...	...	...	...	...	-	1 200	725	-	-	1 925	...
	1968	...	...	...	...	...	-	1 545	1 416	-	-	2 961	...
Irlande (en milliers d'unités)	1966	9 491		26 887	7 788	36 378	-	-	-	8 124	65	8 189	44 567
	1967	9 511		26 399	8 129	35 910	-	-	-	8 275	79	8 354	44 264
	1968	...		...	...	...	-	-	-	...	...	...	...
Italie	1966	175 000	16 000	885 000	...	1 076 000							
	1967	230 000	20 000	1 008 000	...	1 258 000							
	1968	265 000	24 000	1 126 000	...	1 415 000							
Luxembourg	1966	180, 0	33, 0	581, 1	...	794, 1	-	236	-	7	-	243	1 037
	1967	180, 0	34, 0	571, 0	...	785, 0	-	204	-	5	-	209	994
	1968	170, 0	30, 0	585, 8	...	785, 8	-	233	-	7	-	240	1 026

Tableau 1b). (suite)

Monnaies nationales en millions d'unités
(pour l'Irlande en milliers d'unités)

Pays	Années	Matériel mobile					Infrastructure						Total des investissements dans le secteur routier (5 + 11)
		Véhicules utilitaires		Voitures privées et motocycles		Ensemble (1 + 2 + 3)	Routes gérées par l'Etat		Routes gérées par les autorités rég.	Routes gérées par les autorités local.	Autres routes	Ensemble (6 à 10)	
		Pour tr. de marchandises	Autobus autocars et trolleybus	Dépenses globales	Dont partie à considér. comme inv.		Autoroutes	Routes nat. ou fédérales					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Norvège	1966	510	75	1 273	356	1 858	-	534	327		35	896	2 754
	1967	687	92	1 552	435	2 331	-	605	393		37	1 035	3 366
	1968	737	88	1 672	457	2 497	-	636	417		46	1 099	3 596
Pays-Bas	1966	605	50	1 732	1 032	2 387	341		109	584		1 034	3 421
	1967	546	62	2 071	1 237	2 679	419		135	327		881	3 560
	1968	704	55	2 453	1 344	3 212	536		149	436		1 121	4 333
Portugal	1966	712		1 092	53 [3]	1 804	...	...	...	...	...	690	2 494
	1967	564		1 010	48 [3]	1 574	...	...	...	...	...	399 [1]	1 973
	1968	...		...	...	...	...	...	...	...	...	300	...
Royaume-Uni	1966	277	29	950	152	1 256	123 [4]		112 [4]			235	1 491
	1967	283	28	1 047	156	1 358	139 [4]		160 [4]			299	1 657
	1968	315	30	1 159	160	1 504	156 [4]		195 [4]			351	1 855
Suède	1966	823	128	3 127	762	4 078	106	766	-	782	42	1 696	5 774
	1967	727	296 [5]	2 832	686	3 855	156	745	-	914	35	1 850	5 705
	1968	779 [1]	87 [1]	3 599	859	4 465	137	802	-	1 018	33	1 990	6 455
Suisse	1966	296,4	64,0	1 509,3	...	1 869,7	...	...	...	...	...	1 199,2	3 069
	1967	266,9	50,7	1 560,2	...	1 877,8	...	...	...	...	...	1 206,5	3 084
	1968	310,8	41,4	1 709,8	...	2 062,0	...	...	...	...	...	1 278,0	3 340
Turquie	1966						...	970	210				
	1967						...	1 105	246				
	1968						...	1 200	150				
Yougoslavie	1966												
	1967												
	1968												

1. Chiffres provisoires.
2. Les chiffres concernant les dépenses d'infrastructure se rapportent à l'exercice financier qui commence le 1er avril de l'année de référence et se termine le 31 mars de l'année suivante.
3. Taxis et voitures de location seulement.
4. Contrairement aux données reproduites dans les rapports annuels précédents, ces chiffres comprennent aussi la valeur des terrains.
5. Y compris les investissements occasionnés par l'introduction de la circulation à droite.

Tableau 1c). DECOMPOSITION DES INVESTISSEMENTS DANS LES VOIES NAVIGABLES

Monnaies nationales en millions d'unités
(pour l'Irlande en milliers d'unités)

Pays	Années	Matériel mobile			Infrastructure			Total des investissements (afférents à la navigation) (3 + 6)
		Barges et pousseurs	Autres bateaux	Ensemble (1 + 2)	Voies navigables de classes I, II, III [1]	Voies navigables de classes IV, V, VI [2]	Ensemble (4 + 5)	
		1	2	3	4	5	6	7
Allemagne	1966	...	...	81,1	...	...	135,2	216,3
	1967	...	...	53,2	...	...	185,2	238,4
	1968	...	...	72,4	...	...	171,2	243,6
Autriche	1966	...	...	...	-	46,2	46,2	46,2
	1967	...	...	...	-	32,7	32,7	32,7
	1968	...	...	...	-	55,2	55,2	55,2
Belgique	1966	...	...	842 [3]	...	...	2 185	3 027
	1967	...	...	450 [3]	...	...	2 032	2 482
	1968	...	...	352 [3]	...	...	2 140	2 492
France	1966	12,4	16,9	29,3	152	122	274	303,3
	1967	17,8	22,3	40,1	162	149	311	351,1
	1968	10,0	5,7	15,7	176	130	306	321,7
Irlande (en milliers d'unités)	1966	-	-	-	...	...	55	55
	1967	-	-	-	...	...	60	60
	1968	-	-	-	...	...	...	...
Italie	1966	...	...	754	148	-	148	902
	1967	...	...	917	129	-	129	1 046
	1968	...	...	996	...	-	...	...
Luxembourg	1966	-	-	-	-	188	188	188
	1967	-	-	-	-	62	62	62
	1968	-	-	-	-	15	15	15
Pays-Bas	1966	1	70	71	5 [4]	70 [4]	75 [4]	146
	1967	16	58	74	6 [4]	80 [4]	86 [4]	160
	1968	10	38	48	7 [4]	84 [4]	91 [4]	139
Portugal	1966	32	-	32	-	-	-	32
	1967	27	-	27	-	-	-	27
	1968	...	-	...	-	-	-	...
Suisse	1966	...	...	8	...	...	21,9 [5]	29,9
	1967	...	...	5,8	...	...	21,9 [5]	27,7
	1968	...	...	2,4	...	...	44,6 [5]	47,0
Yougoslavie	1966							
	1967							
	1968							

1. Voies navigables pour bateaux d'une capacité de charge jusqu'à 1 000 tonnes.
2. Voies navigables pour bateaux d'une capacité de charge de 1 000 tonnes et plus.
3. Les chiffres donnés n'ont qu'une valeur indicative.
4. Ces chiffres se rapportent aux voies navigables gérées par l'Etat.
5. Ces chiffres représentent des montants nets (nouveaux investissements diminués des sorties).

CHAPITRE II. CHEMINS DE FER

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS

1. Le rapport repose sur les données fournies par les pays membres pour l'année 1968. Il fait voir, en outre, certaines tendances de l'évolution pour l'année 1969 et établit, enfin, à l'occasion de la quinzième année d'existence de la CEMT, et dans la mesure du possible, des comparaisons avec l'année 1953. Pour les comparaisons, il convient, il est vrai, de tenir compte du fait que pendant la période 1953-1968, les méthodes de recensement des valeurs statistiques ont changé en certains cas.

2. Sauf indication contraire, les données chiffrées se rapportent aux 18 pays membres[1], tandis que les chiffres entre parenthèses ne se rapportent qu'aux 6 pays de la CEE.

A. EVOLUTION DES TRANSPORTS

I. TRAFIC VOYAGEURS

1. La régression du trafic voyageurs s'est poursuivie également en 1968. Ainsi qu'il appert du tableau 1, elle a toutefois été de 2,0 (2,8) % plus faible pour les voyageurs transportés et de seulement 1,2 (0,7) % plus faible pour les voyageurs-kilomètres qu'au cours des années antérieures. Cette évolution relativement favorable est, sans doute, due non seulement au redressement de l'économie, mais aussi en bien des cas, à une amélioration du service offert, se traduisant par exemple par des trains plus rapides et plus confortables, notamment en trafic à grande distance, par des avantages spéciaux accordés à certaines catégories de personnes, également à une publicité renforcée et à des mesures analogues. Le délaissement du rail pour la voiture de tourisme s'est poursuivi dans la plupart des pays. Il convient de patienter pour voir si les travaux en cours dans les zones surpeuplées et surindustrialisées amèneront un redressement dudit trafic. Les transports aériens se sont, eux aussi, souvent avérés préjudiciables au trafic ferroviaire à grande distance. Néanmoins, le parcours moyen du voyageur s'est, dans bien des cas, assez sensiblement accru depuis l'année 1953, ainsi que le démontre le tableau 3.

2. Bien que, par rapport à l'année 1953, le nombre de voyageurs transportés ait, certes, diminué de 3,7 (8,0) %, celui des voyageurs-kilomètres a, par contre, augmenté de 16,4 (20,5) %, ce qui fait que les résultats favorables des années 1963-1965 ont de nouveau été pratiquement atteints.

3. L'évolution pendant l'année 1968 est indiquée à l'annexe 3, qui fournit en sus des données sur l'évolution des premiers mois de l'année 1969.

II. TRAFIC MARCHANDISES

1. Le redressement de la conjoncture au cours de l'année 1968 s'est traduit par une augmentation de 4,2 (4,9) % des tonnes transportées et de 3,2 (3,4) % des tonnes-kilomètres. Le tableau 2 fournit des précisions sur l'évolution dans chacun des divers pays. Pour l'Autriche, le Danemark, la Grèce et la Yougoslavie, l'on note une diminution minime, tant pour les tonnes transportées que pour les tonnes-kilomètres. Le parcours moyen du trafic

1. A l'exception, en général, de la Grèce.

marchandises, comme celui du trafic voyageurs, s'est accru dans certains pays, ainsi qu'il ressort du tableau 3.

2. Par rapport à l'année 1953, le tonnage-transporté a augmenté d'environ 14,9 (25) % et le tonnage-kilomètre d'environ 27,2 (37,2) %, ce qui fait que, dans l'ensemble, les valeurs des années 1963-1964 ont été atteintes, ainsi qu'il ressort de l'annexe 1. L'augmentation joue en majeure partie pour les pays de la CEE, bien que parmi les autres pays, seule la Grande-Bretagne ait subi une perte assez sensible.

3. L'évolution de l'année 1968 (annexe 3) fournit en sus des données sur l'évolution dans les premiers mois de l'année 1969.

Tableau 1. TRAFIC VOYAGEURS

	Voyageurs 1968 (millions)	transportés		Voyageurs-kilomètres		
		1968/67 %	1953 (millions)	1968 (millions)	1968/67 %	1953 (millions)
Allemagne	932,3	- 0,5	1 236	34 137	+ 3,6	31 679
Belgique	203,2	- 4,5	227	7 330	- 4,2	7 528
France	578,5	- 7,3	495,8	35 873	- 6,5	25 945
Italie	323,7	- 0,2	390,2	28 923	+ 3,4	22 422
Luxembourg	9,2	+ 1,6	11,6	202	- 1,2	251
Pays-Bas	180,3	- 1,9	160,7	7 355	- 0,8	6 621
Pays de la CEE ..	2 227,2	- 2,8	2 421,3	113 820	- 0,7	94 446
Autriche	162,8	- 0,7	135,4	5 616	- 2,1	5 032
Danemark	114,8	- 0,6	105,3	3 202	- 4,5	3 086
Espagne	148,0	- 4,5	115,6	11 836	- 4,8	7 975
Grande-Bretagne .	831,1	- 0,7	985,3	28 703	- 1,4	33 490
Grèce	11,2	+ 7,9	5,6	1 133	+ 7,9	569
Irlande	9,5	+ 7,4	8,1	570	+ 4,5	366
Norvège	30,4	- 6,0	41,2	1 643	- 3,8	1 588
Portugal	103,3	+ 2,9	49,7	2 654	+ 1,7	1 390
Suède	51,4	- 8,2	112,2	4 554	- 6,7	5 855
Suisse	242,1	+ 0,4	203,5	8 107	+ 2,5	6 048
Turquie	98,1	+ 6,2	60,3	4 539	+ 5,5	3 145
Yougoslavie	182,9	- 6,6	131,0	10 284	- 4,4	5 981
Autres pays	1 985,7	- 1,2	1 953,2	82 842	- 1,9	74 525
Tous les pays ...	4 212,9	- 2,0	4 374,5	196 662	- 1,2	168 971

Tableau 2. TRAFIC MARCHANDISES

	Tonnes transportées			Tonnes-kilomètres		
	1968 (millions)	1968/67 %	1953 (millions)	1968 (millions)	1968/67 %	1953 (millions)
Allemagne	305,4	+ 9,4	247	57 926	+ 7,5	45 921
Belgique	63,8	+ 6,4	63,2	6 732	+ 9,7	5 785
France	229,1	+ 0,2	162,8	62 955	+ 0,1	40 338
Italie	55,9	+ 0,5	44,2	17 129	+ 0,6	12 154
Luxembourg	15,7	+11,6	16,1	639	+12,0	554
Pays-Bas	25,8	+ 1,1	23,7	3 274	+ 1,2	3 252
Pays de la CEE ..	695,7	+ 4,9	557,0	148 655	+ 3,4	108 004
Autriche	43,3	- 0,2	36,9	8 040	- 0,9	5 274
Danemark	6,7	- 3,3	6,3	1 417	- 1,7	1 188
Espagne	31,0	+ 3,3	27,7	8 623	- 5,5	7 803
Grande-Bretagne .	210,6	+ 3,3	293,9	24 026	+ 8,0	37 224
Grèce	2,5	- 0,9	1,4	548	- 2,6	268
Irlande	3,3	+ 9,1	2,7	543	+ 7,7	353
Norvège	29,7	+17,3	13,9	2 488	+ 8,4	1 410
Portugal	3,6	+ 5,2	3,5	771	+ 6,0	642
Suède	53,4	+ 6,4	37,9	12 921	+ 4,7	8 390
Suisse	45,0	+ 3,0	19,3	5 956	+ 2,5	2 465
Turquie	14,0	+ 1,4	9,3	5 235	+ 3,6	3 343
Yougoslavie	63,1	- 0,8	34,4	15 530	- 0,2	7 935
Autres pays	506,2	+ 3,3	487,2	86 098	+ 3,0	76 295
Tous les pays	1 201,9	+ 4,2	1 044,2	234 753	+ 3,2	184 299

Tableau 3. PARCOURS MOYEN

	Parcours moyen par voyageur		Parcours moyen par tonne	
	1968 (km)	1953 (km)	1968 (km)	1953 (km)
Allemagne	36,6	25,6	188	186
Belgique	36,1	33,2	105,5	92,6
France	62,0	52,2	275	248
Italie	89,4	57,5	306,7	275
Luxembourg	21,1	21,6	40,8	34,5
Pays-Bas	40,8	41,2	143,2	156,7
Autriche	34,5	37,2	185,6	142,8
Danemark	...	...	209	187
Espagne	80,0	69,9	278,7	273,6
Grande-Bretagne .	34,5	34,0	114,1	118,6
Grèce	...	...	...	...
Irlande	61	45	164	129
Norvège	54,0	40,1	84,4	100,7
Portugal	25,7	28,0	215,2	183,7
Suède	80,5	52,5	241	222
Suisse	34,5	29,7	143,5	127,5
Turquie	46,2	57,4	372,6	341,8
Yougoslavie	56	46	239	240

III. LONGUEUR DES LIGNES ET PRESTATIONS

1. La longueur d'ensemble des lignes des pays Membres se chiffrait fin 1968 à 177 349 (91 042) km contre 180 999 (91 556)km fin 1967. Le tableau 4 mentionne également la longueur des lignes fin 1953, se chiffrant encore à cette date à près de 196 000 (96 000) km et révèle qu'il n'y a eu fermeture de lignes sur une assez grande échelle qu'en Grande-Bretagne (- 35 %), en Suède (- 19 %) et en Belgique (- 14 %).

Tableau 4. LONGUEUR DES LIGNES A LA FIN DE L'EXERCICE

	1968 (km)	1967 (km)	1953 (km)
Allemagne	29 845	30 007	30 510
Belgique	4 282	4 336	4 973
France	37 104	37 323	40 519
Italie	16 351	16 351	16 872
Luxembourg	312	312	476
Pays-Bas	3 148	3 227	3 186
Pays de la CEE ...	91 042	91 556	96 536
Autriche	5 432	5 431	5 499
Danemark	2 354	2 354	2 867
Espagne	13 687	13 410	13 019
Grande-Bretagne .	20 051	21 217	30 968
Grèce	2 572	2 602	1 744 [1]
Irlande	2 146	2 146	3 231
Norvège	4 242	4 242	4 390
Portugal	3 566	3 566	3 571
Suède	12 148	12 202	15 078
Suisse	+ 2 914	2 914	2 913
Turquie	+ 8 010	8 008	7 696
Yougoslavie	+ 9 185	11 351	8 726
Autres pays	86 307	89 443	99 696
Tous les pays	177 349	180 999	196 232

1. Fin 1955

2. Le tableau 5 donne un aperçu des trains-kilomètres effectués et leur répartition sur la traction à vapeur, la traction électrique et la traction Diesel et, à titre de comparaison, reprend lui aussi les valeurs pour 1953.

Il témoigne de l'ampleur de la transformation structurelle intervenue dans les diverses administrations. La récapitulation, au tableau 6, indique l'augmentation des prestations en 1968 par rapport à 1953, tout en indiquant le pourcentage revenant à chacun des trois modes de traction.

3. Les prestations de chacune des administrations (Grande-Bretagne, Irlande et Norvège non comprises) en tonnes-kilomètres brutes sont réparties, pour les années 1968 et 1953, sur les divers modes de traction, au tableau 8. Le tableau 7 donne une récapitulation d'ensemble, faisant ressortir plus clairement encore que le tableau 6 l'importance de la part acquise par la traction électrique. Pour les pays de la CEE, la part par exemple de la traction à vapeur, en l'espace de quinze années, a diminué de 70 à 11 %, tandis que celle de la traction électrique a augmenté de 28 à 72 %, bien que le pourcentage des lignes électrifiées par rapport au réseau total n'atteigne que 30 %.

Tableau 5. TRAINS-KILOMETRES

Effectués en :	Traction à vapeur		Traction électrique		Traction Diesel	
	1968 (millions)	1953 (millions)	1968 (millions)	1953 (millions)	1968 (millions)	1953 (millions)
Allemagne	72	419	301	55	180	44
Belgique	-	54	39	6	39	11
France	39	249	308	113	228	89
Italie	9	60	185	107	66	34
Luxembourg	-	3	1	-	3	2
Pays-Bas	-	16	62	42	22	7
Pays de la CEE ..	120	801	896	323	538	187
Autriche	8,6	31,2	56,3	22,9	16,9	4,0
Danemark	0,3	17,1	6,0	3,8	34,6	16,0
Espagne	28	114	62	14	77	8
Grande-Bretagne .	2,1	527,5	151	80	313	3
Grèce	...	...	...	...	...	...
Irlande	-	13,6	-	-	12,4	1,8
Norvège	0,4	12,5	24,1	13,7	9,1	4,7
Portugal	4,4	13,4	8,2	-	15,7	8,2
Suède	-	19,6	84,2	74,9	23,6	29,1
Suisse	-	1,8	85,3	64,6	0,7	0,3
Turquie	27	27	2	-	11	2
Yougoslavie	52	63	11	9	50	...
Autres pays	122,8	840,7	490,1	282,9	564,0	77,1
Tous les pays ...	242,8	1 641,7	1 386,1	605,9	1 102,0	264,1

Tableau 6. TRAINS-KILOMETRES

Effectués en :	Année 1968				Année 1953			
	(millions)		%		(millions)		%	
Traction à vapeur .	243	(120)	8,8	(7,7)	1 642	(801)	65,4	(61,1)
Traction électrique	1 386	(896)	50,8	(57,7)	606	(323)	24,1	(24,6)
Traction diesel ..	1 102	(538)	40,4	(34,6)	264	(187)	10,5	(14,3)
Tous les modes de traction	2 731	(1 554)	100	(100)	2 512	(1 311)	100	(100)

Tableau 7. TONNES-KILOMETRES BRUTES [1]

Effectuées en :	Année 1968				Année 1953			
	(millions)		%		(millions)		%	
Traction à vapeur .	115 974	(66 253)	13,8	(10,9)	391 152	(303 143)	66,9	(70,1)
Traction électrique	562 157	(440 443)	67,2	(72,4)	179 003	(119 028)	30,6	(27,6)
Traction diesel ...	158 011	(101 682)	19,0	(16,7)	14 463	(9 911)	2,5	(2,3)
Tous les modes de traction	836 142	(608 378)	100	(100)	584 618	(432 082)	100	(100)

1. Sans la Grande-Bretagne, l'Irlande et la Norvège.

Tableau 8. TONNES-KILOMETRES BRUTES [1]

	Traction à vapeur		Traction électrique		Traction diesel	
	1968 (millions)	1953 (millions)	1968 (millions)	1953 (millions)	1968 (millions)	1953 (millions)
Allemagne	45 352	152 747	151 551	18 228	32 485	2 678
Belgique	-	22 615	15 620	2 568	14 249	548
France	18 960	109 450	170 970	51 280	39 180	4 580
Italie	1 940	16 901	82 914	32 992	8 161	2 030
Luxembourg	1	1 430	758	-	981	67
Pays-Bas	-	-	18 630	13 960	6 626	-
Pays de la CEE ..	66 253	303 143 [2]	440 443	119 028	101 682	9 911
Autriche	3 449	9 449	23 295	9 055	2 396	327
Danemark	82	5 545	1 256	738	9 025	1 726
Espagne	8 309	27 873	18 515	3 132	14 790	418
Grèce	...	...	...	...	...	...
Portugal	763	2 503	2 725	-	2 829	1 354
Suède	6	3 451	39 463	28 935	2 503	514
Suisse	1	400	30 610	17 698	71	22
Turquie	13 607	13 170	488	-	4 424	182
Yougoslavie	23 504	25 618	5 362	417	20 293	9
Autres pays [1]	49 721	88 009	121 714	59 975	56 331	4 552
Tous les pays [1] ...	115 974	391 152	562 157	179 003	158 011	14 463

1. Sans la Grande-Bretagne, l'Irlande et la Norvège.
2. Sans les Pays-Bas.

B. EVOLUTION DU PARC

I. MATERIEL DE TRACTION

I. Fin 1968, l'inventaire du parc des locomotives a fait ressortir un effectif total de 33 027 (18 837) contre 63 437 (31 828) fin 1953. Comme la prestation de transport en voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres, ainsi qu'on constate dans le chapitre A III, s'est cependant accrue pendant cette période, la diminution d'environ 48 (41) % du nombre des locomotives souligne le résultat très favorable de la rationalisation de la traction par l'électrification et la dieselisation.

Les locomotives se répartissent comme suit, sur les trois modes de traction :

Tableau 9. NOMBRE DE LOCOMOTIVES

Mode de traction	Année 1968		Année 1953	
	Unités	%	Unités	%
Locomotives à vapeur	8 103 (4 398)	24,5 (23,4)	57 090 (28 113)	90,0 (88,3)
Locomotives électriques	9 682 (6 543)	29,3 (34,7)	5 083 (3 075)	8,0 (9,7)
Locomotives diesel	15 242 (7 896)	46,2 (41,9)	1 264 (640)	2,0 (2,0)
Total	33 027 (18 837)	100 (100)	63 437 (31 828)	100 (100)

2. Le tableau 10 donne un aperçu de l'évolution de l'effectif des locomotives électriques pour les divers types de courant, y compris les locomotives polycourants.

Cette évolution est caractérisée par la forte progression de locomotives des lignes à courant continu 3 000 V et surtout à courant monophasé 16 2/3 et 50 périodes. Elle est, en outre, caractérisée par la régression du nombre des locomotives pour courant triphasé sur un tiers de l'effectif, conformément au progrès de la reconversion des lignes à courant triphasé sur courant continu 3 000 V en Italie.

L'accroissement du nombre des locomotives pour deux, trois ou quatre systèmes de courant différents à 245 (207) unités dont la mise en service a très souvent, lors de la jonction de réseaux à types de courant différents, heureusement contribué à l'augmentation des vitesses commerciales des trains, notamment des trains internationaux de voyageurs, est remarquable.

3. Le tableau 11 reproduit l'évolution du parc des locomotives Diesel. Dans les six pays de la CEE l'accroissement du nombre des locomotives était relativement plus important pour les locomotives électriques et, dans les autres pays, pour les locomotives Diesel. Il faut remarquer l'accroissement extraordinaire des locomotives Diesel d'une puissance supérieure à 1 000 CV, dont 45 % reviennent à la Grande-Bretagne.

4. Le nombre des automotrices électriques est passé, au cours de la période 1953-1968 de 6 407 (1 419) à 10 934 (2 396).

Il faut remarquer que l'augmentation intervenue, aussi bien pour les automotrices à courant continu (660-1 200 CV), que pour celles à courant monophasé 50 périodes, revient presque exclusivement à la Grande-Bretagne qui possède 70 % de l'effectif total des automotrices électriques; ces chiffres comprennent cependant les remorques à poste de commande et les remorques. L'accroissement des

Tableau 10. NOMBRE DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES, SUBDIVISE SELON LE TYPE DE COURANT

Type de courant	Année 1968		Année 1953	
	Unités	%	Unités	%
Locomotives pour :				
Courant continu 600-1 200 V ...	73[1] (-)	0,7	22 (13)	0,5
Courant continu 1 500 V	1 525 (1 376)	15,8	1 250 (1 100)	24,6
Courant continu 3 000 V	2 145 (1 812)	22,2	1 003 (945)	19,7
Courant monophasé 16 2/3 pér. ...	4 462 (2 204)	46,1	2 246 (460)	44,2
Courant monophasé 50 pér.	1 086 (802)	11,2	5 (5)	0,1
Courant triphasé .	146 (142)	1,5	557 (552)	10,9
2 types de courant	210 (183)	)	- (-)	
3 types de courant	8 (7)	) 2,5	- (-)	-
4 types de courant	27 (17)	)	- (-)	
Total	9 682 (6 543)	100	5 083 (3 075)	100

1. 59 locomotives électro-Diesel incluses.

Tableau 11. NOMBRE DES LOCOMOTIVES DIESEL SUBDIVISE SELON LA CATEGORIE DE PUISSANCE

Puissance	Année 1968		Année 1953	
	Unités	%	Unités	%
Jusqu'à 350 CV ...	5 005 (2 538)	32,8	848 (373)	67,1
De 351 à 1 000 CV .	4 731 (3 195)	31,0	373 (261)	29,5
De 1 001 à 2 000 CV	4 302 (1 983)	28,2	42 (6)	3,4
Au-dessus de 2 000 CV	1 204 (180)	8,0	1 (-)	1
Total	15 242 (7 896)	100	1 264 (640)	100

automotrices à deux systèmes de courant est surtout dû à l'Espagne qui exploite des lignes à courant continu 1 500 et 3 000 CV. En Italie, par contre, les 25 remorques automotrices à courant continu qui permettaient avec des automotrices à courant triphasé une exploitation à deux systèmes de courant ont été réformées après que les lignes exploitées en courant triphasé aient été transformées pour la plupart en courant

continu. L'Allemagne est le seul pays à utiliser des automotrices à accumulateurs dont l'effectif a doublé au cours de la période considérée.

5. Pour la période considérée, on a connu un accroissement considérable du nombre des automotrices diesel de 2 834 (2 032) à 8 726 (3 343) unités et un transfert en pourcentage vers des unités de plus forte puissance. Environ 44 % de toutes les automotrices Diesel reviennent à la Grande-Bretagne; ces chiffres comprennent cependant les remorques à poste de commande et les remorques.

Seules la France, l'Allemagne et l'Italie disposent, chacune pour sa part, d'environ 1 000 unités d'automotrices Diesel.

6. Pour préciser, il convient de signaler :

En Belgique, la SNCB a commandé 30 locomotives électriques à bogies monomoteurs dont 15 unités seront mises en service en 1969; en plus, 42 automotrices électriques doubles. Une convention a été passée entre le ministère des Affaires Economiques, un groupement de constructeurs et la SNCB pour l'étude d'une locomotive quadricourant 7 000 CV à thyristors pouvant éventuellement circuler à 200 km/h.

D'autre part, une locomotive électrique du parc a été adaptée en vue des essais à 200 km/h.

En France, le parc de locomotives à vapeur a subi une nouvelle et importante diminution. Par contre, 54 locomotives électriques destinées à la desserte des lignes nouvellement électrifiées et 28 éléments automoteurs électriques pour la banlieue de Paris ont été mis en service. D'autre part, 87 locomotives Diesel de ligne et 29 éléments automoteurs de 330 kW ont contribué à la modernisation de la traction Diesel. A la suite des essais très satisfaisants du "turbotrain" mis en service en 1967, la SNCF a décidé d'en commander 10 unités. Les programmes actuels conduisent à une suppression totale de la traction vapeur pour 1972.

En Italie, 2 locomotives électriques, 69 locomotives Diesel de ligne et 67 locomotives Diesel de manœuvre sont entrées en fonction. En disposant de ce matériel il sera possible d'éliminer complètement les locomotives à vapeur de manœuvre.

En Autriche, la conversion de la traction à vapeur en traction électrique et en traction Diesel s'est poursuivie; 13 nouveaux engins de traction électrique et 8 nouveaux engins de traction Diesel ont été mis en service.

En Espagne, le matériel nouveau était le suivant : 39 locomotives Diesel (7 de ligne et 32 de manœuvre), 78 trains automoteurs Diesel, 1 locomotive électrique bi-tension 1500/3000 V et 22 unités électriques bi-tension composées d'une voiture à moteur et une remorque. Les acquisitions prévues pour les cinq prochaines années sont de l'ordre de 74 locomotives Diesel de ligne, 35 locomotives Diesel de manœuvre, 54 trains automoteurs, 5 trains Talgo, 65 locomotives électriques et 20 électrotrains.

En Suède, 4 locomotives et 47 rames automotrices aux thyristeurs pour les services de banlieue ainsi que 2 locomotives Diesel électriques ont été livrées.

En Suisse, 19 locomotives électriques et 8 locomotives Diesel ont été mises en service. Les mises au rebut de locomotives anciennes se chiffrent à 23 locomotives et automotrices et à 6 locomotives à vapeur (les 6 dernières).

En Yougoslavie, des locomotives à vapeur ne seront affectées dans l'avenir qu'aux lignes secondaires. La traction Diesel ne cesse de progresser. Il y a eu livraison assez importante de rames Diesel, de rames électriques et d'autorails.

II. MATERIEL DE TRANSPORT

a) Wagons à marchandises

1. Le nombre des wagons à marchandises des administrations ferroviaires (sans la Grande-Bretagne) s'élevait fin 1968 à 968 678 (694 049) contre 1 103 321 (823 070) fin 1953. A ce nombre, s'ajoutent fin 1968, 430 275 wagons à marchandises des chemins de fer britanniques contre 1 107 110 fin 1953 et 162 697 (135 051) wagons de particuliers contre 112 082 (92 435) fin 1953. Malgré le recul du nombre, la capacité des wagons à marchandises s'est toutefois accrue de 21 437 (16 786) à 24 497 (18 466) millions de tonnes; il en résulte une augmentation de la charge utile moyenne par wagon de 19,4 (20,4) à 25,3 (26,6) tonnes. Pour les wagons de particuliers, cette charge est même passée de 20,3 (21,2) à 28,2 (28,6) tonnes.

2. Le tableau 13 montre l'effectif des wagons des pays Membres et le tableau 14 reproduit la répartition des wagons à marchandises suivant le type de construction et la part revenant au parc EUROP et au parc POOL.

Tableau 12. WAGONS A MARCHANDISES

Année	Wagons des chemins de fer (Nombre total) 1968	Wagons des chemins de fer (Nombre total) 1953	Wagons des chemins de fer (dont des pools) 1968	Wagons des chemins de fer (dont des pools) 1953	Wagons des particuliers (Nombre) 1968	Wagons des particuliers (Nombre) 1953
Allemagne	272 197	248 707	86 204	50 000	42 088	35 737
Belgique	43 612	77 867	18 021	19 500	5 106	5 108
France	241 100	349 800	90 000	50 000	75 300	43 000
Italie	113 697	119 888	24 216	14 600	12 070	8 349
Luxembourg	3 483	4 174	1 533	1 229	487	241
Pays-Bas	19 960	22 634	4 800	4 000	-	-
Pays de la CEE ...	694 049	823 070	224 774	139 329	135 051	92 435
Autriche	33 666	28 616	8 179	4 500	3 682	3 355
Danemark	10 390	13 636	4 591	800	734	691
Espagne	54 162	74 810	-	-	11 352	10 885
Grande-Bretagne .	430 275	1 107 110	-	-	1 067	...
Grèce	...	...	-	-	...	...
Irlande	9 805	12 256	-	-	163	178
Norvège	10 089	12 294	-	-	469	166
Portugal	7 671	8 446	-	-	669	924
Suède	47 555	41 042	-	-	5 266	2 840
Suisse	25 632	18 327	9 147	3 932	6 699	3 031
Turquie	16 770	14 582	-	-	1 227	662
Yougoslavie	58 889	56 242	-	-	-	-
Autres pays	704 904	1 387 361	21 807	9 232	31 328	22 982
Tous les pays	1 398 953	2 210 431	246 681	148 561	166 379	115 417

3. Une comparaison de ces chiffres fait ressortir un sensible recul du nombre des wagons tombereaux soit de 29 (37) %, à la suite de la modification structurelle intervenue pour les marchandises transportées et un accroissement de l'effectif des autres wagons d'environ 18 (26) %. Le parc EUROP accuse encore un accroissement portant aussi bien sur le nombre des wagons tombereaux que sur celui des wagons couverts; le total des wagons affectés a cependant fléchi par rapport au maximum du 31 décembre 1966 et ce, probablement pour les raisons mentionnées ci-dessus. Cette perte est en partie équilibrée par l'effectif du parc des wagons plats du POOL qui réunit toutes les administrations du pool EUROP, à l'exception de celle de l'Autriche. Le nombre des wagons de type standard et de type unifié a atteint, fin 1968, un tiers du nombre total. Il faudra attendre maintenant les décisions que les administrations des chemins de fer vont prendre pour une deuxième phase de standardisation car à la suite de l'introduction prévue de l'attelage automatique, on ne saura poursuivre la construction classique des wagons de type standard ou unifié, de plus, la modification structurelle intervenue en transports marchandises, notamment par les transformations dans le domaine de l'énergie, oblige à une nouvelle orientation. Les wagons à marchandises à quatre essieux et plus qui présentent des avantages pour la conversion en attelage automatique, correspondent à une partie très minime du parc total, soit 7,5 (9,7) %. Dans ce pourcentage est compris, comme il ressort d'une enquête effectuée en 1966, environ un quart de wagons tombereaux et couverts, et trois quarts de wagons dénommés "autres wagons".

4. Pour préciser, il convient de remarquer :

Tableau 13. WAGONS A MARCHANDISES (SANS LA GRANDE-BRETAGNE)

	Année 1968 Nombre		%	Année 1953 Nombre		%
A. Wagons des chemins de fer						
a) tous les wagons : dont :						
wagons tombereaux	327 465	(221 731)	33,8	460 630	(353 883)	41,7
wagons couverts	401 773	(283 357)	41,5	440 972	(319 826)	40,0
autres wagons ..	239 440	(188 961)	27,7	201 719	(150 361)	18,3
Total a)	968 678	(649 049)	100,0	1 103 321	(823 070)	100,0
b) Parc EUROP : dont :						
wagons tombereaux	117 511	(108 337)	47,6	89 287	(83 855)	60,1
wagons couverts	91 904	(80 883)	37,3	59 274	(55 474)	39,9
c) Parc POOL :						
wagons plats ...	37 266	(35 554)	15,1	-	(-)	-
Total b) et c) ...	246 681	(224 774)	100,0	148 561	(139 329)	100,0
d) Wagons de type standard	184 525	(164 636)	56,7	850 [1]	(850)	...
e) Wagons de type unifié	141 118	(100 709)	43,3	4 155 [1]	(3 062)	...
Total d) et e) ...	325 643	(265 345)	100,0	5 055 [1]	(3 912)	...
f) Wagons à 4 essieux et plus ...	73 244	(63 287)	7,5	24 105 [2]	(20 656)	...
B. Wagons de particuliers dont :						
wagons tombereaux*	5 918	(4 591)	...	2 730	(2 044)	...
wagons couverts* ..	7 004	(5 408)	...	3 057	(2 518)	...
autres wagons* ...	87 804	(49 804)	...	52 500	(44 973)	...
Total B** ..... dont :	166 379	(135 051)	...	115 417	(92 435)	...
à 4 essieux et plus ...	30 833 [3]	(27 826)	18,9	5 857 [3,4]	(5 017 [4]	...

* Sans les wagons de particuliers de la France et de l'Espagne.
** Y compris les wagons de particuliers de la France et de l'Espagne.
1. Sans la Yougoslavie.
2. Sans l'Espagne et la Yougoslavie.
3. Sans l'Espagne, la Suède et la Yougoslavie.
4. Sans la France.

En Allemagne, l'évolution est caractérisée par une diminution constante du nombre de wagons couverts et ouverts des types courants mais une augmentation continue du nombre de wagons de construction spéciale, pour tenir compte des exigences de la clientèle désireuse d'avoir à sa disposition des engins de manutention plus modernes (tels que grues, chariots gerbeurs, engins pneumatiques et bandes porteuses). A noter les premiers achats de containers et de wagons-porteurs dont la DB a besoin pour mettre en valeur ses nouvelles offres de prestation. Pour les wagons plats on note une tendance accrue pour passer du wagon à 2 essieux aux wagons à bogies.

En Autriche, il y a eu livraison de 1 468 wagons à marchandises de grande capacité et de 6 wagons couverts de grande capacité à toit coulissant et, en outre, acquisition, par voie de contrat de bail, par les chemins de fer autrichiens, de 58 wagons plats à quatre essieux.

En Belgique, l'augmentation de la capacité de transport, la modernisation concernant le chargement (wagons types autocalants) et de déchargement (par gravité - déchargement pneumatique); et la spécialisation des wagons pour transport de produits déterminés est en cours.

En Espagne, le matériel nouveau était le suivant : 45 voitures, 38 remorques pour unités de train à 3 000 V, 336 wagons (234 wagons plateforme à bogies pour le transport de matériels sidérurgiques et 102 wagons citernes à bogies pour le transport de naphta). Les acquisitions prévues pour la période 1969-1973 sont les suivantes : 45 voitures, 3 535 wagons ordinaires et spéciaux et 940 containers.

En France, l'effort de renouvellement du parc de wagons s'est poursuivi avec la réception de 7 676 wagons neufs et la modernisation de 2 730 wagons anciens.

En Grande-Bretagne, il y eu livraison de 472 nouveaux wagons et de 1 852 containers pour affectation aux transports par trains porte-containers ainsi que 1 518 nouveaux wagons à charbon de grande capacité et de 104 wagons à cendre folle à déchargement à la pression pour affectation au service de desserte de nouvelles centrales électriques : 26 chassis de wagons à charbon superflus et 220 wagons à minerais de fer ont, en outre, été transformés pour le transport respectivement de véhicules à moteur et de rouleaux de tôles d'acier.

De nouveaux wagons de plus grande capacité, à frein à air, des types les plus courants et aptes à circuler à la vitesse de 75 m. p. h. sont à l'étude; les premiers de ces wagons - wagons couverts - sont maintenant en cours de fabrication et l'on escompte que d'autres types - wagons pour le transport d'acier et wagons découverts à bords hauts - seront en cours de production l'année prochaine pour aller constituer le premier contingent de renouvellement du parc de wagons pour tous besoins.

En Italie, 761 wagons ont été livrés.

Au Luxembourg, 300 wagons de type unifié ont été mis en service.

Aux Pays-Bas, le parc marchandises a été enrichi de 18 wagons ouverts, de 50 wagons spéciaux et de 15 wagons particuliers.

En Norvège, le nombre des wagons spéciaux s'est accru. Les anciennes unités vont être modernisées pour les rendre aussi pratiques que les nouvelles.

En Suède, dans le nombre d'environ 1 100 wagons livrés se trouvent aussi bien des wagons standards que les wagons spéciaux.

Parmi les wagons spéciaux se trouvent les wagons à bogies destinés aux transports de minerai ayant une charge par essieu de 25 tonnes, les wagons d'une longueur de surface de chargement de 24, 5 m destinés aux transports de containers et/ou de semi-remorques ainsi que les wagons à bogies pour le transport de produits pulvérulents et huileux.

En Suisse, 200 wagons plats à 2 essieux,
250 wagons plats à bogies,
120 wagons couverts à parois coulissantes, et
84 wagons spéciaux pour le transport de chars,
ont été livrés.

b) Voitures et fourgons à bagages

5. L'effectif du parc des voitures a fléchi de 117 386 (53 857) unités fin 1953 à 87 082 (47 582) unités en 1968. Comme les acquisitions ont porté sur des voitures à bogies au lieu de voitures à deux essieux, le nombre des places assises n'aura sans doute pas subi de modification.

En Grande-Bretagne, le parc des voitures présente une évolution analogue à celle du parc des wagons à marchandises,

autrement dit, marque un recul de 43 %. En Grande-Bretagne et en mesure restreinte aussi dans d'autres pays, la transition de la traction par locomotives aux automotrices joue un rôle considérable.

Les mêmes raisons expliquent sans doute aussi le recul que marque le parc des fourgons à bagages, à savoir de 45 823 (21 902) à 23 438 (10 744) unités.

L'Italie, l'Autriche, la Turquie et la Yougoslavie accusent une légère augmentation des voitures tandis que la Belgique, le Luxembourg, le Danemark, l'Espagne, l'Irlande et la Suède accusent un considérable recul.

6. Pour préciser, il convient de remarquer :

En ce qui concerne l'acquisition de matériel voyageurs en Allemagne, l'intérêt principal s'est porté en premier lieu sur le remplacement des voitures réformées par des voitures neuves. De plus, il faut tenir compte du besoin croissant en voitures de construction spéciale (voitures TEE, voitures-couchettes, voitures-restaurant).

En Autriche, sont venus s'ajouter à l'effectif 78 voitures à quatre essieux destinées au trafic intérieur, ainsi que 2 voitures à poste de commande et 7 voitures intermédiaires pour trains rapides interurbains.

En Belgique, l'effectif a diminué de 9 voitures en bois. Il n'est pas prévu de changement à l'effectif dans les prochaines années.

En France, le parc de voitures s'est modernisé par la mise en service de 225 unités nouvelles, dont 99 voitures aux normes UIC et 7 voitures-restaurants, compensant ainsi le retrait de 545 véhicules de type ancien.

En Grande-Bretagne, l'effectif en matériel voyageurs a encore diminué suite à la politique de concentration sur les grandes lignes. L'on note la livraison, en 1968, de 225 voitures neuves à frein à air et de 36 voitures postales neuves; en revanche, des voitures de type plus ancien ont été éliminées; l'étude de voitures de type nouveau pour trafic interurbain présentant meilleur rapport de charge utile/tare, meilleure insonorisation et pour lesquelles est projeté l'aménagement d'un conditionnement d'air a débuté. L'étude d'une nouvelle rame électrique à éléments multiples pour affectation aux lignes de banlieue à grand trafic se poursuit.

En Italie, les livraisons de 301 voitures et 42 fourgons à bagages et postaux ont été effectuées.

Aux Pays-Bas, le parc voyageurs a été enrichi de 26 voitures remorquées et de 16 rames doubles électriques.

En Suède, les dernières voitures à caisse en bois ont été mises hors de service. Les voitures assises du type de l'année 1960 ont été livrées probablement pour la dernière fois. La livraison de 25 voitures-restaurant libre-service est en cours.

En Suisse, les commandes 1968 et 1969 comprennent :

30 voitures-couchettes,
40 voitures AB,
160 voitures et 30 fourgons unifiés pour le service interne.

Les CFF étudient la construction d'une nouvelle voiture pour le service interne avec caisse inclinable dans les courbes et munie d'une installation de climatisation.

III. LE ROLE DE L'EUROFIMA

1. Au total, les opérations effectuées par EUROFIMA ont porté, au cours de l'année 1968, sur le montant de ressources nouvelles équivalant à environ 304 millions de francs suisses; leur volume a ainsi marqué un nouvel accroissement (il représentait environ 243 millions de francs suisses pour l'année 1967). Les remboursements d'emprunts se sont élevés, pendant la même période, à 74 millions de francs suisses. De plus, il convient de remarquer que les opérations décrites ci-dessus ne tiennent pas compte de l'emprunt de 40 millions de francs suisses émis dans le courant du mois de décembre 1968, mais libéré le 10 janvier 1969.

2. Le montant global des fonds que la Société a pu mettre à la disposition de ses membres depuis sa fondation s'élève (exprimé en francs suisses) à 1 436 millions. Sur ce total, 387 millions avaient été remboursés à la fin de 1968.

3. Au cours de l'année 1968 ont été livrés 33 locomotives Diesel, 4 locomotives électriques, 126 voitures à voyageurs (dont 18 voitures-lits), 3 autorails avec remorques et 425 wagons (dont 307 wagons à bogies). Dans le même temps, 55 locomotives Diesel, 31 voitures à voyageurs et une rame électrique, qui faisaient l'objet de contrats de location-vente venus à expiration, sont devenues propriété des administrations antérieurement locataires.

C. EVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE

I. INSTALLATIONS FIXES (à l'exception de l'électrification)

1. Généralités : Quant aux installations fixes des réseaux, l'activité principale a intéressé les travaux permettant à la fois d'améliorer les installations et de réduire les coûts pour le personnel et le matériel, par exemple, le soudage des rails, le remplacement de vieux postes de commande par des postes modernes centralisés, la modernisation ou le remplacement des passages à niveau, l'amélioration des réseaux urbains, la modernisation et concentration des gares de triage et la mise en service de terminals pour le transbordement des containers.

2. En Allemagne, ont été renouvelés les rails sur 1 152 km de voies, 1,24 million de traverses en bois et 0,42 million de traverses en béton pour 842 km de voie et 2 212 aiguilles. La longueur de rails soudés a encore augmenté à 44 320 km, c'est-à-dire 73 % de la longueur totale des voies. La proportion des aiguilles soudées s'élève aussi à 73 %.

68 postes de signalisation de technique moderne ont été soit achevés dans leur construction, soit mis en service. L'achèvement de 36 autres postes est imminent. Ainsi 256 anciens postes mécaniques et électro-mécaniques dont l'entretien était très coûteux sont devenus superflus. A la fin de l'année 874 postes de signalisation de technique moderne ont été en service. 92 % des lignes à double voie et 59 % des lignes à voie unique et 98 % des engins de traction circulant sur des lignes principales sont équipés de la commande automatique d'arrêt des trains (Indusi). 500 autres appareils de voie situés loin des postes et pour la plupart fortement fréquentés dans les deux positions des aiguilles ont été munis du chauffage à propane et 1 370 appareils de voie du chauffage électrique. Il y a actuellement 2 500 appareils munis du chauffage à propane et 3 770 appareils munis du chauffage électrique. Après des essais préalables concluants on a commencé, dans la région de Hanovre, à construire des installations d'essai pour la gestion centralisée, la mécanisation et l'automatisation de la comptabilité et du décompte en trafic marchandises à l'aide de calculatrices électroniques.

175 installations à feux clignotants ou à signaux lumineux - dans la plupart des cas avec demi-barrières en remplacement de barrières gardées - 92 barrières à appel, 18 barrières équipées de signaux lumineux et 17 postes de télévision ont été mis en service. 736 passages à niveau ont pu être supprimés dont 80 ont été remplacés par des ouvrages et 321 sont devenus superflus parce que situés sur des lignes secondaires dont la fermeture a été décidée.

Par des améliorations du tracé sur des parcours d'une certaine longueur, plusieurs lignes importantes ont pu être aménagées pour relever la vitesse autorisée de 100 à 120 km/h ou de 120 à 140 km/h.

Les travaux pour la construction des réseaux urbains à Münich et à Hambourg ont avancé suivant leur programme. La ligne express du réseau urbain de Düsseldorf a pu être prolongée. En juillet, le contrat portant sur le financement du réseau urbain de la Ruhr a été signé. A Frankfurt (M) également les négociations menées pour le financement du réseau urbain se sont terminées. Après l'achèvement des études préalables, l'aéroport de Frankfurt (M) sera relié dans les années à venir à la ligne principale Mainz-Frankfurt (M). Pour ce qui concerne la ligne de jonction à Stuttgart, on prépare le premier contrat de financement.

Sept terminals Frankfurt (M), Mannheim, Ludwigshafen, Nürnberg, München et Basel Bad Bf ont été définitivement mis en service pour le trafic combiné avec containers. Six autres terminals ont pu être mis en service pour la plupart au printemps 1969.

3. En Belgique, les travaux de remaniement des installations de plusieurs gares de la ligne Liège-Namur se poursuivent conformément au planning. La SNCB a poursuivi activement l'équipement des grands ports en installations de voies. Des installations de transbordement pour transcontainers ont été mises en service à Zeebrugge, Anvers, Bruxelles. Au cours de l'année, 126 km de voies ont été équipées de longs rails soudés. Jusqu'à présent, 904 km de voies de ce genre ont été posés. Grâce à la construction d'ouvrages d'art, la SNCB a supprimé en 1968, 12 passages à niveau situés sur des lignes importantes, 87 traversées à niveau ont

été équipées de signaux routiers automatiques et 62 furent pourvues également de carrières partielles. La SNCB a poursuivi la concentration de la manœuvre des signaux et des aiguillages et a réalisé 11 nouvelles cabines "tout relais" en remplacement de 63 cabines d'anciens types. Des calculateurs électroniques, reliés à de nombreux téléscripteurs, ont été installés dans quatre gares de triage, en vue d'introduire progressivement la gestion mécanisée du trafic des marchandises par wagons complets.

4. En France, la modernisation technique du réseau ferroviaire s'est caractérisée en 1968 par les opérations suivantes :

- la poursuite de la mise en place du réseau de transmission des données;
- l'amélioration de la circulation par l'équipement, le renouvellement et l'entretien des voies et l'étude du relèvement des vitesses-limites;
- l'installation de nouveaux passages à niveau à signalisation automatique;
- la modernisation d'installations de télécommunication;
- des travaux portant sur les gares de voyageurs, de marchandises et de constructions diverses;
- enfin de nombreux chantiers intéressant des ouvrages d'art.

Les réalisations importantes dans ce domaine ont été :

- la mise en service du centre de gestion des messages entraînant une exploitation effective à partir de plusieurs équipements terminaux définitifs;
- l'entrée en service, en mars 1969 de la gare souterraine de banlieue de Paris-Austerlitz et d'une importante tranche des installations définitives de la nouvelle gare de Paris-Montparnasse;
- la reconstruction du bâtiment voyageurs de Nantes et celui de Nimes;
- de nombreux chantiers en cours en banlieue pour le compte de la RATP (Métro) ou en liaison avec les travaux du RER (Réseau Express Régional);
- la construction de haltes desservant des zones d'urbanisation rapide et des installations de garage ou remisage des rames de banlieue;
- l'aménagement à Hendaye d'un chantier de changement de bogies destinés aux wagons-lits circulant de Paris à Madrid;
- l'installation de portiques aptes à la manutention de transcontainers.

5. En Italie, les chemins de fer poursuivent l'utilisation de rails de 60 kg/m, soudés en longues barres, avec traverses de béton précontraint pour permettre l'augmentation du poids par essieu des circulations de marchandises jusqu'à 20 tonnes et la mise en activité simultanée de circulations de voyageurs par vitesse même au-dessus de 160 km/h.

On a adopté des mesures pour la mise en activité, le 1er juin 1969, de circulations rapides à 180 km/h sur le parcours Roma-Sezze Romano de la ligne Roma-Napoli, dans l'attente de l'adaptation de la ligne susdite. Les travaux pour le redoublement des lignes Battipaglia-Reggio Calabria; Genova-La Spezia; Genova-Ventimiglia et Ancona-Pescara ont été poursuivis.

6. Luxembourg : pas de remarques.

7. Aux Pays-Bas, la longueur totale du réseau équipé de bloc automatique s'est accrue de 75 km et atteint 1 303 km. La longueur du réseau équipé du système de commande centralisée de la circulation, était de 433 km. La longueur du réseau équipé du système de commande de la marche des trains était de 319 km. Plus de 133 km de voies ont été équipés de barres longues soudées de sorte qu'à la fin de 1968 la longueur de voies ainsi équipées était de 790 km. En 1968, le nombre des passages à niveau équipés de feux clignotants automatiques a atteint 652.

Le nombre total des passages à niveau équipés de demi-barrières automatiques a atteint 385.

8. En Autriche, on a poursuivi l'aménagement de tronçons de lignes à voie unique très utilisés, achevé le doublement de la voie de la ligne Krumpendorf-Pörtschach; la pose d'une deuxième voie entre Kematen et Zirl sur la ligne d'Arlberga a progressé; sur la Tauerbahn, le doublement du tronçon de ligne Pusanitz-Spittal-Millstättersee a été amorcé. Pour augmenter la sécurité de l'exploitation, d'autres lignes encore ont été dotées de la commande automatique d'arrêt des trains (Indusi).

9. Au Danemark, une plus grande simplification du réseau des voies dans les gares

et simultanément la prolongation nécessaire des voies d'évitement et de croisement a été poursuivie. Conjointement avec ces travaux, les gares sont munies d'installations modernes de sécurité, et les lignes sont équipées avec les installations de block de section automatique. Dans une plus grande mesure, les gares sont adaptées à la commande centralisée de trafic.

10. En Espagne, les réalisations les plus importantes poursuivies dans les "grandes artères européennes" sont les suivantes :

- renouvellement de 399 km de voies, dans la majorité avec des traverses en béton et des rails de 54 kg;
- travaux dans les gares importantes;
- installation du changement automatique de séparation de roues pour le train Talgo à la gare d'Irun et commencement des travaux à la gare de Port-Bou;
- renforcement des ponts;
- modernisation des ateliers et des dépôts;
- installation de sécurité, enclenchements mécaniques dans les gares;
- amélioration des lignes de communications par haute fréquence entre Madrid et Miranda de Ebro.

11. Grande-Bretagne : pas de remarques.

12. Grèce : pas de remarques.

13. En Irlande, de nouvelles voies de débord ont été aménagées et des déverseurs pour la manutention de concentrés de plomb et de zinc ont été mis en place, comme a été amorcée, sur la ligne principale de Dublin-Cork, l'installation de signaux avancés à feu de couleur, devant permettre aux trains de circuler à plus grande vitesse. Des grues à portique ont été installées en trois endroits.

Au sujet de l'entretien de la voie, il y a lieu de signaler un renouvellement de la voie sur 23 km et un renouvellement des traverses sur 76 km.

14. En Norvège, les efforts ont essentiellement porté - au cours des dix dernières années - sur la modernisation et le renforcement des rails, s'étendant à l'heure actuelle aux lignes secondaires assez importantes; en vue de les rendre aptes à supporter des charges par essieu de 18 tonnes. Le soudage continu de rails a été introduit depuis cinq ans; 12 % des rails sont maintenant soudés.

15. Au Portugal, les travaux suivants sont en cours ou projetés :

- renouvellement de la voie avec correction des tracés, y compris le renouvellement de 888 km de voies appartenant aux grandes artères européennes;
- modernisation du système de signalisation des lignes qui n'ont pas encore été converties à la traction électrique;
- construction d'un nouveau pont sur le Douro, renforcement et substitution de plusieurs autres ponts;
- amélioration des gares, y inclus l'augmentation de leur capacité.

16. En Suède, des systèmes CTC ont été mis en service sur 146 km de voie unique et 8 km de double voie. Des systèmes à block automatique ont été mis en service sur 22 km de voie unique et 5 km de double voie. 23 installations de sécurité commandées par des postes "tout relais", dont quatre sur la double voie, ont été achevées. Un nouveau dépôt de voitures a été construit pour le contrôle des rames automotrices de banlieue de Stockholm. Un pont-levis sur le canal de Gothie a été construit. La pose des longues barres soudées a intéressé 170 km de voies. L'échange de ballast de carrière contre ballast de macadam a été réalisé sur 130 km de voies. Au cours de l'année 1968, le développement de la commande centralisée des sous-stations d'alimentation des lignes, des sous-stations à redresseurs et des interrupteurs des caténaires s'est poursuivi.

17. En Suisse, la modernisation comprend :

- construction d'une seconde voie sur les tronçons encore à voie unique, par exemple entre Sion et Brigue, Bienne et Neuchâtel, Lenzbourg et Arth-Goldau;
- amélioration de lignes en vue de vitesses supérieures;
- extension des gares situées à des nœuds ferroviaires;
- extension des gares intermédiaires par des voies de dépassement de 750 m de longueur, des quais de gare accessibles par passages inférieurs ou supérieurs, des installations électriques de sécurité;

- équipement des lignes avec le block automatique et la circulation banalisée;
- construction de lignes de raccordement pour supprimer les rebroussements et pour contourner les nœuds ferroviaires importants;
- construction de sauts-de-mouton aux bifurcations et croisements avec d'autres lignes;
- installation de gares de triage centrales et modernes;
- suppression de passages à niveau.

18. En Turquie, on a :

- renouvelé les rails pour 51 km de voie : 40 km à la ligne Irmak-Zonguldak et 11 km à la ligne Haydarpasa-Ankara;
- renforcé 36 km de voie aux lignes du Sud.

En ce qui concerne les travaux en cours de CTC et de télécommunication, les installations de CTC sur le parcours Eskisehir-Polatli (165 km) sont mises en service d'essai.

En outre, on a continué les travaux d'entretien et de renouvellement de la voie (remplacement et augmentation de travelage des traverses, variantes et relevage de la voie, renforcement et renouvellement des ouvrages d'art, etc.).

19. En Yougoslavie, on a entrepris la construction de six gares de triage et l'aménagement d'un assez grand nombre de gares de triage et de gares à marchandises, la modernisation d'installations de sécurité SS et TT de gares et de cantonnement (block) automatique ainsi que l'installation de commande des trains par télécommunications, l'installation d'arrêt automatique des trains, l'équipement pour télécommunications ferroviaires, des installations de signalisation automatique aux passages à niveau très fréquentés.

Le soudage de rails en de longs rails continus est entièrement achevé.

Le renouvellement de 177 km de lignes ferroviaires a été accompli.

II. ELECTRIFICATION

1. La longueur du réseau électrifié s'est accrue en 1968 de 1 478 km pour atteindre ainsi 49 922 (27 749) km. De fin 1968 à octobre 1969, elle s'est encore accrue de 586 (184) km pour maintenant totaliser 50 508 (27 933) km. Le tableau 14 qui suit, donne la répartition du kilométrage entre les divers types de courant, fin octobre 1969.

Tableau 14. REPARTITION DU KILOMETRAGE ENTRE LES DIVERS TYPES DE COURANT

Type de courant	Tous les pays de la CEMT			Pays de la CEE		
	km	%		km	%	
Courant continu 600 - 1 200 V ...	2 127	4,2	41,2	177	0,6	54,3
Courant continu 1 500 V	7 111	14,1		6 392	23,0	
Courant continu 3 000 V	11 618	22,9		8 599	30,7	
Courant monophasé 16 2/3 pér.	22 740	45,0	58,8	8 180	29,3	45,7
Courant monophasé 50 pér.	6 413	12,8		4 133	14,8	
Courant triphasé ..	499	1,0		452	1,6	
Total	50 508	100,0	100,0	27 933	100,0	100,0

2. Environ 63 % de la longueur totale du réseau électrifié se répartissent entre quatre pays, à savoir la France (8 906 km), l'Allemagne (8 173 km), l'Italie (7 911 km) et la Suède (6 958 km). Les 18 560 kilomètres restants, soit 37 %, se répartissent sur douze autres pays. Deux pays (la Grèce et l'Irlande) ne possèdent pas de lignes électrifiées. Sur la part du réseau total qui revient au réseau électrifié, soit environ 28 %, ont été transportés environ 67 % des tonnes-kilomètres brutes (sans la Grande-Bretagne, l'Irlande et la Norvège).

3. Les programmes déjà établis prévoient que jusqu'en 1973, le réseau des grandes artères s'accroîtra encore de 1 017 (313) km et celui des autres lignes de 2 069 (856) km. Plus de 42 % de ces 3 086 km à savoir 1 304 km, reviennent à la Yougoslavie, 571 km à la France, 503 km à l'Allemagne, 218 km à l'Autriche, 172 km à la Norvège, 130 km à la Turquie, 95 km à la Belgique, 77 km au Portugal, 14 km au Danemark et 2 km à la Suisse.

4. Si ces programmes étaient réalisés, 88 (86) % des grandes artères européennes (sans les liaisons de Belgrade avec la Grèce et la Turquie, mais avec la ligne directe Madrid-Burgos qui fut ouverte à la circulation en 1968) seraient électrifiées en 1973.

5. La carte des lignes électrifiées mise à jour à la date d'octobre 1968 qui était annexée au rapport de l'année passée n'a pas été établie cette année parce que l'accroissement en 1969 est trop faible.

D. CONSOMMATION EN ENERGIE

1. Les chapitres A - C rappellent à plusieurs reprises les effets favorables - rationalisation plus poussée et rendement accru - qu'ont eu l'électrification et la dieselisation, mesures ayant également une influence décisive sur la consommation en énergie.

2. La consommation en énergie électrique pour la traction est passée de 7,58 (3,97) milliards de kWh en 1953 à 18,79 (11,97) milliards de kWh en 1968 et celle en gas-oil de 0,32 (0,14) à 3,24 (0,99) millions de tonnes, alors que la consommation en charbon a fléchi de 40,27 (18,39) à 8,02 (3,28) millions de tonnes.

3. Le tableau 15 reproduit la consommation en énergie des années 1968 et 1953 convertie en EC (=Equivalence charbon). Comme résultat de la rationalisation due à l'électrification et la dieselisation, on constate que la consommation en énergie de 1968 ne s'élève qu'à 44 (50) % de celle de 1953, bien que les prestations de transport aient considérablement augmenté.

Tableau 15. CONSOMMATION EN ENERGIE DES ENGINS MOTEUR

Mode de traction	Année 1968			Année 1953		
	(1 000 t. EC)**		%	(1 000 t EC)		%
Traction à vapeur* ...	8 023	(3 275)	40 (32)	40 273	(18 385)	85 (90)
Traction Diesel	3 239	(991)	15 (10)	315	(139)	7 (1)
Traction électrique ...	9 399	(5 983)	45 (58)	3 791	(1 985)	8 (9)
Tous les modes	20 661	(10 249)	100 (100)	47 379	(20 509)	100 (100)

* Houille, y compris lignite et fuel oil.
** Conversion des modes d'énergie en équivalence charbon (EC) :

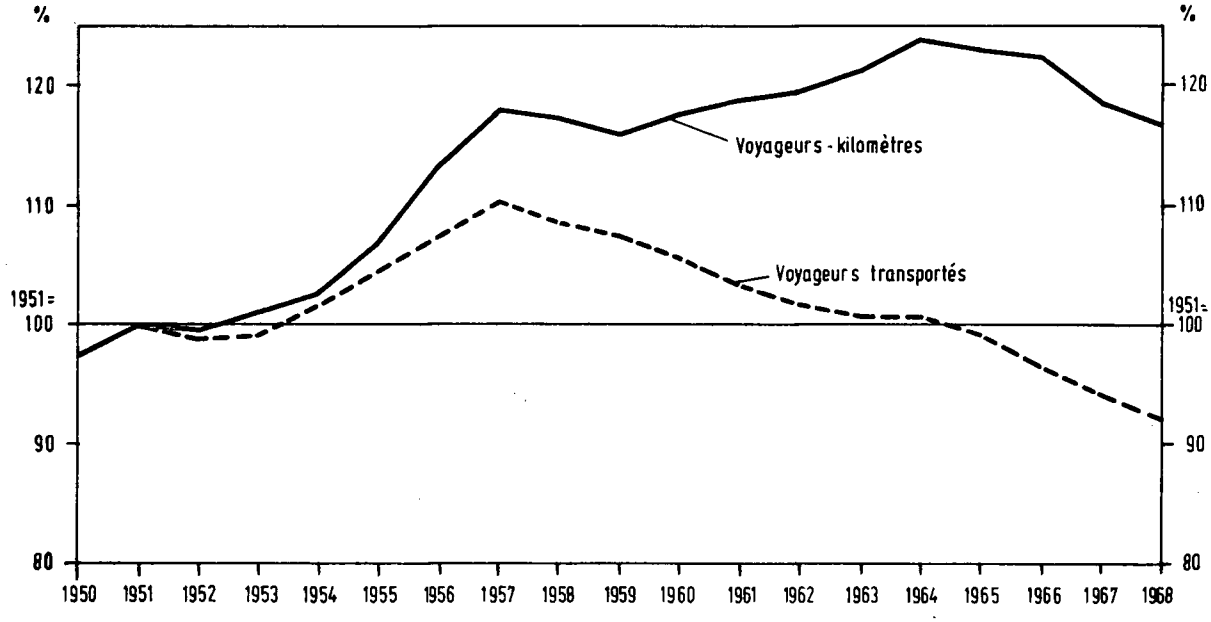
1 t Houille	= 1	t EC	1 t Carburant Diesel		1,4 t EC
1 t Lignite	= 0,5	t EC	1 000 kWh courant électrique	=	0,5 t EC
1 t Fuel oil	= 1,35	t EC			

4. La consommation spécifique, exprimée en t (EC) divisées par 1 000 voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres, a donc accusé une diminution plus accentuée (de 13,41 à 4,75) et s'est élevée en 1968 seulement à 35 % de la valeur de 1953, résultat impressionnant dû à la rationalisation des chemins de fer dans une période de 15 ans.

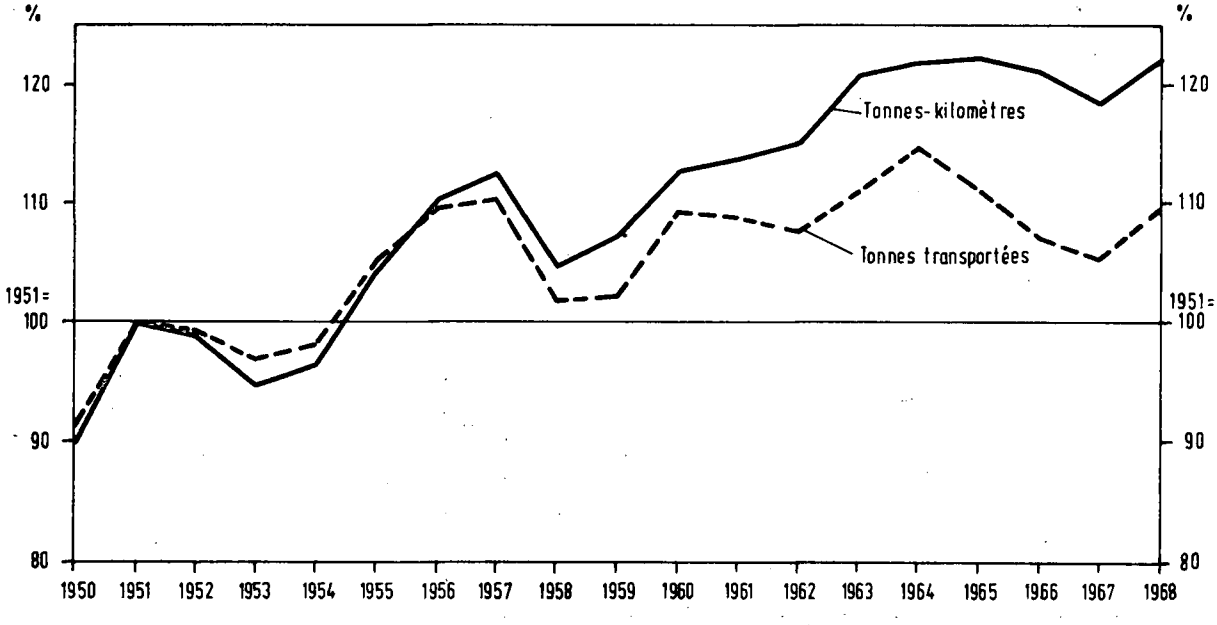
Graphique 1

Evolution du trafic ferroviaire

a). Voyageurs



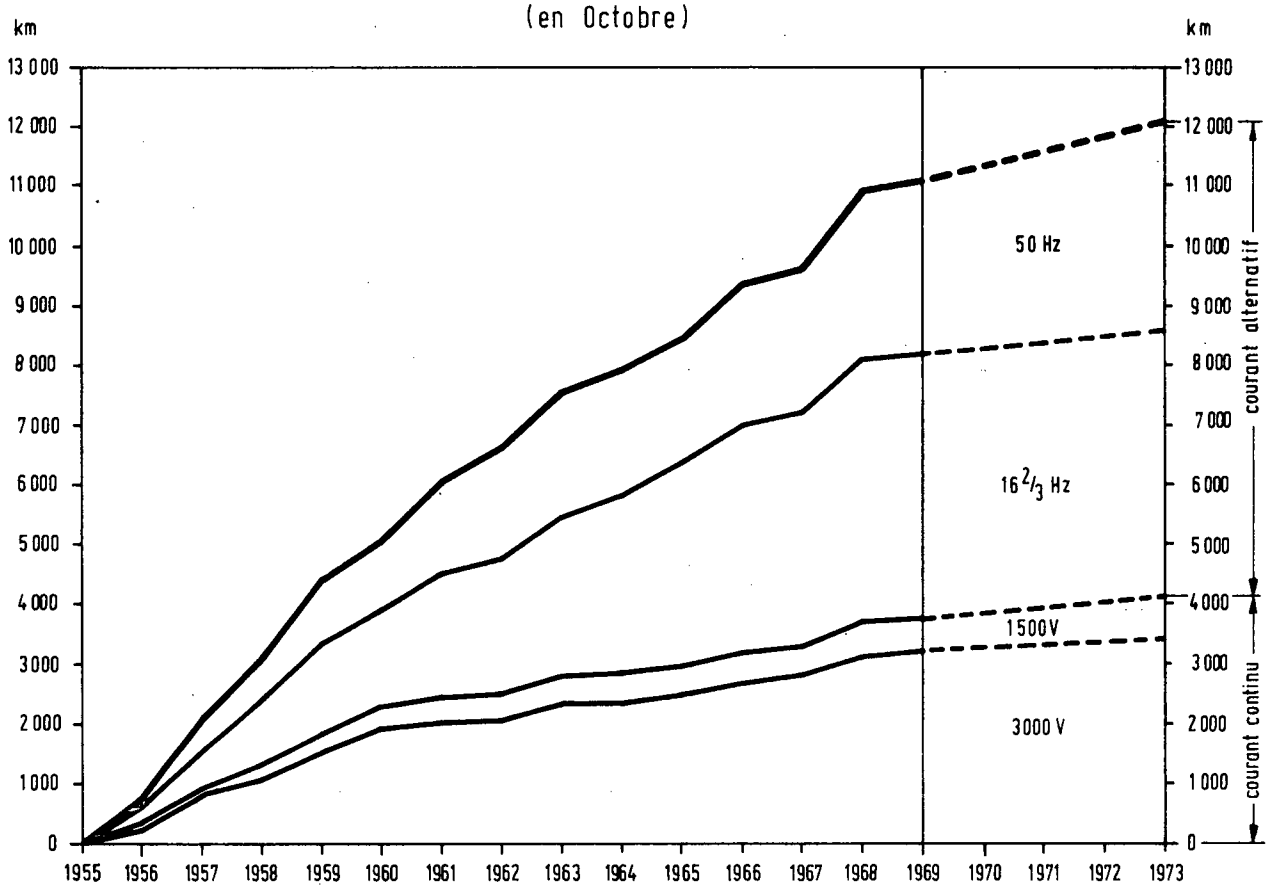
b). Marchandises



Graphique 2

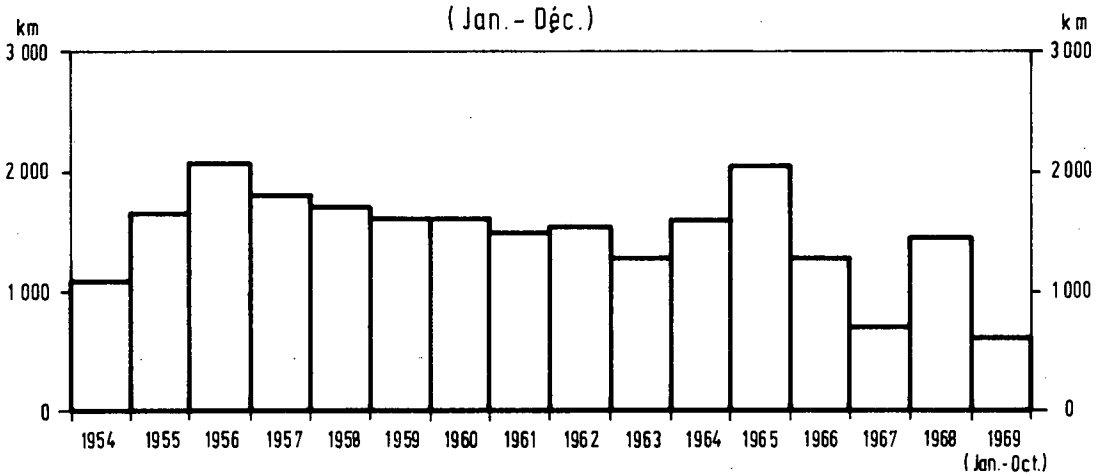
Evolution de l'électrification

a). Accroissement +) de l'électrification des grandes artères européennes (en Octobre)



+) Les résultats des programmes de transformation du type de courant ne sont pas inclus.

b). Accroissement annuel de toutes les lignes électrifiées (Jan. - Déc.)



Annexe 3

RENSEIGNEMENTS DETAILLES SUR L'EVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS

En Allemagne, l'évolution est conforme à l'essor conjoncturel noté en 1968. De plus, les efforts pour donner plus d'attrait au trafic voyageurs par voie ferrée par des offres spéciales faites pour l'avant-saison et l'arrière-saison et par d'autres prestations améliorées ont commencé à porter leurs fruits. Les prestations de transport plus élevées sont dues à l'augmentation de la distance moyenne de transport qui est due à des modifications structurelles. Elles sont caractérisées par une diminution de la vente d'abonnements, notamment en trafic professionnel, et par un accroissement du nombre de billets simples vendus.

En Autriche, le trafic voyageurs - la Wiener Schnellbahn exceptée - a été en régression en 1968 également, il l'a toutefois été dans une mesure sensiblement plus faible qu'en 1967; au cours des premiers mois de l'année 1969, il semble y avoir eu également des pertes de fréquence, cette évolution s'explique du fait de l'accroissement continu du transport individuel.

En Belgique, le trafic des voyageurs est en régression. La réduction du nombre des voyageurs-kilomètres correspond à celle du nombre de voyageurs, le parcours moyen n'ayant pratiquement pas subi de modification. La baisse du trafic de voyageurs est due principalement à la concurrence de la route.

La proportion des voyageurs de 1ère classe continue à baisser, surtout dans la catégorie des voyageurs à prix plein et dans celle des abonnés scolaires.

Par rapport au trafic de la période correspondante de 1968, les données pour les quatre premiers mois de 1969 accusent une diminution de 3 % pour le nombre des voyageurs et 1,1 % pour les voyageurs-kilomètres.

La régression du trafic affecte les catégories de voyageurs porteurs de billets à tarif réduit et d'abonnements sociaux à la semaine.

Au Danemark, il a été constaté une certaine diminution des transports qui, en partie, pourra être traduite par une grande concurrence des transports routiers.

En Espagne, le trafic des voyageurs a continué le processus de régression commencé en 1967. Les données plus récentes dans les derniers mois de 1968 et dans les premiers mois de 1969 montrent une claire récupération qui coïncide avec la réactivation économique générale.

En France, la baisse du trafic voyageurs constatée en 1968 par rapport à 1967 est essentiellement due aux événements sociaux. Pendant cette période, le trafic a pratiquement été interrompu, il s'est ensuite quelque peu ralenti durant les vacances d'été, du fait de la diminution du nombre de touristes étrangers. Au cours des premiers mois de 1969, le trafic des grandes lignes marque une légère progression due au développement du trafic d'affaires et des loisirs. Si l'on ne tient pas compte des mois de mai et juin, le trafic de banlieue a poursuivi sa progression, conséquence du développement de la population suburbaine.

En Grande-Bretagne, le développement des services interurbains et la publicité faite pour eux, ainsi que l'application de techniques de tarification sélective ont été les causes principales d'une amélioration notable des recettes-voyageurs. La plupart des services interurbains importants ont transporté davantage de voyageurs qu'au cours de l'année précédente. Sur les lignes Londres - Birmingham et Londres - Liverpool/Manchester, l'accroissement s'est poursuivi pour la seconde année après

introduction de l'électrification. Les services principaux sur d'autres lignes interurbaines ont également bénéficié d'un trafic plus intense, l'accroissement le plus remarquable se manifestant pour le trafic anglo-écossais à grande distance. Ces résultats ont été obtenus nonobstant un accroissement de 5 % du nombre des voitures de tourisme sur route. Pour les premiers mois de l'année 1969, la tendance ascendante des recettes-voyageurs s'est maintenue, la plupart des catégories de trafic ayant fourni un chiffre de recettes supérieur à celui attendu. Le trafic interurbain - en particulier celui utilisant la première classe - semble croître au même taux qu'en 1968.

En Irlande, l'augmentation du trafic voyageurs par rapport à 1967 s'explique du fait :

a) de l'abolition des restrictions de voyages en vigueur l'année précédente,

b) du plus bel été, d'où voyages en foules aux plages de mer,

c) de taxes réduites intéressantes pour les déplacements en dehors des périodes d'affluence.

En regard du trafic voyageurs des trois premiers mois de l'année 1968, celui des trois premiers mois de l'année 1969 accuse une augmentation manifeste. Il y a eu une campagne publicitaire menée sur une grande échelle afin de gagner de la clientèle aux services de transport de banlieue, ainsi qu'une multiplication des trains locaux et une révision des horaires.

En Italie, le trafic voyageurs note, en comparaison avec l'année 1967, une diminution de 0,15 % de voyageurs transportés et une augmentation de 3,4 % de voyageurs-kilomètres. L'accroissement qui s'est vérifié pour les voyageurs-kilomètres est dû à l'augmentation du parcours moyen des voyages et cela confirme que le public, pour les voyages à longue distance, donne sa préférence au chemin de fer.

Dans les deux premiers mois de 1969, le trafic voyageurs a été favorable soit pour la quantité des voyageurs, soit pour celle des voyageurs-kilomètres.

Au Luxembourg, le trafic voyageurs n'a pas changé sensiblement en 1968, pour les trois premiers mois de 1969, on constate une augmentation assez sensible du trafic.

En Norvège, le volume du trafic voyageurs sur rail tend à s'amenuiser ces dernières années, notamment pour les déplacements à courte distance, ce fait étant dû essentiellement au nombre sans cesse croissant des véhicules routiers et à l'expansion du trafic d'autobus.

Aux Pays-Bas, le recul en 1968 est dû essentiellement à l'accroissement important du nombre de voitures privées. En ce qui concerne la tendance dans les premiers mois de 1969, il faut signaler que le développement défavorable se poursuit. On constate en 1968 une augmentation de la fréquence des trains et l'ouverture de nouvelles gares dans les faubourgs des villes. La présentation des "produits" de l'entreprise a été améliorée.

Au Portugal, on a constaté un léger accroissement du volume du trafic et une stabilisation du parcours moyen. Le taux d'expansion est inférieur, par rapport aux chiffres des années précédentes, ce qui s'explique surtout par une augmentation des tarifs.

En Suède, l'augmentation du nombre de voyages de 3,6 % se rapporte entièrement au trafic suburbain de Stockholm et est la conséquence d'une réorganisation du système des communications de cette ville. Sur le réseau ferroviaire situé en dehors de la zone de Stockholm la régression du nombre de voyages a eu à peu près le même rythme que pendant l'année précédente. La plus grande diminution s'est révélée sur les distances les plus courtes, où les voitures privées jouent un rôle toujours plus important. Même pour les voyages les plus longs (plus de 700 km) la diminution était considérable. Elle peut être mise en relation avec l'expansion continue de l'aviation intérieure. Le développement pendant les premiers mois de 1969 paraît avoir pris pour modèle celui de l'année 1968. Pour ce qui est du trafic local par ferry-boat, le nombre de voyages en 1968 est un peu plus grand que celui de l'année précédente. Vers la fin de 1968, s'est pourtant produite une régression, dont le renforcement a continué cette année.

En Suisse, malgré le mauvais temps durant l'été, le recul enregistré depuis 1964 dans le transport des voyageurs a pu être stoppé. Grâce à l'allongement des parcours, le nombre de voyageurs-kilomètres a augmenté dans une plus forte mesure que celui des voyageurs. La progression des recettes, qui est encore plus

marquée, est due pour une large part au relèvement des tarifs survenu le 1er novembre 1968. Le trafic par abonnements a légèrement fléchi, alors que les autres trafics ont légèrement progressé. La création de l'abonnement général à demi-tarif pour les personnes âgées a recueilli un vif succès. Les transports de voyageurs à destination des centres de sports d'hiver se sont accrus grâce aux bonnes conditions d'enneigement et à la vogue des sports d'hiver. Le nombre de véhicules automobiles accompagnés a diminué de 27 % pour les transports à travers le tunnel du St-Gothard du fait de l'ouverture à la circulation du tunnel routier du San Bernardino, libre de péage. Le trafic a augmenté de 10 % au tunnel du Simplon et de 14 % au Lötschberg. Les résultats des premiers mois de 1969 sont favorables. L'augmentation des recettes traduit le relèvement des tarifs et le succès persistant de la vente des abonnements à demi-tarif pour personnes âgées.

En Turquie, les opérations ci-dessous ont été effectuées :

a) des mesures tarifaires ont été prises dans le but d'augmenter l'utilisation,

b) les bureaux de vente de billets ont été ouverts dans les centres passants des villes afin de mettre le service à la portée de la clientèle.

On a constaté une diminution, par rapport à l'année précédente, dans le nombre de voyageurs empruntant les trains postes, tandis que le nombre des voyageurs transportés par les trains express, a augmenté pendant cette période. Etant donné l'augmentation du nombre des voyageurs transportés entre les distances courtes, le parcours moyen d'un voyageur diminue.

Annexe 4

RENSEIGNEMENTS DETAILLES SUR L'EVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES

Tandis que l'année 1967, en Allemagne, a été caractérisée par une diminution, par rapport à l'année 1966, de 2 % pour le tonnage, de 3 % pour les tonnes-kilomètres et de 6 % pour les recettes, les résultats obtenus en 1968 reflètent l'essor conjoncturel. Cette évolution très favorable continue à se manifester en 1969 également. On ne peut pas encore se prononcer sur le fait de savoir dans quelle mesure des variations structurelles de transport (par exemple report de trafic sur le rail au détriment des autres modes de transport) peuvent aussi être en jeu.

En Autriche, les chemins de fer ne sont point parvenus, nonobstant la reprise conjoncturelle générale, à augmenter leur volume de transport en trafic marchandises en raison de la forte concurrence que leur livrent les autres modes de transport, ce volume est pour ainsi dire demeuré inchangé par rapport à l'année 1967. En trafic intérieur, l'on note des pertes de transport, tandis que le trafic international s'est développé favorablement. Dans les premiers mois de l'année 1969, une expansion des prestations se dessine en trafic marchandises.

En Belgique, la progression du trafic s'est particulièrement accentuée au cours du deuxième semestre. L'augmentation des tonnes-kilomètres, proportionnellement plus accentuée que celle des tonnes, a pour corollaire un allongement du parcours moyen de la tonne de 3,1 %.

En corrélation avec la forte reprise de la demande dans les autres pays de la Communauté, l'expansion du trafic apparaît principalement dans les courants de transports internationaux; exportation (19,1 %), transit (13 %), importation (9 %), le service intérieur n'a pratiquement pas varié (0,2 %).

Par rapport au trafic de la période correspondante de 1968, les données pour les quatre premiers mois de 1969 accusent une augmentation de 7,2 % pour les tonnes transportées et de 8,6 % pour les tonnes-kilomètres. Cette évolution se caractérise à nouveau par un allongement du parcours moyen de la tonne (+ 1,4 %).

La progression du trafic, en corrélation avec l'expansion économique et avec l'accroissement de la production, affecte principalement les secteurs liés à la sidérurgie et à la métallurgie, ainsi que les produits de l'industrie chimique. Les autres secteurs de produits transportés progressent aussi, grâce notamment à des apports nouveaux de trafic ou à une intensification des expéditions dans les courants de transports traditionnels. Fait seule exception à ce mouvement d'ensemble, le trafic des minerais, du fait de l'augmentation de la part relative des minerais d'outre-mer plus riches. L'expansion du trafic se manifeste particulièrement à l'exportation et en transit, les trafics intérieur et international départ n'ayant marqué qu'une légère augmentation.

Au Danemark, il y a une certaine diminution pendant l'année 1968, mais en ce qui concerne les premiers mois de l'année 1969 le trafic marchandise est en augmentation.

En Espagne, le trafic a subi une diminution, compensant en partie l'augmentation survenue en 1967, et revient au niveau de l'année 1965. Comme cause de cette diminution, on peut citer la conjoncture économique et le développement croissant de la concurrence de la route.

En France, avec un niveau élevé au cours des quatre premiers mois de l'année et après la nette reprise survenue en automne, le trafic marchandises de 1968 a

atteint un niveau légèrement supérieur à celui de 1967, et ce malgré les arrêts de travail des mois de mai et juin. Cette reprise se confirme tout au long de l'année 1969. Elle est particulièrement marquée pour les produits métallurgiques.

En Grande-Bretagne, l'augmentation est due à une amélioration des besoins en charbon et en coke, dont la demande avait particulièrement souffert en 1967 où des facteurs économiques et le temps doux étaient venus réduire les marchés de charbon, et due à une forte reprise de l'activité dans l'industrie du fer et de l'acier. On note, en outre, une forte augmentation des transports de pétrole effectués en vertu d'accords intervenus avec les grandes compagnies pétrolières, une amélioration pour les transports de terres et de pierres, ainsi qu'une progression du trafic des trains porte-containers (freightliners). Dans les premiers mois de l'année 1969, le recul en transports de charbon a été plus que compensé par un essor des transports de fer et d'acier et un nouvel accroissement des transports pétroliers.

En Irlande, l'augmentation du volume de transport pendant l'année 1968 s'explique du fait des transports accrus :

a) de betteraves,
b) de pétrole,
c) de minerais.

Il y a eu, d'autre part, une sensible diminution en trafic d'engrais, en raison d'un dumping étranger sur le marché irlandais. Par rapport à l'année 1968, les trois premiers mois de 1969 traduisent une légère augmentation du trafic des engrais - suite à des restrictions imposées aux importations de l'étranger - du trafic de pierres calcaires lourdes et des trafics de diverses autres marchandises. L'on note, toutefois, un recul manifeste en transports de ciment - fléchissement des exportations en Nord-Irlande - de bétail - pour pénurie d'herbe au printemps dernier - et de viande congelée.

En Italie, le trafic de marchandises a accusé, en comparaison avec l'année 1967, une légère augmentation aussi bien pour les tonnes transportées (+ 0,5 %) que pour les tonnes-kilomètres (+ 0,6 %).

Dans les deux premiers mois de 1969, toutefois, on a remarqué une diminution soit pour la quantité des tonnes transportées (- 6,2 %) soit pour celle des tonnes-kilomètres (- 1,2 %).

Au Luxembourg, le trafic marchandises de 1968 a été favorablement influencé par la reprise de l'industrie sidérurgique et par l'importance croissante des transports au départ et à destination du port de Mertert (Moselle), la tendance pour 1969 est à l'augmentation pour les trois premiers mois.

En Norvège, les chiffres repris au tableau ci-après se rapportent au transport de minerais de fer sur la ligne Ofoten :

	Année 1968	Variation en % 1968/67	Année 1953
Tonnes transportées (en millions)	21,3	12,3	8,4
Tonnes-kilomètres (en millions)	853,5	12,3	334,2

Nonobstant la concurrence que lui livre le transport routier, le transport de marchandises en wagons complets dénote ces dernières années une tendance ascendante. Les résultats meilleurs obtenus sur la ligne Ofoten sont imputables aux changements intervenus sur le marché des minerais.

Aux Pays-Bas, le volume du trafic marchandises est resté à peu près égal à celui de l'année précédente. Face à un recul continuel du transport du charbon on constate une augmentation dans le secteur du transport de masse. Le transport en wagons complets s'est concentré sur les emprises portuaires et industrielles qui connaissent une expansion très rapide. Le transport international de wagons complets augmente également. Le transport par trains TEEM a augmenté de 13 %. Le volume transporté par trains blocs est de 37 % supérieur à celui de l'année passée. Le transport par containers - en comparaison avec 1967 - a quintuplé, atteignant 20 000 containers transportés dans l'année. Pour le transport des colis de détail, un nouveau régime est appliqué suivant lequel, en principe, toutes les activités correspondantes ont été placées sous la direction et la responsabilité de la société anonyme Van Gend et Loos, entreprise filiale des chemins de

fer qui s'occupe d'expéditions et de transports routiers, la nouvelle formule a donné satisfaction.

Au Portugal, on remarque une tendance vers la stabilisation à un niveau semblable à celui qui a été atteint en 1963/1964.

En Suède, le niveau des transports de marchandises a atteint ses valeurs les plus élevées jusqu'à présent aussi bien du point de vue du tonnage que de celui des tonnes-kilomètres. Par rapport à l'année record antérieure (1965) l'augmentation totale était à attribuer aux transports de minerai de Laponie. La situation des transports en wagons complets (le transport du minerai de Laponie exclu), qui se trouvaient à un niveau très bas dans la deuxième moitié de l'année 1967, s'est successivement amélioré au cours de l'année 1968. Cette amélioration s'est maintenue pendant 1969. Ce fait est dû à la reprise générale de la conjoncture. En outre, les transports de matières brutes pour les industries forestières ont utilisé le fer au lieu du flottage de bois. L'importance des transports en service international pour les transports en wagons complets augmente toujours. En 1968, une part s'élevant à environ 17 % du volume total des charges complètes a été destinée à l'étranger, ce qui correspond à un peu plus de 25 % du nombre total de tonnes-kilomètres.

Les transports effectués par containers et remorques ont fait preuve d'une évolution très expansive. Pourtant ils constituent toujours une part s'élevant à moins d'un pour cent du volume total des charges complètes.

En 1968, les transports de minerai de Laponie ont eu un accroissement d'environ 20 %. Cette année, une augmentation de 5 % est escomptée.

En Suisse, les quantités de marchandises transportées ont atteint un nouveau record. Cependant, les grèves qui ont eu lieu en France et en Italie se sont fait sentir dans les transports suisses qui n'ont pas entièrement atteint les prévisions. Les trafics d'importation, d'exportation et intérieur enregistrent une hausse sensible. Dans le trafic interne, l'accroissement est dû pour la plus grande part aux expéditions au départ des raffineries de Collombey et de Cressier. Le regain d'activité dans la construction a eu également d'heureux effets dans le volume des transports internes. En revanche, le trafic de transit ne s'est accru que de 1,6 % donc dans une proportion beaucoup plus faible que les années précédentes. Ce fléchissement est dû non seulement aux grèves, mais à la diminution des importations italiennes de ferrailles et de charbon, conséquence d'un changement structurel de l'économie italienne.

Durant le premier trimestre de 1969, le trafic des marchandises (importations, exportations et trafic intérieur) s'est accru de 5 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. Le trafic de transit, en revanche, est resté stationnaire.

En Turquie, afin d'attirer de nouveau certains transports de marchandises, qui ont montré une tendance vers la route par cause de concurrence, on a pris les mesures indiquées ci-dessous :

a) les tarifs de transports ont été réduits,

b) des mesures ont été prises pour augmenter le transport en transit,

c) on a effectué les transports avec l'accord préalable.

D'autre part, le transport par container de domicile à domicile a commencé à partir du 1er mars 1968.

Dans les premiers mois de 1969, on a constaté une augmentation du volume et des recettes du trafic de marchandises en comparaison avec les mêmes mois de l'année passée.

CHAPITRE III. ROUTES

TABLE DES MATIERES

TABLEAUX

A. EVOLUTION DES TRANSPORTS

1. Activité des transports routiers

Douze pays ont fourni des renseignements concernant l'activité des transports routiers. On a tenté de rassembler dans le tableau ci-après les renseignements obtenus pour l'année 1968.

Ce tableau met en évidence les lacunes et les disparités des statistiques, qui sont trop nombreuses pour qu'on puisse utilement faire une synthèse des résultats.

2. Trafic écoulé par certains ouvrages d'art

FRANCE

Tunnel sous le Mont-Blanc :

véhicules légers	529 000
autocars	11 000
poids lourds	77 000
Total	617 000

dont 259 999 pour juillet et août.

48 % de véhicules français,
30 % d'italiens.

Trafic en légère diminution pour les véhicules légers, en forte progression pour les poids lourds.

ROYAUME-UNI

Forth Road Bridge (ouvert en septembre 1964).

Trafic en 1968 :

6 011 707 véhicules.

Tay Road Bridge (ouvert en août 1966).

Trafic en 1968 :

2 708 670 véhicules.

SUISSE

Transports de véhicules à moteur routiers par les tunnels ferroviaires :

	1967	1968
Saint-Gothard :		
voitures ...	550 828	401 728
autocars ...	5 047	3 665
camions ...	18 900	8 574
Simplon :		
voitures ...	111 805	123 303
autocars ...	123	111
camions ...	105	89
Loetschberg :		
voitures ...	121 900	139 108
autocars ...	504	645
camions ...	1 387	1 551

Passages de véhicules à moteur par le tunnel routier du Grand Saint-Bernard :

voitures ...	283 444	311 520
autocars et camions ...	23 463	23 404

B. EVOLUTION DU PARC

1. Evolution du parc de véhicules à moteurs

Ce qui suit se rapporte aux seuls véhicules à moteur à l'exclusion des remorques et semi-remorques.

Le tableau 1 donne l'effectif du parc de véhicules à moteur pour l'année 1968.

Pour les 15 pays [1], pour lesquels la comparaison avec 1966 et 1967 est possible, l'évolution s'établit comme suit :

1. Les 18 pays de la CEMT, sauf : Grèce, Pays-Bas et Yougoslavie.

TRANSPORTS ROUTIERS - ANNEE 1968

Unité : million

	Allemagne	Autriche	Danemark	Espagne	France	Grèce	Luxembourg	Norvège	Pays-Bas	Portugal	Grande-Bretagne	Suisse	Turquie
Transports de voyageurs													
a) Trafic intérieur													
voyageurs transportés						1 229		1 273					
dont : par voitures particulières													47 200[7,8]
par transports en commun	3 800									0,705		38,139	60 600[7]
voyageurs-kilomètres	344 500			62 670				12 575		16 179	339 901		30 650
dont : par voitures particulières	302 000									12 177	280 801		
par transports en commun	42 500									4 002	59 100		
km parcourus (V/km)			14 480										
dont : par voitures particulières			14 230								145 493		1 695[6,4]
par transports en commun			250		1 100						3 817		515[6,4]
b) Trafic franchissant les frontières													
véhicules entrés	73,939											30,205	
dont : voitures particulières	73,1											30,128	
transports en commun	0,839											0,077	
nombre de voyages					0,018[5]								
voyageurs entrés										2,498		2,469[5]	
voyageurs sortis										2,484			
Transports de marchandises													
a) Trafic intérieur													
T transportées	152,4	87,4[1]			1 150		7,437[4]	199,5	276,4[9]		1 575		26,9
T km	37 800	1 942[2]		45 000	52 000		120,877[4]	3 610	11 083,0[9]	2 300	71 900		14 080
Km parcourus (V/km)		336,7[3]	5 010						-				1 885[6,4]
b) Trafic franchissant les frontières													
T entrées	19,6	2,924							13,7	49,229		5,502	
T sorties	14,7	3,017							12,5	268,763		0,828	
T en transit	2,0	2,625							2,1			0,155	
T transportées	36,3	8,566			3,3		1,324[4]		28,3				
nombre de voyages					0,180				-				

1. Pour compte d'autrui.
2. A longue distance (80 km).
3. A courte distance.
4. Année 1967.
5. Par autocars.
6. Non urbains.
7. 1966.
8. Véhicules commerciaux inclus.
9. Estimation par sondage.

V : voitures - A : autobus et autocars - C : camions et tracteurs routiers.

Nombre	V	A	C	Ensemble
1966	45 619 799	285 475	7 566 781	53 472 055
1967	49 880 783	314 211	7 874 347	58 060 341
1968	53 790 707	330 339	8 187 651	62 308 697
Accroissement en %				
1967/66	9,3	10,0	4,0	8,6
1968/67	7,8	5,1	3,9	7,3

Pour ces pays, le rythme d'accroissement se maintient donc à un niveau élevé bien qu'il devienne moins rapide pour l'ensemble.

2. Capacité des véhicules utilitaires (camions, remorques et semi-remorques)

Les données recueillies sont rassemblées au tableau 2, le tableau 3 en donne la traduction en pourcentage et le tableau 4 donne la charge utile moyenne par catégorie.

Pour les 5 pays pour lesquels la comparaison avec 1967 est possible (Allemagne, Autriche, Belgique, France et Suède), la situation relative des différentes classes de véhicules se présente comme suit :

Catégorie de charge utile	Charge utile moyenne		Pourcentage			
			du nombre de véhicules		de la capacité totale	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968
0 à 1,9 T ...	1,004	1,054	61,3	61,1	20,6	21,4
2 à 9,9 T ...	4,521	4,443	32,0	31,7	48,4	46,8
10 T et plus ..	13,836	13,196	6,7	7,2	31,0	31,8
Ensemble ...	2,986	3,005	100,0	100,0	100,0	100,0

La charge utile moyenne de l'ensemble des véhicules peut être considérée comme stationnaire.

En outre, le glissement vers les véhicules de gros tonnage, constaté antérieurement, est nettement moins prononcé.

3. Véhicules motorisés à 2 roues

Les informations reçues sont reprises au tableau 5.

Onze pays donnent les parcs de moins de 50 cm3, 13 pays, le parc de motos de plus de 50 cm3 et 14 pays, le parc total.

Par comparaison avec les renseignements analogues donnés par ces pays en 1967, on constate une baisse pour chaque catégorie.

Le nombre de motos de 50 cm3 et moins a diminué de 3,7 % dans 9 pays,[1] en Italie il a augmenté de 11 %. Le nombre de motos de plus de 50 cm3 a diminué

1. Allemagne, Autriche, Belgique, France, Luxembourg, Norvège, Royaume-Uni, Suisse et Irlande

de 11 % (12 pays [1]). Dans l'ensemble, la baisse est particulièrement sensible pour la France (350 000 unités). Au Portugal, au contraire, le nombre de véhicules à 2 roues a augmenté de 8 %.

C. EVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE

1. Autoroutes en service

A l'exception de la Yougoslavie, le tableau indique la longueur des autoroutes en service dans les différents pays à la fin de 1968 et la progression enregistrée depuis l'année précédente.

Il en résulte que pendant l'année 1968, 1 111 km d'autoroutes ont été mises en service dans les 17 pays considérés (au lieu de 998 en 1967).

2. Réseau international

Les réseaux des routes E n'est défini que par une liste des localités desservies par chaque itinéraire. La catégorie des routes, c'est-à-dire leur largeur, n'est pas imposée. Elle est déterminée par chaque pays en fonction de ses besoins propres. C'est ainsi que la plupart des pays ont été amenés à dresser un programme d'aménagement comprenant :

- soit l'aménagement de voies existantes, pour les mettre en conformité avec les normes internationales ;
- soit la construction en site neuf d'artères entièrement nouvelles, généralement des autoroutes, dont seule une partie existe; il est clair que ces artères nouvelles ne peuvent s'intégrer que progressivement dans le réseau des routes E au fur et à mesure qu'elles peuvent se substituer à des routes existantes sans rompre la continuité de l'itinéraire auquel elles appartiennent.

On est ainsi amené à distinguer :

- le réseau existant, qui est celui des itinéraires continus formant actuellement, de manière définitive ou provisoire, le réseau international;
- le réseau futur, qui est le réseau théorique défini plus haut, dont certains tronçons n'existent pas encore, et dont les autres ne sont pas nécessairement intégrés dans le réseau existant.

Les tableaux 7, 8 et 9 donnent respectivement pour l'année 1968 :

- la longueur du réseau international existant ;
- la longueur normalisée de ce réseau;
- la longueur des tronçons dont la capacité est considérée comme suffisante.

On dispose de renseignements pour tous les pays, à l'exception de l'Italie, la Turquie et la Yougoslavie. Par comparaison avec les informations recueillies en 1967, on constate d'abord que, pour les 15 autres pays, la longueur du réseau international en service s'est accrue de 1 969 km, par suite de l'inclusion de nouveaux itinéraires par certains pays (notamment l'Allemagne et la Norvège), ensuite que la longueur des autoroutes en service s'est accrue de 712 km, dont 387 en Allemagne et 157 en France.

Pendant l'année 1967, la longueur correspondante avait été de 445 km pour les mêmes pays. La progression est donc remarquable.

D'autre part, la longueur des tronçons de capacité suffisante est passée de 74 % en 1967 à 77 % en 1968. En ce qui concerne les autoroutes, 95 % de la longueur totale sont considérés comme suffisants, contre 89 % en 1967.

Quant au degré de normalisation pour l'ensemble de la CEMT, à l'exception de l'Espagne, la Grèce, l'Italie, la Suède, la Turquie et la Yougoslavie, il est passé de 66 à 65 %.

Le tableau 10 se rapporte au réseau futur, dont il donne la longueur totale et le degré actuel de réalisation. Celui-ci est de 47 % pour les pays indiqués. Pour les pays où la comparaison est possible (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal et Suisse) le degré d'avancement global est de 44 % contre 43 % en 1967, bien que la longueur totale du réseau futur se soit accrue elle-même de 528 km pour les pays considérés.

---

1. Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Norvège, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Irlande.

3. Investissements

Le tableau 11 rassemble les informations qui ont pu être recueillies à ce sujet.

Pour le réseau international des 15 pays qui ont donné des renseignements, les investissements ont augmenté de 2,4 % par rapport à ceux de 1967 mais sont inférieurs aux prévisions de 10 % environ.

Pour autant qu'on puisse en juger d'après les quelques données disponibles, les prévisions pour 1969 dépasseraient cependant de 25 % environ les dépenses de 1968.

Pour l'ensemble des réseaux routiers de 14 pays, les investissements prévus en 1969 sont en hausse de 4,4 % par rapport aux prévisions correspondantes pour 1968.

Les investissements prévus dans le réseau international en représentent 23,4 % au lieu de 21,7 % en 1968.

4. Travaux en cours sur les grands axes européens

E1. Royaume-Uni - Italie (3 095 km)

En France, 104 km d'autoroutes nouvelles ont été mises en service. Ce sont les sections Vieux-Rouen - Chaufour (32 km), Anse-Nord de Lyon (12 km) et Montélimar-Nord d'Orange (60 km). Il y a actuellement 627 km d'autoroutes sur cet itinéraire contre 523 km en 1967. En outre, 194 km d'autoroutes sont en construction et il est prévu que 141 km seront terminés en 1969.

E2. Royaume-Uni - Italie (Brindisi) (2 233 km)

En Suisse, 27 km d'autoroutes sont en construction sur cet itinéraire qui en compte déjà 13.

En France, on prévoit la mise en service pour 1969 de la déviation de Dôle.

E3. Portugal - Suède (3 586 km)

En France, 13 km d'autoroutes sont en construction et il est prévu que 6 km (déviation de Tours) seront achevés en 1969. Il y a déjà 253 km d'autoroutes sur cet itinéraire.

En Belgique, la construction du tunnel sous l'Escaut à Anvers s'est poursuivie. Il a été mis en service le 31 mai 1969 avec 7 km d'autoroutes à chaque extrêmité. Des travaux sont également en cours sur une grande partie du futur itinéraire E3.

Aux Pays-Bas, 25 km d'autoroutes sont en service. Le tronçon Veldhoven-Aalst a été mis en service comme autoroute. La construction du tronçon Zuid-Willemsvaart-Venlo, dont l'achèvement est prévu pour 1969, se poursuit.

En Allemagne, une autoroute de 206 km, reliant Bremen à Kamen et constituant le nouvel itinéraire E3 a été mise en service; de ce fait, la longueur d'autoroutes E3 en service a diminué de 410 km en 1967 à 397 en 1968; puisque le nouvel itinéraire n'emprunte plus la liaison Dortmund-Hannover-Hambourg par conséquent les autoroutes E4, E8 et E78 ont vu augmenter leurs longueurs respectives des parties communes avec l'ancien itinéraire E3 (E4 de 123,1 km, E8 de 62 km, E78 de 71,3 km). Deux tronçons d'autoroutes sont en construction : Hambourg et Flensburg (185 km), y compris un tunnel sous l'Elbe (délai d'achèvement : 1969/1975), Moers-Oberhausen-Köln (15 km).

Au Danemark, la construction d'un tunnel à 6 voies sous le Limfjord s'est poursuivie en 1968 (le tunnel a été inauguré en mai 1969); une section de 10 km d'autoroutes est en construction autour de la ville de Randers.

En Suède, 28 km d'autoroutes sont en service, soit 3 km de plus qu'en 1967. Des travaux pour 13,6 millions de dollars sont en cours.

E4. Portugal - Finlande (4 883 km)

En France, 39 km d'autoroutes nouvelles ont été mises en service. Ce sont les sections Montpellier-Nîmes (33 km), Rocade Ouest et Sud de Grenoble (6 km). Il y a actuellement 91 km d'autoroutes sur cet itinéraire.

En Suisse, 40 km d'autoroutes sont en construction sur cet itinéraire qui compte déjà 120 km.

En Allemagne, la longueur des autoroutes en service passe de 738 km à 861 km par suite de l'incorporation de la partie qui était commune avec E3; 10 km sont en construction au nord de Lübeck.

Au Danemark, il y a 57 km d'autoroutes contre 50 en 1967, une section de

40 km d'autoroutes est en construction entre Copenhague et Koge.

En Suède, il y a 132 km d'autoroutes, soit 9 de plus qu'en 1967. Des travaux pour plus de 41,8 millions de dollars sont en cours en différents endroits.

E5. Royaume-Uni - Turquie (4 085 km)

En Belgique, les travaux de construction de l'autoroute Bruxelles-Liège (90 km) ont été entamés aux deux extrêmités.

En Allemagne, 520 km d'autoroutes sont en service; 51 km sont en construction entre Nürnberg et Parsberg.

E6. Italie - Norvège (2 485 km)

En Autriche, il y a 33 km d'autoroutes, soit 16,8 de plus qu'en 1967, entre autres, la section Matrei - Steinach - Brenner (13,5) a été mise en service; la section Brennerpass-Bronnersee (1,7) est encore en construction.

En Allemagne, 308 km d'autoroutes sont en service. 37 km sont en construction entre Wolfratshausen et Ohlstadt.

En Suède, 109 km d'autoroutes sont en service, soit 9 km de plus qu'en 1967.

En Norvège, l'itinéraire E6 a été prolongé vers le nord de Stjordalshalsen à Vollau et a une longueur de 1 784 km au lieu de 700 km. 32 km d'autoroutes sont en service contre 27 km en 1967 et des travaux sont en cours sur 39,3 km.

E7. Italie - Pologne (1 256 km)

En Autriche, 49,6 km d'autoroutes sont en service. Deux tronçons d'autoroutes sont en construction : les sections Gleisdorf-Graz-Litboch (36,7 km) et Klagenfurt-Wernberg (29,1 km).

E8. Royaume-Uni - Pologne (610 km)

Aux Pays-Bas, 80 km d'autoroutes sont en service. La feuille de trèfle "Oudenrijn" au croisement des autoroutes E8, E 9 et E 36 a été mise en service en 1968.

En Allemagne, 152 km d'autoroutes sont en service contre 90 en 1967. Ceci est dû à l'incorporation de la partie qui était commune avec E3.

E9. Italie - Pays-Bas (1 217 km)

En Suisse, 30 km d'autoroutes sont en service, soit 12 km de plus qu'en 1967 et 28 km sont en construction.

En France, 41 km d'autoroutes sont en service contre 38 km en 1967. Des travaux sont en cours aux environs de Strasbourg (3 km) et entre Habsheim et Bartenheim (14 km). L'achèvement de cette dernière section est prévue pour 1969.

Aux Pays-Bas, 139 km d'autoroutes sont en service contre 132 en 1967. La "feuille de trèfle" de Kerensheide au croisement des itinéraires E9 et E39 a été mise en service en 1968, de même que la partie méridionale du contournement de 's-Hertogenbosch.

E10. France - Pays-Bas (546 km)

En Belgique, 14 km d'autoroutes entre Drogenbos et Wauthier-Braine sont en construction. Le tronçon Drogenbos-Hal (8,5 km) a été mis en service le 22 mai 1969.

Aux Pays-Bas, il y a 111 km d'autoroutes. Des travaux sont en cours sur une distance de 21 km pour munir d'une deuxième chaussée la route établie sur la grande digue de fermeture de l'ancien Zuiderzee. Ce tronçon sera mis en service en 1969.

E12. Paris - Sarrebrücken - Nürnberg (623 km)

En France, 47 km d autoroutes sont en construction : 4 km entre Freyming et Sarrebrücken, dont on prévoit l achèvement pour 1969 et 43 km sur le tronçon Metz-Freyming.

En Allemagne, 204 km d'autoroutes sont ouvertes au trafic, contre 143 km en 1967. En outre, 138 km sont en construction entre Heilbronn et Nürnberg et 54 km entre Nürnberg et Amberg.

E14. Trieste - Szczecin (555 km)

En Autriche, l'itinéraire comporte 143 km d'autoroutes au lieu de 137 km en 1967. Deux tronçons sont en construction: Niederalm-Hallein (6,6 km) et Kuchl-Golling (5,9 km).

E17. Chagny (France) - Salzburg (Autriche) (799 km)

En Suisse, 45 km d'autoroutes sont en service, soit 13 km de plus qu'en 1967; 80 km sont en construction.

En Autriche, 10,5 km d'autoroutes ont été mises en service. 48,1 km sont en construction dont les tronçons Wiesing-Volders (24,7) dans la vallée de l'Inn, Dornbin-Götzis (16,3 km) et Bludenz/west-Bludenz-est (5,1 km).

E18. Stavanger - Oslo - Stockholm (1 063 km)

En Norvège, 22 km d autoroutes sont en service. 27,1 km sont en construction.

En Suède, 18 km d'autoroutes sont en service. Des travaux sont en cours pour 8 millions de dollars.

E31. Londres - Glasgow (637 km)

Il y a actuellement 77,2 km d'autoroutes sur cet itinéraire, soit 15,6 km de plus qu'en 1967. Plusieurs tronçons sont en construction : le tronçon Penrith-Carliste, le contournement de Carliste, le tronçon Carville-Chester-le-Street, le contournement de Birtley.

E35. Amsterdam - Hambourg

Aux Pays-Bas, 87 km d'autoroutes sont en service, contre 78 km en 1967. Le tronçon Assen-Groningen a été mis en service. Les travaux du pont sur l'Ijsel près de Zwolle se poursuivent.

E37. Breda - Gorinchem (57 km - Pays-Bas)

51 km d'autoroutes sont en service contre 47 en 1967; le tronçon d'autoroute de Keizersveer à Niewendijk a été mis en service.

E38. Breda - Eindhoven (50 km - Pays-Bas)

27 km d'autoroutes sont en service. Un nouveau tronçon d'autoroute de 21 km est amorcé entre Tilburg et Breda.

E39. Anvers - Aix-la-Chapelle

En Belgique, 64 km d'autoroutes sont en service. L'extension vers Aix-la-Chapelle est en cours.

Aux Pays-Bas, 12 km d'autoroutes sont en service contre 9 km en 1967; le raccordement de l'autoroute E39 avec l'autoroute E9 a été aménagé.

En Allemagne, le contournement nord de Aachen (10 km) est en construction; 48 km d'autoroutes sont en service.

E40. Bruxelles - Marche (Belgique - 105 km)

La construction du pont sur la Meuse au nord de Namur se poursuit. D'autre part, la pénétration dans l'agglomération bruxelloise par autoroute urbaine est entamée.

E41. Calais - Liége

En Belgique, un tronçon de 38 km est actuellement en service entre Fleurus et Havré (Mons). L'échangeur de Loncin, au carrefour des autoroutes E5, E41 et Liége-Anvers a été mis en service. Il comporte 34 km de pistes.

E61. Bellinzona - München (399 km)

En Suisse, 65 km d'autoroutes sont en service; en outre 6 km d'autoroutes sont en construction.

E63. Hamm - Dresden (224 km)

Une autoroute de 150 km qui reliera la région de la Ruhr à Kassel est en construction. L'achèvement est prévu pour 1971.

E66. Copenhague - Esbjerg (279 km)

Sur cet itinéraire, 48 km d'autoroutes sont en service, contre 36 en 1967. Un pont autoroutier à 6 voies, ainsi que 34 km d'autoroutes d'accès sont en construction entre l'île de Fyn et le Jutland.

E70. Winterhur - Stuttgart - Herleshousen (561 km)

En Suisse, 5 km d'autoroutes ont été inaugurés en 1968 et 5 km sont en construction, cet itinéraire en comporte 29 et il n'y aura plus que 5 km d'autoroutes à aménager pour que l'itinéraire soit entièrement composé d'autoroutes.

En Allemagne, on trouve 230 km d'autoroutes, contre 85 km en 1967. En outre, 78 km d'autoroutes sont en construction entre Würzburg et Heilbronn et 127 entre Stuttgart et Singen.

E69. Dombas - Alesund (Norvège) (238 km)

Sur chacun de ces itinéraires, 10 km d'autoroutes sont en construction.

E76. E78. (Norvège) Drammen - Haugesund Helligskogen - Vollan - Trom

Ces deux routes ont été incorporées dans le réseau international en décembre 1968.

E86. Wörgl - Rotsenheim (41 km)

En Autriche, cet itinéraire comporte 5,7 km d'autoroutes qui ont été mis en service en 1968.

En Allemagne, il y a 25 km d'autoroutes en service au lieu de 22 km en 1967.

5. Travaux en cours en dehors des routes E

En Allemagne, 183 km d'autoroutes sont en construction Dortmund et Giessen, 336 km entre Krefeld et Ludwigshafen, 93 km entre Trier et Landstuhl, 61 km entre Ulm et Memmingen, 61 km entre Köln et Olpe, 99 km entre Koblentz, Trier et la frontière luxembourgeoise, 16 km entre Weinheim et Heidelberg, soit en tout 849 km.

En France, d'importantes opérations urbaines sont poursuivies en 1968 pour dégager les grandes agglomérations (tunnel de Fourvières à Lyon, viaduc du Caronte à l'ouest de Marseille, l'autoroute Nord de Nancy, l'autoroute Est de Lille vers Ascq, rocade Ouest de Metz, autoroute Nord de Strasbourg, autoroute Lyon-Saint-Etienne par Givors, prolongement de l'autoroute Est de Toulon, élargissement de l'autoroute Sud de Paris, autoroute périphérique de Paris).

Au Luxembourg, des travaux en cours portent sur la construction d'une route-express (qui sera partiellement une autoroute) entre la ville de Luxembourg et Esch/Alzette.

Aux Pays-Bas, des travaux de reconstruction sous forme d'autoroute de la route nationale 15 et du tronçon Middelbourg-Goes de la route nationale 58 sont en cours; de même plusieurs passages de grands fleuves sont en construction.

Au Royaume-Uni, plusieurs travaux sont en cours : le contournement de Glasgow, un tronçon d autoroute de 10 km à l'extrême-nord de l autoroute M74 et un pont sur la rivière Clyde à l'ouest de Glasgow.

D. CONSOMMATION EN ENERGIE

Les données recueillies figurent au tableau 12.

Si l'on n'y regarde pas de trop près, elles paraissent relativement homogènes quand on les compare au parc automobile. Toutes catégories confondues, elles correspondent à une consommation annuelle moyenne par véhicule de 1,7 tonne.

Tableau 1. ANNEE 1968 - SITUATION EN FIN D'ANNEE
EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE (LES NOMBRES ENTRE PARENTHESES INDIQUENT LE POURCENTAGE)
LES PAYS DE LA CEE SONT SOULIGNES

Pays	Voitures	Autobus	Camions*	Total
1. Allemagne ..	12 052 798 (91,4)	42 728 (0,3)	1 098 041 (8,3)	13 193 567
2. Autriche	1 056 290 (89,7)	6 429 (0,6)	114 492 (9,7)	1 177 211
3. Belgique	1 813 099 (90,4)	14 445 (0,7)	178 301 (8,9)	2 005 845
4. Danemark ..	955 337 (78,7)	4 490 (0,3)	254 226 (21,0)	1 214 053
5. Espagne	1 633 973 (72,4)	27 195 (1,2)	597 117 (26,4)	2 258 285
6. France	12 000 000 (83,0)	53 000 (0,4)	2 400 000 (16,6)	14 453 000
7. Grèce	169 000 (63,6)	9 700 (3,6)	87 000 (32,8)	265 700
8. Italie	8 178 505 (87,4)	35 420 (0,5)	1 136 487 (12,1)	9 350 412
9. Luxembourg .	77 995 (86,6)	550 (0,6)	11 558 (12,8)	90 103
10. Norvège	619 039 (81,6)	7 100 (0,9)	133 033 (17,5)	759 172
11. Pays-Bas ...				
12. Portugal	449 695 (85,2)	4 855 (0,9)	73 010 (13,9)	527 560
13. Royaume-Uni.	11 237 000 (86,1)	83 000 (0,6)	1 728 000 (13,3)	13 048 000
14. Suède	2 072 214 (93,2)	11 666 (0,5)	138 762 (6,3)	2 222 642
15. Suisse	1 180 474 (90,6)	4 628 (0,3)	117 963 (9,1)	1 303 065
16. Turquie	123 375 (47,4)	32 915 (12,5)	106 057 (40,1)	264 347
17. Yougoslavie .				
18. Irlande	340 913 (76,9)	1 918 (0,4)	100 773 (22,7)	443 604
CEMT	53 958 707 (86,2)	340 039 (0,6)	8 274 820 (13,2)	62 576 566
CEE				

* Cette colonne ne contient que les véhicules routiers à moteur, à l'exclusion des tracteurs agricoles, des remorques et des semi-remorques.

Tableau 2. ANNEE 1968 - VEHICULES UTILITAIRES
VENTILATION EN CATEGORIES ET CAPACITE TOTALE

N = nombre de véhicules
CT = capacité totale en tonnes de charge utile

Pays	de 0 à 1,9 T		de 2 à 9,9 T		10 T et plus		Ensemble	
	N	CT	N	CT	N	CT	N	CT
1. Allemagne	775 009	764 226	472 636	2 424 947	99 874	1 438 260	1 347 519	4 627 433
2. Autriche	74 110	74 110	99 353	496 765	6 974	90 662	180 437	661 537
3. Belgique	107 886	99 707	71 551	364 914	20 760	341 513	200 197	806 134
4. Danemark	166 441		78 527		30 154		275 122	394 000
5. Espagne	1)		1)		37 886		606 879	
6. France	1 813 000	2 002 000	785 000	2 998 000	182 000	2 200 000	2 780 000	7 200 000
7. Grèce	52 000	40 000	33 600	145 500	1 400	19 500	87 000	205 000
8. Italie								
9. Luxembourg	2)		2)		2)		11 058	
10. Norvège	120 245		51 511		3 610		175 366 3)	
11. Pays-Bas								
12. Portugal								
13. Royaume-Uni 4)	974 000	645 000	439 000	2 519 000	152 000	2 285 000	1 565 000	5 449 000
14. Suède	109 285	95 496	63 595	344 712	31 059	424 922	203 939	865 130
15. Suisse	64 123	68 290	34 748	209 541	73	797	(98 944 5)	(278 628 5)
16. Turquie 8)	32 544 9)		64 272 10)		-		(144 444 6)	(418 828 6)
17. Yougoslavie							(96 816 11)	(
18. Irlande								
Total 7)	3 969 413	3 788 829	1 999 483	9 503 379	494 140	6 800 654	6 463 036	20 092 862

1. Espagne : de 0 à 9,9 T : 568 993 véhicules.
2. Luxembourg : 7 273 véhicules de moins de 3 500 kg ; 3 885 véhicules de plus de 3 500 kg de poids total autorisé.
3. Norvège : en plus 236 camions et 8 237 remorques de capacité inconnue.
4. Royaume-Uni : les remorques et semi-remorques sont exclues.
5. Suisse : sans remorques, semi-remorques.
6. Suisse : avec remorques, semi-remorques.
7. Total pour 8 pays : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Grèce, Royaume-Uni, Suède, Suisse 5).
8. Année 1967.
9. 2 - 2,5 T inclus.
10. 10 T et plus inclus.
11. Turquie : ensemble.

Tableau 3. ANNEE 1968 - VEHICULES UTILITAIRES
POURCENTAGE EN NOMBRE (N) ET EN CAPACITE TOTALE (CT) DE CHAQUE CLASSE DE VEHICULES

Charge utile	de 0 à 1,9 T		de 2 à 9,9 T		10 T et plus	
Pays	N	CT	N	CT	N	CT
1. Allemagne	57,5	16,5	35,1	52,4	7,4	31,1
2. Autriche	41,1	11,2	55,0	75,1	3,9	13,7
3. Belgique	53,9	12,4	35,7	45,3	10,4	42,3
4. Danemark	60,3		28,7		11,0	
5. Espagne					6,2	
6. France	65,2	27,8	28,2	41,6	6,6	30,6
7. Grèce	59,8	19,5	38,6	71,0	1,6	9,5
8. Italie						
9. Luxembourg						
10. Norvège	68,2		29,5		2,3	
11. Pays-Bas						
12. Portugal						
13. Royaume-Uni	62,2	11,9	28,1	46,2	9,7	41,9
14. Suède	53,6	11,0	31,2	39,9	15,2	49,1
15. Suisse [1]	64,8	24,5	35,1	75,2	0,1	0,3
16. Turquie [2]	33,6 [4]		66,4 [5]		-	
17. Yougoslavie						
18. Irlande						
Moyenne [2]	61,4	18,9	30,9	47,3	7,7	33,8

1. Suisse : les remorques et semi-remorques sont exclues de la ventilation.
2. Moyenne pour 8 pays : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Grèce, Royaume-Uni, Suède, Suisse.
3. Année 1967.
4. 2 - 2,5 T inclus.
5. 10 T et plus, inclus.

Tableau 4. ANNEE 1968 - CHARGE UTILE MOYENNE PAR CATEGORIE (TONNES)

Pays	0 à 1,9 T	2 à 9,9 T	10 T et plus	Ensemble
1. Allemagne	0,986	5,128	14,400	3,434
2. Autriche	1,0	5,0	13,0	3,666
3. Belgique	0,924	5,100	16,505	4,027
4. Danemark				1,433
5. Espagne				
6. France	1,104	3,819	12,088	2,590
7. Grèce	0,77	4,32	13,92	2,36
8. Italie				
9. Luxembourg				
10. Norvège				
11. Pays-Bas				
12. Portugal				
13. Royaume-Uni [1]	0,662	5,738	15,033	3,482
14. Suède	0,874	5,420	13,681	4,242
15. Suisse	1,065	6,030	10,918	(2,816 [2])
16. Turquie				(2,900 [3])
17. Yougoslavie				
18. Irlande				
Moyenne	0,955	4,753	13,763	3,109 [4]

1. Royaume-Uni : remorques et semi-remorques non comprises.
2. Suisse : remorques et semi-remorques non comprises.
3. Suisse : remorques et semi-remorques comprises.
4. Danemark exclu.

Tableau 5. ANNEE 1968 - VEHICULES MOTORISES A 2 ROUES
LES PAYS DE LA CEE SONT SOULIGNES

Pays	Cylindrée inférieure ou égale à 50 cm3	Cylindrée supérieure à 50 cm3	Total
1. Allemagne ...	1 200 000	311 604	1 511 604
2. Autriche	489 747	139 649	629 396
3. Belgique	370 716	59 532 1)	430 248
4. Danemark ...			57 475
5. Espagne		1 279 902 2)	
6. France	4 500 000	150 000	4 650 000
7. Grèce	400 000	62 000	462 000
8. Italie	1 905 000	1 364 000	3 269 000
9. Luxembourg ..	8 500	4 939	13 439
10. Norvège	127 830	46 244	174 074
11. Pays-Bas ...			
12. Portugal			51 479
13. Royaume-Uni .	476 000	774 000	1 250 000
14. Suède		44 267	
15. Suisse	506 379	78 213	584 592
16. Turquie			47 062
17. Yougoslavie ..			
18. Irlande 3)	30 455	13 513	43 968
CEMT	10 014 627 (11 pays)	4 327 863 (13 pays)	13 174 337 (14 pays)
CEE			

1. Moins de 250 cm3.
2. Cylindrée supérieure ou égale à 50 cm3, y compris les véhicules à 3 roues.
3. Motos de moins de 75 cm3, de plus de 75 cm3.

Tableau 6. LONGUEUR TOTALE DES AUTOROUTES EN SERVICE
LES PAYS DE LA CEE SONT SOULIGNES

Pays	1967	1968	Autoroutes mises en service en 1968
1. Allemagne ...	3 617	3 967	350
2. Autriche	376	411	35
3. Belgique	339	376	37
4. Danemark ...	102	125	23
5. Espagne	70	83	13
6. France	971	1 132	161
7. Grèce	-	-	-
8. Italie	2 371	2 664	293
9. Luxembourg ..	-	-	-
10. Norvège	49	54	5
11. Pays-Bas ...	718	790	72
12. Portugal	66	66	-
13. Royaume-Uni .	807	855	48
14. Suède	295	329	34
15. Suisse	469	509	40
16. Turquie	-	-	-
17. Yougoslavie ..			
18. Irlande	-	-	-
CEMT	10 250	11 361	1 111
CEE	8 016	8 929	913

Tableau 7. RESEAU INTERNATIONAL EXISTANT
LONGUEUR TOTALE
(Situation fin 1968)

LES PAYS DE LA CEE SONT SOULIGNES

Pays	Longueur par catégorie (km)				TOTAL km
	A. Autoroutes		II (+ de 2 voies)	I (2 voies)	
	km	% du total			
1. Allemagne	3 554	57	168	2 395	6 117 *
2. Autriche	409	23	145	1 235	1 789
3. Belgique	261	24	471	376	1 108
4. Danemark	105	12	385	395	885
5. Espagne	36	1	448	5 426	5 910
6. France	1 037	17	1 926	2 980	5 943
7. Grèce	-	-	65	2 677	2 742
8. Italie					
9. Luxembourg	-	-	88	-	88
10. Norvège	54	1	9	3 859	3 922 *
11. Pays-Bas	632	48	98	594	1 324
12. Portugal	57	5	-	1 191	1 248
13. Royaume-Uni	318	20	826	1 485	1 629
14. Suède	287	9	90	2 982	3 359
15. Suisse	302	23	136	871	1 309
16. Turquie 1)	-	-	69	6 782	6 851
17. Yougoslavie					
18. Irlande	-		-	-	-
CEMT 2)	7 052	19	4 855	25 466	37 373
CEE					

* Extension du réseau, due à l'inclusion de nouveaux itinéraires.
1. Année 1967.
2. Turquie exclue.

Tableau 8. AMENAGEMENT DU RESEAU INTERNATIONAL EXISTANT
LONGUEUR NORMALISEE ET DEGRE DE NORMALISATION (FIN 1968)

LES PAYS DE LA CEE SONT SOULIGNES

Pays	Catégories						Longueur totale normalisée (km)	Degré de normalisation global en %
	A		II		I			
	km	%	km	%	km	%		
1. Allemagne	3 554	100	136	81	1 417	59	5 107	83
2. Autriche	409	100	89	61	649	53	1 147	64
3. Belgique	261	100	292	62	191	51	744	67
4. Danemark	99	94	373	97	271	67	743	84
5. Espagne	36	100	261	58	3 215	59	3 512	59
6. France	1 037	100	977	51	2 784	93	4 798	81
7. Grèce	-	-	65	100	1 182	44	1 247	45
8. Italie								
9. Luxembourg	-		88	100	-	-	88	100
10. Norvège	23	42	-	-	1 107	29	1 130	29
11. Pays-Bas	632	100	84	86	485	82	1 201	91
12. Portugal	57	100	-	-	428	36	485	39
13. Royaume-Uni	315	99	610	83	155	32	1 080	66
14. Suède	287	100	90	100	2 612	88	2 989	89
15. Suisse	201	66	90	66	671	77	962	73
16. Turquie [1]			69	1	5 895	99	5 964	87
17. Yougoslavie								
18. Irlande	-	-	-	-	-	-	-	-
CEMT [2]	6 911	98	3 155	65	15 167	60	25 233	68
CEE								

1. Année 1967.
2. Turquie exclue.

Tableau 9. RESEAU INTERNATIONAL EXISTANT
LONGUEUR ET POURCENTAGE DES TRONÇONS DE CAPACITE SUFFISANTE (FIN 1968)
LES PAYS DE LA CEE SONT SOULIGNES

Pays	Catégories						Ensemble (km)	% du réseau total
	A		II		I			
	km	%	km	%	km	%		
1. Allemagne	3 300	93	112	67	1 786	75	5 198	85
2. Autriche	409	100	140	97	1 072	87	1 621	91
3. Belgique	211	81	297	63	282	75	790	71
4. Danemark	99	94	89	23	254	64	442	50
5. Espagne	36	100	350	78	5 114	94	5 500	92
6. France	1 037	100	540	28	1 815	61	3 392	57
7. Grèce								
8. Italie								
9. Luxembourg	-	-	88	100	-	-	88	100
10. Norvège	52	96	-	-	3 702	96	3 754	96
11. Pays-Bas	603	95	48	49	349	59	1 000	76
12. Portugal	57	100	-	-	428	36	485	39
13. Royaume-Uni	311	98	490	59	246	51	1 047	64
14. Suède							2 182	65
15. Suisse	302	100	81	60	399	46	782	60
16. Turquie 1)	-	-	59	1	6 431	99	6 490	95
17. Yougoslavie								
18. Irlande	-	-	-	-	-	-	-	-
CEMT 2)	6 417	95	2 235	48	15 447	98	26 231	76
CEE								

1. Année 1967.
2. Turquie exclue.

Tableau 10. RESEAU INTERNATIONAL FUTUR

a) Longueur du réseau futur
b) Longueur déjà en service avec les caractéristiques définitives - Situation fin 1968

LES PAYS DE LA CEE SONT SOULIGNES

Pays	Catégories						Longueur totale (km)		Etat d'avancement global %
	A		II (plus de 2 voies)		I (2 voies)				
	a	b	a	b	a	b	a	b	
1. Allemagne ...	5 243	3 526	136	58	561	561	5 940	4 145	70
2. Autriche	1 568	409	105	12	48	28	1 721	449	26
3. Belgique	1 117	290	-	-	-	-	1 117	290	26
4. Danemark ...	628	99	81	35	117	117	826	251	30
5. Espagne	663	36					(5 911)		
6. France	3 010	1 037	2 310	850	420	392	5 740	2 279	40
7. Grèce									
8. Italie									
9. Luxembourg ..	-	-	88	88	-	-	88	88	100
10. Norvège	141	23	9	0	3 780	1 107	3 930	1 130	29
11. Pays-Bas	1 254	592	85	3	10	8	1 349	603	45
12. Portugal	57	57	-	-	1 191	428	1 248	485	39
13. Royaume-Uni .									
14. Suède	1 350	287	18	17	1 991	1 991	3 359	2 295	68
15. Suisse	1 025	315	13	4	226	92	1 264	411	33
16. Turquie [1]	-	-	69		6 661		6 730		
17. Yougoslavie ..									
18. Irlande									
CEMT [2]	16 056	6 671	2 845	1 067	8 344	4 724	26 582	12 426	47
CEE									

1. Année 1967.
2. Turquie exclue.

Tableau 11. INVESTISSEMENTS
LES PAYS DE LA CEE SONT SOULIGNES

(en millions de dollars)

Pays	1968	Prévisions 1969	
	Réseau international	Réseau international	Ensemble du réseau
1. Allemagne	259,0	313,0	2 700,0
2. Autriche	53,2	54,7	143,3
3. Belgique	205,0	282,0	367,0 1)
4. Danemark	50,0		
5. Espagne	59,0	65,0	148,0
6. France	260,0	300,0	1 200,0
7. Grèce	28,0	29,0	75,0
8. Italie			
9. Luxembourg ...	2,0	1,8	2,9
10. Norvège	33,0	37,0	160,0
11. Pays-Bas	86,0	87,0	330,0
12. Portugal	1,0	2,5	21,5 1)
13. Royaume-Uni ..	78,5	212,0	964,0
14. Suède	35,0	34,0	181,0
15. Suisse	159,0	154,0	393,0
16. Turquie 2)	25,9		
17. Yougoslavie ...			
18. Irlande	0	0	39,0
Total	1 308,7	1 572,0	6 724,7

1. Réseau municipal non compris.
2. Budget.

Tableau 12. ANNEE 1968
CONSOMMATION ANNUELLE DE CARBURANT PAR LES VEHICULES AUTOMOBILES

en milliers de m3

Pays	Essence	Gasoil
1. Allemagne	17 200	6 500
2. Autriche	1 777,5	538,5
3. Belgique	2 749	867
4. Danemark	1 753	441
5. Espagne*	2 620	1 810
6. France	14 500	4 300
7. Grèce		
8. Italie*	10 702	4 114
9. Luxembourg*	120	55
10. Norvège	965	529* 1
11. Pays-Bas		
12. Portugal		
13. Royaume-Uni*	17 600	5 340
14. Suède	3 362	965
15. Suisse*	2 354	565
16. Turquie 2	658	1 264
17. Yougoslavie		
18. Irlande	708	174

* Conversion de poids en volume; densité adoptée = essence 0,74 - gasoil 0,87
1. Y compris la consommation des chemins de fer et des tracteurs agricoles
2. Toutes sortes de consommation.

CHAPITRE IV. VOIES NAVIGABLES

TABLE DES MATIERES

TABLEAUX

I. EVOLUTION DES TRANSPORTS

1. Ensemble des pays intéressés

L'évolution des tonnages transportés par voie d'eau dans les huit pays Membres[1], pour lesquels ce mode de transport est relativement important, peut être résumée comme suit :

Tonnes chargées en 1 000 tonnes

	Trafic intérieur	Trafic international	Total
1962	237 252	104 613	341 865
1963	227 863	107 356	335 219
1964	267 185	118 122	385 330
1965	274 459	129 312	403 771
1966	278 225	140 104	418 329
1967	287 616	153 933	441 549
1968	299 983	173 001	472 984

Le tableau montre clairement que le total des transports effectués par les voies navigables intérieures augmente constamment depuis 1963. La régression des transports en 1963 était la conséquence des grands froids.

En 1968, les transports ont augmenté par rapport à 1967 de plus de 31 millions de tonnes, soit de 7,1 %.

Entre 1962 et 1968, l'augmentation s'est élevée à 131,1 millions de tonnes, soit à 38,4 %.

Les transports internationaux ont davantage progressé depuis 1962 que les transports intérieurs (65,4 % et 26,4 %).

2. Commentaires sur l'évolution du trafic dans divers pays

La quantité totale de marchandises transportées sur les voies navigables intérieures de la République Fédérale d'Allemagne s'est élevée en 1968 à 233,3 millions de tonnes, ce qui représente par rapport à 1967 une augmentation de 18,9 millions de tonnes, soit 8,8 %.

Exprimés en tonnes-kilomètres, les transports représentèrent en 1968, 47,9 milliards, ce qui signifie une augmentation de 2,1 milliards, soit + 4,7 %; l'augmentation est donc relativement faible. La distance moyenne des transports a continué à diminuer, passant de 213,5 km en 1967 à 205,4 km en 1968.

Cette diminution s'explique essentiellement par le fait que l'augmentation des transports par rapport à 1967 a été marquée surtout dans le trafic international, qui généralement n'emprunte les voies navigables allemandes que sur une distance assez courte. Par ailleurs, le transport d'huiles minérales à longue distance a considérablement diminué.

12,6 millions de tonnes de l'augmentation des transports en 1968 sur les voies intérieures relèvent du trafic international, à savoir 4,8 millions de tonnes à l'exportation et 7,8 millions de tonnes à l'importation; 5,5 millions de tonnes constituent le transport entre des ports situés en République Fédérale et 0,8 million de tonnes le transport en transit. Les quantités transportées entre l'Allemagne Fédérale et l'Allemagne de l'Est n'ont pas évolué par rapport à 1967.

L'augmentation des envois provenant de l'étranger est due essentiellement à l'accroissement des importations de minerais (+ 5,7 millions de tonnes), de produits de l'industrie métallurgique (+ 1,5 million de tonnes) et des matériaux de construction (+ 1,4 million de tonnes). Les importations de charbon ont diminué de 0,9 million de tonnes et celles d'huile minérale de 0,5 million de tonnes.

L'accroissement des transports à l'exportation est dû essentiellement à l'augmentation des exportations de charbon (+ 2,2 millions de tonnes) et des matériaux de

1. Allemagne, Autriche, Belgique, France, Italie, Pays-Bas, Suisse, Yougoslavie.

construction (+ 1,8 million de tonnes); dans le trafic de transit le transport de matériaux de construction a augmenté de 0,6 million de tonnes, celui de minerais et celui d'huile minérale de 0,2 million de tonnes chacun.

Dans le trafic intérieur, le transport de sable et de gravier a augmenté de 2,7 millions de tonnes et celui de produits minéraux de 2 millions de tonnes. Le transport de charbon a augmenté de 0,7 million de tonnes. Le trafic intérieur avait diminué en 1967 de 5,7 millions de tonnes par rapport à 1966, mais en 1968 il a pratiquement retrouvé son niveau de 1966.

Les transports de marchandises ont considérablement augmenté en 1968 sur la partie du Danube située en Autriche. Les transports ont atteint un niveau record, 8 066 580 tonnes. L'augmentation par rapport à l'année précédente s'élève à 25,6 %. Exprimée en tonnes-kilomètres, cette augmentation est également sensible, puisqu'elle représente 19,3 % ou 1 284,8 millions de tonnes-kilomètres.

L'augmentation la plus nette se manifeste dans l'importation (35,7 % : les transports de combustibles solides augmentant de 39,7 % et ceux de minerais de fer et de ferraille même de 153,5 %.

Les transports à l'exportation ont augmenté de 22,7 %, l'augmentation étant particulièrement sensible pour les produits minéraux bruts (à l'exception du minerai), pour les produits chimiques et les combustibles solides.

Si le trafic intérieur avait connu une nette régression en 1967, il a cru de 9,8 % en 1968. Cela est dû à l'augmentation des transports de pétrole et de produits pétroliers. Les transports en transit, eux, ont diminué de 5,5 % par rapport à l'année précédente, ce qui est dû essentiellement à la diminution du transit de bâtiments yougoslaves et allemands.

1968 fut, d'une façon générale, une année importante pour la navigation fluviale et tout à fait satisfaisante en ce qui concerne les résultats obtenus.

Il semble d'ailleurs que le transport de marchandises sur la partie autrichienne du Danube sera également satisfaisante en 1969. Le tonnage transporté au cours des 5 premiers mois de cette année est du même niveau que celui transporté au cours de la même période en 1968.

Les entreprises autrichiennes DDSG et COSMOS ont transporté, même au cours du premier semestre 1969, 16 % de marchandises de plus qu'au cours du premier semestre 1968. Cette augmentation concerne essentiellement le minerai de fer du Brésil en provenance des ports maritimes allemands de Hambourg et de Brake et qui est transporté en transports combinés vers Linz.

En Belgique, au cours de l'année 1968, le trafic fluvial total de marchandises, exprimé en tonnes, s'est accru de 9,4 %.

Cette augmentation générale du trafic en 1968 par rapport à l'année précédente s'est, une fois de plus, surtout manifestée dans le trafic international où elle atteint 12 %, tandis que pour le trafic intérieur elle ne s'élève qu'à 3,9 %. A cet égard, on se trouve en présence d'une évolution semblable à celle qui avait déjà été constatée l'année précédente mais qui s'accentue encore.

On constate également que le trafic ventilé selon la nature du produit transporté a augmenté pour tous les types de produits, à quelques exceptions près.

Le trafic des produits agricoles et des denrées alimentaires est encore en baisse à l'intérieur du pays, tandis qu'il continue d'être en hausse à l'importation.

Le trafic intérieur et le trafic à l'exportation des combustibles minéraux confirment leur tendance à la baisse, et ceci au profit de l'importation des mêmes combustibles minéraux et des produits pétroliers.

Ces mouvements en sens contraire ont pour cause l'influence de la réalisation du marché commun pour les sources d'approvisionnement en céréales et les changements structurels bien connus qui sont intervenus dans le secteur énergétique.

En ce qui concerne le trafic total en tonnes-kilomètres, celui-ci est en hausse de 6,2 % par rapport à l'année précédente, hausse qui est plus forte également en trafic international qu'en trafic intérieur (respectivement 7,9 % et 3,5 %).

En ce qui concerne les perspectives, quelques données déjà disponibles pour l'année 1969 et l'allure soutenue de la conjoncture laissent présager que l'ensemble du trafic fluvial dépassera sensiblement celui de 1968. Les tendances constatées l'année précédente pour certains types de trafic et pour certaines catégories de produits - et à l'origine desquelles on trouve essentiellement des causes de caractère structurel - s'affermiront encore.

En France, le total des transports est passé de 97,6 millions de tonnes en 1967 à 101,7 millions de tonnes en 1968, soit 4,2% d'augmentation, alors que la production par tonne-kilomètre s'est accrue de 12,96 milliards à 13,25 milliards, soit une augmentation de 2,2 %.

Les transports intérieurs ont augmenté de 1,1 million de tonnes, soit 1,8 %, les transports à l'importation augmentant de 0,7 million de tonnes, soit + 6,2 % et les transports à l'exportation augmentant de 2,3 millions de tonnes, soit + 12,7 %. Le transit s'est maintenu au niveau de 1967.

Comparées à 1967, presque toutes les catégories de marchandises ont accusé une augmentation, à l'exception des :

- denrées alimentaires, qui présentent une régression de 140 000 tonnes, soit - 4,5 %, sauf pour l'exportation qui a augmenté de 122 000 tonnes ;
- minerais et déchets pour la métallurgie, dont le transport a diminué de 124 000 tonnes, soit - 5,4 %, par suite de la régression du transit par le Rhin ;
- combustibles minéraux solides, parce que la régression générale du transport de charbon que l'on observe depuis quelques années s'est poursuivie en 1968, ce qui a eu pour résultat de diminuer le transport de 501 000 tonnes, soit - 5,5 %. Cette régression du transport charbonnier s'est limitée essentiellement au transport intérieur.

Ce sont surtout les catégories de marchandises suivantes qui ont contribué à l'expansion favorable du transport en 1968 :

- les minéraux et les matériaux de construction : le transport de ces marchandises a marqué une augmentation de 3,4 millions de tonnes (soit + 6,9 %). Le transport intérieur a augmenté de 1,7 million de tonnes, soit + 4,6 %; l'exportation par le Rhin de 1,4 million de tonnes, soit + 20,6 % et l'exportation par la Moselle de 0,3 million de tonnes, soit + 47,8 % ;
- les produits agricoles : comparé à celui de 1967, le transport de ces produits a augmenté de 987 000 tonnes (+ 14 %), en raison de l'augmentation des exportations de céréales (+ 23 %); le transport intérieur de céréales a d'ailleurs aussi considérablement augmenté, plus précisément de 14 % ;
- les produits métallurgiques : la régression du transport intérieur de ces produits (- 171 000 tonnes) fut entièrement compensée par l'augmentation de l'exportation par la Moselle (+ 0,1 million de tonnes) et du transit par le Rhin (+ 0,04 million de tonnes) d'où une augmentation totale de 15 000 tonnes, soit 1 % ;
- les engrais : bien que l'importation accuse une augmentation de 419 849 tonnes (soit + 80 %), l'ensemble du transport n'a augmenté que de 36 736 tonnes (soit + 1,6 %) par suite de la diminution du transport intérieur (- 110 036 tonnes) et de l'exportation (- 273 150 tonnes) ;
- les produits pétroliers : le transport de ces produits a augmenté de 270 000 tonnes (soit + 1,6 %) ;
- les produits chimiques : le transport de ces produits a augmenté de 68 000 tonnes (soit + 3,1 %), mais s'est limité principalement à l'importation et à l'exportation par le Rhin ;
- les machines, véhicules, objets manufacturés : l'augmentation de 101 000 tonnes (soit + 21,3 %) est due en grande partie à l'expansion du transport des véhicules à moteur par la Seine.

Sur la base des données dont on dispose, le transport total pour 1969 s'élèvera à environ 110 millions de tonnes, ce qui signifie une augmentation de 8 % par rapport à 1968, augmentation qui résultera principalement de l'augmentation du transport des produits agricoles et des produits métallurgiques.

En Italie, le tonnage total de marchandises transportées pour l'année 1968 est de 3 951 560 tonnes, correspondant à 186 367 000 tonnes-kilomètres, sur une distance moyenne de 47 km.

Ce tonnage total a été transporté par bateaux automoteurs (2 078 560 tonnes), par chalands remorqués (842 000 tonnes) et par barges poussées (1 031 000 tonnes).

En ce qui concerne les perspectives, on prévoit en 1969 une légère augmentation du trafic de marchandises.

Au Luxembourg, le trafic intérieur dans la section frontière de la Moselle étant nul, le trafic effectif est un trafic de

transit ou, en plus faible partie, un trafic d'arrivée ou de départ aux points de transbordement situés dans la section.

Les données que fournirait l'Administration luxembourgeoise feraient double emploi avec les données des Administrations allemande et française; elles seraient de plus, incomplètes, le trafic aval du port de Mertert, situé à l'extrêmité aval de la section frontière ne passant pas par une écluse de première classe de la section frontière et n'étant donc pas enregistré par l'Administration luxembourgeoise. Il est à noter que le transbordement de marchandises au port fluvial de Mertert a atteint en 1968 le chiffre de 1,2 million de tonnes.

Pour les mêmes raisons, des informations provenant du Luxembourg ne sont pas disponibles ou feraient double emploi.

Aux Pays-Bas, les transports fluviaux passèrent de 224,2 millions de tonnes en 1967 à 242,2 millions de tonnes en 1968, ce qui représente une augmentation de 18 millions de tonnes, soit + 8 %. L'augmentation en tonnes-kilomètres pour la même période s'élève à 8,7 %. Le trafic intérieur s'est accru de 2,1 millions de tonnes, soit + 2,3 %.

Le trafic international est passé de 131,5 millions de tonnes en 1967 à 147,7 millions de tonnes en 1968, ce qui représente 12,1 % d'augmentation. Le trafic à l'exportation a cru de 12,3 %, le trafic à l'importation de 11,4 %, le trafic en transit de 7,8 %.

Le trafic rhénan a marqué un progrès de 10,8 millions de tonnes par rapport à 1967, soit une augmentation de 10,9 %. Le total du trafic sur le Rhin transitant par la frontière néerlando-allemande a atteint en 1968 un niveau record, à savoir près de 111 millions de tonnes.

Le trafic vers l'aval est passé de 44,3 millions de tonnes en 1967 à 48,4 millions de tonnes en 1968, marquant une augmentation de 9,1 %. Il est dû pour l'essentiel à l'accroissement du transport de terres, de graviers et de sables (+ 2,4 millions de tonnes), de charbon (+ 1,5 million de tonnes) et de produits métallurgiques (+ 0,5 million de tonnes). Le transport d'huiles minérales (- 0,5 million de tonnes) ainsi que de fer et d'acier bruts (- 0,5 million de tonnes) a diminué.

Le trafic vers l'amont a cru de 54,7 millions de tonnes en 1967 à 61,5 millions de tonnes en 1968, soit une augmentation de 6,8 millions de tonnes, ou + 12,4 %. Cette augmentation est due dans une très large mesure au transport de minerais de fer (+ 5,6 millions de tonnes). Les transports de fer et d'acier (+ 1 million de tonnes) ont également augmenté, tandis que le transport de charbon (- 1 million de tonnes) a marqué une chute.

Les chiffres disponibles pour les premiers mois de 1969 indiquent que le trafic rhénan s'est accru de 1,6 million de tonnes par rapport au trafic pendant la même période en 1968.

En Suisse, le trafic des ports de Bâle a légèrement fléchi en 1968 (100 000 tonnes en moins) par rapport à 1967.

Ce léger recul est dû essentiellement aux transports de charbon qui ont diminué d'environ 85 000 tonnes par rapport à 1967. Les transports de combustibles liquides se sont en revanche accrus d'environ 300 000 tonnes. Les autres marchandises ont marqué certaines variations en plus ou en moins.

Les transports à destination ou en provenance des ports de Bâle ont atteint les tonnages suivants pendant le premier semestre de l'année.

(en milliers de tonnes)

	Entrées	Sorties	Total
1968	3 738	161	3 899
1969	3 901	164	4 065

Il en ressort que le trafic des ports de Bâle a subi, au cours du premier semestre de 1969, une légère augmentation (environ 4 %) par rapport à la période correspondante de 1968. Il est probable que cette tendance se maintiendra au cours du second semestre de 1969.

II. EVOLUTION DU PARC

En 1968, la capacité totale de la flotte fluviale [1] a été réduite de 104 781 tonnes, soit - 0,6 %. Le nombre total des bateaux est tombé à 41 555, ce qui signifie

1. Les chiffres relatifs à la Yougoslavie ne sont pas indiqués ici.

une diminution de 1,2 %.

En Allemagne, la capacité des bâtiments de transport a diminué de 22 700 tonnes et la puissance de remorquage des remorqueurs de 22 830 CV.

Cette diminution intéresse surtout les chalands à chargement sec, soit 70 740 tonnes. La raison en est d'abord le déchirage des bateaux (44 100 tonnes) puis la motorisation (19 000 tonnes). La capacité des automoteurs a augmenté de 11 070 tonnes, bien que le nombre des automoteurs à chargement sec ait diminué (de 26 bateaux). La flotte des bateaux-citernes n'a pas subi de grands changements.

Mais la flotte des barges poussées a considérablement augmenté par suite de constructions nouvelles ou de transformations. A la fin de 1968, cette flotte se composait de 125 barges ayant une capacité de 158 081 tonnes, une barge ayant été ajoutée à la flotte.

En Autriche, les premières véritables barges poussées ont été mises en service en 1968, bien qu'auparavant déjà on avait utilisé des bateaux convenant à la navigation par poussage. Si celle-ci a démarré relativement tard en Autriche, c'est qu'en territoire autrichien le Danube a encore un courant fort rapide et dessine souvent des lacets aigus, ce qui pose de grands problèmes à la navigation par poussage. La flotte a été diminuée de trois remorqueurs (2 090 CV), de 10 chalands pour le transport de marchandises (6 719 tonnes) et de un chaland-citerne (1 048 tonnes).

En général, le tonnage moyen des bateaux a augmenté. Le nombre des chalands a encore diminué pendant cette période.

En Italie, le nombre total de bateaux affectés au transport de marchandises est passé de 744 à la fin de 1967 à 773 au 31 décembre 1968, soit une augmentation de 3,9 %.

La flotte est composée à raison de 49 % de bateaux automoteurs (non compris les bateaux-citernes) et pour 41 % de chalands (non compris les chalands-citernes); les 10 % restants comprennent 6 % de barges, 3 % de citernes automoteurs et 1 % de chalands-citernes.

La capacité de charge de la flotte se répartit de la façon suivante : 48 % pour les bateaux automoteurs, 22 % pour les chalands et 30 % pour les barges.

Les quantités et les pourcentages des différentes catégories figurent dans le tableau suivant :

Situation en 1968	Nombre	%	Charge	%
Bateaux automoteurs ..	379	49	45 380	40
Citernes automoteurs .	24	3	8 586	8
Chalands	317	41	23 950	21
Chalands citernes	9	1	977	1
Barges	31	4	22 290	19
Barges citernes	13	2	12 800	11
Total	773	100	113 983	100

L'âge moyen des bateaux automoteurs peut être évalué à cinq ans environ pour 28 % d'entre eux, avec une capacité de charge représentant 33 % de la capacité totale des 403 bateaux de la même catégorie.

Pour les chalands (remorqués), au contraire, on peut estimer que 17 % seulement du total ont cinq ans d'âge (ou d'utilisation, par rapport à l'année de construction), alors que 36 % ont un âge moyen variant de 20 à 25 ans et représentent 33 % de la capacité de charge de l'ensemble des bateaux de cette catégorie (326).

Enfin, en ce qui concerne les barges, 72 % ont cinq ans d'âge environ, et 28 % ont été mises en service en 1968 et représentent 30 % de la capacité de charge totale de l'ensemble de cette dernière catégorie (44).

En France, l'ensemble de la cale est passé de 7 776 unités en 1967 à 7 532 unités en 1968, ce qui représente une réduction de 3,2 %.

La capacité de charge pour l'ensemble de la flotte est passée de 3 168 000 à

3 098 000, ce qui représente, pour la même période, une diminution de 2,2 %. Cette diminution mineure dans la capacité de charge de la cale, par rapport à celle du total des bateaux nous indique la substitution de bateaux de petite capacité par des bateaux d'une plus grande capacité.

Le nombre des bateaux automoteurs est passé de 5 784 en 1967, à 5 677 en 1968, ce qui représente une diminution de 1,8 %, c'est-à-dire plus faible que celle enregistrée pour l'ensemble de la cale.

Quant au nombre des chalands remorqués (barges poussées en plus), il est passé de 1 992 en 1967, à 1 855 en 1968, soit un pourcentage en diminution de 7,4 %.

Aux Pays-Bas, le nombre total des bâtiments de transport a diminué. Le déchirage des bateaux et la motorisation sont les raisons les plus importantes de cette diminution.

Le nombre total et la capacité de charge des chalands remorqués ont diminué, de même que le nombre des bâtiments de remorquage.

Par contre, le nombre et la capacité des bateaux automoteurs ont augmenté.

*
* *

Pour ce qui concerne la capacité de charge selon les différentes classes de bateaux, il a été constaté que pour les chalands, en Belgique (comme en Allemagne et en Autriche), leur capacité a diminué, à savoir de 39 596 tonnes (soit - 8,0 %), ainsi qu'en France, à savoir de 38 516 tonnes (soit - 4,1 %), aux Pays-Bas, de 1 978 tonnes (soit - 0,07 %) et en Suisse de 9 102 tonnes (soit - 7,2 %).

En 1968, la capacité des automoteurs a diminué en Belgique de 15 370 tonnes (soit - 0,6 %) et en France de 31 828 tonnes (soit - 1,5 %), mais elle a augmenté en Allemagne de 17 090 tonnes (soit + 0,5 %), en Autriche de 1 047 tonnes (soit + 5,1 %), aux Pays-Bas de 58 353 tonnes (soit + 1,6 %) et en Suisse de 1 926 tonnes (soit + 0,6 %).

La puissance totale des remorqueurs et des pousseurs a augmenté en France (+ 0,1 %) et aux Pays-Bas (+ 0,3 %), mais a diminué en Allemagne (- 9,2 %), en Autriche (- 6,5 %), en Belgique (-25,1 %) et en Suisse (- 14,2 %)

III. EVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE

Etat d'avancement des études et réalisations concernant les liaisons d'intérêt européen (Résolution n° 9; voies navigables du 3 septembre 1964).

1. Amélioration de la liaison Dunkerque/Escaut et de ses prolongements internationaux

La section Dunkerque - Denain a été mise en service en 1968 et des aménagements complémentaires y ont été réalisés en 1969. Les travaux se poursuivent entre Denain et Valenciennes par la construction des écluses de Trith et de Denain, et en aval de Valenciennes par des aménagements au voisinage de Condé.

En territoire belge l'aménagement du Haut-Escaut s'est poursuivi en 1968 par des travaux de calibrage et de rectification sur une série de sections s'étendant de Vaulx (Tournai) à Berchem - Kerkhove, à Audenarde et Gavere, ainsi qu'entre Zwijnaarde et Zemmerzake. Le canal circulaire de Gand, en voie d'achèvement pour les branches Ouest et Sud, a été utilisé depuis la fin de 1968 pour l'écoulement du débit d'amont; l'ensemble du canal circulaire sera ouvert à la navigation au gabarit de 2 000 tonnes en 1969.

2. Amélioration de la liaison Escaut-Rhin

L'exécution des travaux a commencé en 1968. La construction du grand complexe d'écluses prévu dans cette liaison a été mise en adjudication. Le nouveau complexe d'écluses de la liaison entre Anvers et le Rhin, à la digue du Volkerak, a été mis en service.

3. Amélioration de la Meuse et de ses liaisons internationales

En Belgique, la construction de nouveaux ouvrages en amont de Neuville-sous-Huy est à l'étude. Des travaux d'aménagement de la Basse-Meuse, en aval de Liége, ont été entamés en 1969.

Sur le territoire néerlandais, les travaux d'élargissement du canal Juliana ainsi que ceux visant l'augmentation de la capacité d'éclusage à cet endroit ont été achevés. Il en est de même des nouvelles

écluses sur la Meuse canalisée, près de Sambeek et Belfeld; à Linne, la construction de l'écluse dans le canal latéral Linne-Buggenum progresse favorablement.

4. Liaison Meuse-Rhin avec desserte d'Aix-la-Chapelle

Les études sont poursuivies.

5. Canalisation de la Moselle

Cette opération est terminée pour la partie située en aval de Metz. La section Metz-Frouard est en voie d'achèvement; la desserte du port de Frouard est totalement engagée. Les premières opérations de la section Frouard-Neuves Maisons ont été lancées (barrage - écluse de Frouard, écluse de Toul, pont-rails de Liverdun).

6. Amélioration des conditions de navigation sur le Rhin entre Strasbourg et Saint-Goar

La République Fédérale d'Allemagne et la France sont convenues le 4 juillet 1969 par traité de procéder en commun à des travaux d'aménagement du Rhin sur le trajet frontalier Kehl/Strasbourg - Neuburgweier/Lauterbourg.

Les éléments principaux en sont :

- la construction de deux barrages sur le Rhin, l'un à Gambsheim, à construire par la France, l'autre à Iffeszheim, à construire par la République Fédérale d'Allemagne ;
- des mesures devant empêcher l'érosion dans le lit du Rhin, près d'Iffeszheim ;
- des digues contre les crues.

Chacun des deux pays supporte la moitié des frais de construction.

Les travaux entre Neuburgweier/Lauterbourg et Saint-Goar, visant à améliorer la navigabilité et à approfondir le chenal de 40 cm, ont été intensifiés. Les activités se sont surtout concentrées sur le tronçon Rüdesheim-Bingen, où il a fallu prendre des mesures importantes en vue de l'amélioration ultérieure du Binger-Loch. Quelques tronçons particulièrement importants pour la navigation, comme une partie du trajet entre Oberwesel et Saint-Goar, ainsi que la Sondernheimer Schwelle entre Karlsruhe et Spire, sont achevés.

Sur d'autres sections du Rhin supérieur et dans le Rheingau, les travaux se trouvent à un stade très avancé.

7. Liaison Rhône-Rhin

En Suisse, les études et les discussions sur les mesures à appliquer pour réserver un aménagement ultérieur de la voie navigable de l'Aar, entre son confluent avec le Rhin et les lacs au pied du Jura, ont été poursuivies.

Sur le canal du Rhône au Rhin la section Kembs - Niffer - Mulhouse est achevée. Sur la Saône les travaux en cours portent sur l'achèvement du bief de Couzon, la reconstruction de ponts à Lyon et le barrage de Charnay. Sur le Rhône, la chute de Vallabrégues est en cours d'aménagement et les travaux de la chute de Saint-Vallier ont été engagés en 1969.

8. Aménagement du Rhin entre Rheinfelden et le lac de Constance

Aucun élément nouveau n'est à signaler.

9. Liaison Rhin-Main-Danube

Les activités entre Bamberg et Nuremberg progressent favorablement. La section de canal Bamberg-Forchheim (environ 30 km) a été ouverte à la navigation le 1er mars 1968. Sur le trajet Forchheim-Nuremberg, la construction de plusieurs écluses et de nombreux ponts est en cours. On estime qu'il sera ouvert à la navigation vers la fin de 1972.

Les premiers travaux pour la section de canal Nuremberg-Kelheim et la canalisation du Danube entre Kelheim et Vilshofen sont poursuivis.

10. Aménagement de l'Elbe avec liaison de Hambourg au réseau des voies navigables de l'Europe occidentale, y compris le Mittellandkanal

Les travaux sur le réseau de canaux de l'Allemagne du Nord-Ouest, dont le Mittellandkanal constitue le problème crucial, ont progressé continuellement. L'élargissement du profil a été continué en plusieurs endroits, sur une longueur totale de 50 km, dont 15 km environ sont terminés.

Au canal Elbe-Seitel, les travaux de préparation et de construction se poursuivent.

On commença en 1969 la restauration du profil du canal sur près de 50 km, ainsi que la construction de quelque 20 autres ouvrages d'art, tels que ponts et aqueducs. Le montant total des dépenses pour le canal Elbe-Seiten s'élève, pour 1969, à 70 millions de DM.

11. Liaison Oder-Danube

Question réservée.

12. Liaison entre le lac Majeur et la mer Adriatique

Aucun élément nouveau n'est à signaler.

*
* *

En ce qui concerne les voies navigables non comprises dans les projets définis dans la Résolution n° 9 du Conseil des Ministres, les observations suivantes peuvent être faites :

En Allemagne, on met la dernière main à la canalisation du Neckar sur la section de 14 km Stuttgart-Plochingen, qui a été mise en service.

Les travaux sur le réseau de canaux de l'Allemagne de l'Ouest se déroulent selon les plans. L'achèvement du Küstenkanal, du canal Dortmund-Ems, du canal Wesel-Datteln, du canal Datteln-Hamm et du canal Rhin-Herne pour y permettre la navigation au gabarit de 1 350 tonnes est proche. Ces travaux comprennent principalement l'élargissement de sections de canal ainsi que la construction et la transformation d'écluses. A Flaesheim, sur le canal Wesel-Datteln une nouvelle deuxième écluse a été mise en service. Deux autres écluses sont en construction sur le canal Wesel-Datteln. La mise en service est prévue pour 1970.

En Belgique, les travaux de modernisation de la Lys se poursuivent.

Le canal de Charleroi à Bruxelles a été ouvert le 1er avril 1969 à la navigation au gabarit de 1 350 tonnes au tirant d'eau réduit de 2 m 30; le tirant d'eau normal de 2 m 50 a été admis entre Charleroi et le bassin de virement de Clabecq le 11 novembre 1968, ainsi que sur l'embranchement principal de Seneffe à la Louvière.

Sur la Sambre, l'avancement des travaux de calibrage a permis dans le courant de 1968 d'accroître progressivement le tirant d'eau admis 2 m 20 à 2 m 50 et, par sections successives, les dimensions des bateaux jusqu'à ceux de la classe III (1 000 tonnes) sur toute la Sambre en aval de Monceau jusqu'à Namur et de la classe IV (1 350 tonnes) sur la plus grande partie. La navigation de ces dernières unités s'exerce sans restriction de Monceau à Namur depuis le 6 juin 1969.

Sur le canal du Centre, l'écluse d'Obourg-Wartons, au gabarit de 1 350 tonnes, a été mise en service le 18 avril 1968.

Sur le canal maritime de Bruxelles au Rupel, les travaux de construction de l'écluse de Zemst, commencés en 1968, se poursuivent.

L'aménagement du canal Albert pour la navigation des grands convois poussés de 9 000 tonnes, entamé déjà en 1968 par divers élargissements locaux, se poursuivra par la construction de nouvelles écluses, deux autres encore le seront prochainement.

Aux Pays-Bas, le canal élargi de Gand à Terneuzen a été inauguré fin 1968. Le port de Gand est actuellement accessible aux navires de mer de 50 000 tonnes d. w. t. Le canal sera encore approfondi d'un mètre pour rendre le port accessible aux navires de 60 000 tonnes d. w. t.

IV. EVOLUTION DU TRANSPORT PAR OLEODUCS

Comme en 1968, ces transports ont augmenté dans plusieurs pays. Des conduites nouvelles se sont ajoutées au réseau existant et des raccordements se branchant sur les conduites principales ont été mis en service. Voici le détail de la situation.

En République Fédérale d'Allemagne, il n'y a pas eu, en 1968, de mise en service de nouveaux oléoducs pour le transport de pétrole brut.

Par contre, pour le transport de produits finis, les conduites suivantes ont été mises en service :

- une conduite de Dinslaken à Venlo (Rotterdam), se raccordant à la ligne Rhin-Main (juillet 1968) ;

- une conduite à éthylène de Kelsterbach (Francfort-s/-Main) à Wesseling (Cologne) (octobre 1968).

Au 31 décembre 1967, on étudiait la réalisation de conduites pour le transport de produits finis, à savoir :

- une conduite à éthylène de Gelsenkirchen-Buer à Geleen (dans le Limbourg néerlandais) (mise en service envisagée en 1969) ;
- une conduite à éthylène de Gelsenkirchen à Rotterdam ;
- une conduite à éthylène de Kelsterbach (Francfort-s/-Main) à Carling (Lorraine) près de Sarrebruck.

Le volume total des transports s'élevait en 1968 à 67 millions de tonnes (13,7 milliards de t/km), dont 20,6 millions de tonnes (5,6 milliards de t/km) représentaient le trafic intérieur et 46,4 millions de tonnes (8 milliards de t/km) le trafic à l'importation.

En Autriche, l'oléoduc Adria-Vienne est en construction à partir de Würmlach en Carinthie en direction de la raffinerie de pétrole de l'Administration autrichienne des huiles minérales S. A. (Osterreische Mineralölvernaltung A. G.). Cet oléoduc comptera 420 km et on pense qu'il sera mis en service en 1971.

En Belgique, il n'y a rien à signaler en matière d'oléoducs.

En Espagne, le réseau n'a pas été agrandi pendant l'année 1968 et les autorités n'ont pas non plus édicté de textes législatifs concernant cette matière.

En ce qui concerne le trafic intérieur, la quantité totale transportée par l'oléoduc Malaga-Puertollano, long de 267 km, s'élevait en 1968 à 2,3 millions de tonnes contre 2 millions de tonnes en 1967, ce qui représente une augmentation de 15 %.

En France, la situation est la suivante :

En 1968 les oléoducs suivants ont été construits :

- Oléoduc pour produits bruts de Berre à Manosque - longueur 107 km - diamètre 20 pouces - mis en hydrocarbures le 15 juillet 1969 (a évacué la saumure depuis sa construction);
- Oléoduc à produits finis Méditerranée-Rhône - longueur 555 km - diamètre 10, 12 et 16 pouces suivant les sections. Relie le complexe de Marseille et la raffinerie de Feyzin aux dépôts de la vallée du Rhône jusqu'à Lyon et à ceux de Grenoble, Aix, Annecy et St-Julien (Sud de Genève) - la liaison avec Genève n'est pas encore construite.

En 1969, seront construits :

- Oléoduc pour produits bruts - Strasbourg-Lorraine (raffinerie du Hauconcourt au Nord de Metz) - longueur 142 km - diamètre 18 pouces - le Verdon-Pauillac - longueur 50 km - diamètre 18 pouces ;
- Oléoduc pour produits finis
  - Extension du complexe de Trapil - diamètre 20 pouces,
  - branche Vigny-Gargenville-Vernon - 59 km,
  - branche Gargenville-Coignières-Orly - 79 km.

Ces oléoducs seront terminés avant la fin de 1969 et mis en service au plus tard début 1970.

Aucune disposition législative ou réglementaire nouvelle concernant les oléoducs n'a été prise en 1968. Toutefois, il faut signaler la sortie du fascicule 72 du Cahier de Prescriptions Communes des Travaux Publics qui concerne les règles de construction.

En Italie, le tonnage total transporté en 1968 par oléoducs est passé à 54,5 millions de tonnes, ce qui signifie un pourcentage moyen d'augmentation de 19,4 % en comparaison de l'année précédente.

En ce qui concerne l'évolution de l'infrastructure, on note que pendant l'année 1968 l'oléoduc Trecate-Vado Ligure, destiné au transport de produits raffinés, a été mis en service.

A la date du 31 décembre 1968, aucun oléoduc n'est en voie de construction. Pendant l'année 1968, ni dispositions législatives ni réglementaires ont été prises en Italie.

Aux Pays-Bas, l'oléoduc reliant Rotterdam à la frontière germano-néerlandaise a transporté 16,7 millions de tonnes en 1968, contre 14,7 millions de tonnes en 1967, accusant ainsi une augmentation de 13,3 %.

En Angleterre, les conduites suivantes ont été mises en service en 1968 :

- Stanlow - Haydock Ø 6 pouces septembre 1968

- Thames-Midlands-Merey	ø 14 pouces	mars 1968
(Kingsbury)	ø 12 pouces ø 10 pouces	de nouvelles sections seront régulièrement mises en service.

Au 31 décembre 1968, les conduites suivantes étaient en construction :

- Hemel Hempstead (Buncefield) à London Airport (Perry Oaks)	ø 1x6 pouces ø 1x8 pouces	achèvement prévu début 1969
- Finnart - Grangemouth	ø 20 pouces	achèvement prévu début 1969

La longueur totale des conduites représentait en 1968 1 513 km.

Les quantités totales transportées s'élevaient à 17,3 millions de tonnes, dont 4 millions de tonnes de produits raffinés.

Les autorités britanniques n'ont pas pris en 1968 de dispositions législatives ou réglementaires concernant cette matière.

En Suisse, aucun nouvel oléoduc n'a été mis en exploitation au cours de l'année 1968 ou n'était en construction à la date du 31 décembre 1968. Toutefois, une concession a été octroyée en 1967 pour un projet concernant la construction d'une conduite de produits raffinés; son tracé serait le suivant : (Marseille-St-Julien en Genevois) - Verviers (Genève). La date de la mise en service est encore indéterminée.

V. EVOLUTION DU TRAFIC DES GRANDS PORTS MARITIMES

Le tableau 8 donne quelques indications sur le trafic dans les ports maritimes.

Dans tous les pays, à l'exception de l'Italie, le trafic total a augmenté en 1968 par rapport à 1967.

Tableau 1. TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR VOIES NAVIGABLES

(en 1 000 tonnes)

Pays	Année	Trafic international						
		Trafic intérieur	Chargé	Déchargé	Marchandises en transit	Tonnage total transporté	Total des t/km (en millions)	T/km en indices (1955 = 100)
R.F. d'Allemagne ..	1955	64 418	21 908	31 606	6 680	124 612	28 624	100
	1961	90 817	32 167	42 680	6 551	172 215	40 214	140
	1962	90 818	30 626	42 951	6 379	170 774	39 936	139
	1963	84 995	30 698	45 127	6 506	167 327	39 513	138
	1964	96 013	29 022	52 627	6 133	183 795	40 609	142
	1965	98 180	32 409	57 007	8 098	195 694	43 552	152
	1966	100 313	39 688	58 655	9 238	207 894	44 826	157
	1967	94 576	47 869	62 089	9 905	214 439	45 785	160
	1968	100 077	52 772	69 795	10 683	233 328	47 932	167
Autriche	1955	284	616	1 738	473	3 112	507	100
	1961	664	1 219	2 941	670	5 494	904	178
	1962	691	1 239	2 708	753	5 391	919	181
	1963	510	1 074	3 440	769	5 793	995	196
	1964	560	953	3 663	731	5 907	1 032	204
	1965	765	1 040	3 491	689	5 985	977	193
	1966	722	1 099	4 199	721	6 741	1 055	208
	1967	512	1 094	3 903	915	6 424	1 077	212
	1968	562	1 904	5 860	865	8 067	1 285	253
Belgique	1955	22 572	15 826	16 441	2 001	56 840	4 617	100
	1961	24 821	14 921	21 877	3 496	65 115	5 473	119
	1962	25 522	15 709	22 156	3 254	66 641	5 421	117
	1963	22 778	16 156	22 599	3 268	64 801	5 201	113
	1964	26 356	18 522	26 195	4 235	75 308	5 543	120
	1965	25 778	18 867	27 806	4 580	77 031	6 087	132
	1966	26 456	19 785	28 865	4 488	79 594	5 970	129
	1967	27 111	20 999	32 601	4 621	85 332	6 262	136
	1968	28 168	22 657	37 644	4 861	93 330	6 649	144
France	1955	40 211	7 752	5 475	4 817	58 255	8 917	100
	1961	40 718	7 543	7 759	7 138	71 158	11 262	126
	1962	49 713	6 470	8 064	7 289	71 536	11 234	126
	1963	51 208	9 115	8 209	7 657	76 189	11 358	127
	1964	58 805	11 490	9 097	6 227	85 619	12 470	140
	1965	58 311	15 129	9 344	6 972	89 756	12 510	140
	1966	59 283	17 082	9 989	7 098	93 452	12 652	142
	1967	61 139	18 284	11 243	6 970	97 635	12 965	145
	1968	62 243	20 601	11 939	6 956	101 739	13 254	149

Tableau 1. (suite)

(en 1 000 tonnes)

Pays	Année	Trafic intérieur	Chargé	Déchargé	Marchandises en transit	Tonnage total transporté	Total des t/km (en millions)	T/km en indices (1955=100)
Italie	1955	2 135	-	120	-	2 256	..	..
	1961	2 356	-	331	-	2 687	..	..
	1962	2 553	..	291	-	2 844	..	..
	1963	2 471	175	363	-	3 009	..	..
	1964	2 394	23	178	-	2 595	..	..
	1965	2 753	-	24	-	2 777	..	..
	1966	3 149	-	-	-	3 149	..	...
	1967	3 687	-	-	-	3 687	..	..
	1968	4 388	-	-	-	4 388	..	..
Pays-Bas	1955	44 426	33 889	20 369	13 589	112 273	15 255	100
	1961	61 401	49 082	23 475	18 855	152 813	20 247	133
	1962	63 801	49 558	22 868	18 037	154 264	20 328	133
	1963	60 719	48 858	22 278	19 584	151 439	20 201	132
	1964	77 012	56 921	25 931	21 381	181 245	22 712	149
	1965	82 229	60 357	28 222	23 184	193 992	24 070	158
	1966	81 015	60 912	32 424	24 617	198 963	25 315	166
	1967	92 654	64 239	39 928	27 369	224 190	28 568	187
	1968	94 800	73 439	44 481	29 497	242 217	31 044	204
Suisse	1955	2	456	4 131	164	4 753	14	100
	1961	2	324	6 493	208	7 027	30	214
	1962	0	294	6 788	182	7 264	31	222
	1963	2	321	7 960	186	8 469	37	264
	1964	2	397	7 133	218	7 750	34	243
	1965	0	661	7 955	211	8 827	40	286
	1966	0	395	8 012	241	8 648	39	279
	1967	4	342	7 595	280	8 221	38	271
	1968	1	320	7 515	284	8 120	39	279
Yougoslavie	1955	2 763	400	122	2 875	6 160	2 106	100
	1961	4 839	719	662	3 714	9 934	3 037	144
	1962	4 154	717	736	3 854	9 501	3 194	152
	1963	5 180	784	891	3 964	10 819	3 518	167
	1964	6 043	817	1 091	4 829	12 780	4 282	203
	1965	6 443	849	1 026	4 716	13 034	4 354	207
	1966	7 287	1 143	1 235	5 651	15 307	5 196	247
	1967	7 933	1 106	1 475	4 996	15 510	4 690	223
	1968	9 744	1 308	2 111	5 451	18 614	5 318	253

Tableau 2. TRANSPORTS SUR LE RHIN
A LA FRONTIERE GERMANO-NEERLANDAISE EMMERICH-LOBITH

(en 10^3 tonnes)

	1967	1968	1969	1969 en % de 1968
Mouvement amont :				
Janvier	4 496	4 961	5 060	102
Février	3 544	4 776	5 068	106
Mars	4 165	4 933	5 289	107
Avril	4 523	4 488	5 294	118
Mai	4 653	5 300	5 984	113
Juin	5 389	5 173		
Juillet	4 728	5 111		
Août	4 806	5 877		
Septembre	4 482	5 478		
Octobre	4 679	5 645		
Novembre	4 642	5 180		
Décembre	4 583	4 531		
Année	54 690	61 453		
Mouvement aval :				
Janvier	3 013	3 286	3 591	109
Février	3 096	3 876	3 365	87
Mars	3 495	4 294	4 203	98
Avril	3 907	4 168	4 103	98
Mai	3 581	4 598	4 371	95
Juin	4 118	4 171		
Juillet	3 435	4 067		
Août	4 117	4 634		
Septembre	4 374	4 230		
Octobre	4 219	4 333		
Novembre	3 796	3 708		
Décembre	3 173	3 005		
Année	44 324	48 370		

Tableau 3. NOMBRE DE BATEAUX, VENTILES PAR CATEGORIE DE CHARGE, FIN 1968

	Classe	Bateaux automoteurs			Chalands remorqués 1)			Ensemble de la cale			type	Remorqueurs + pousseurs		
		capacité de charge			capacité de charge			capacité de charge				puissance cv		
		nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)		nombre	totale	moyenne
Allemagne occidentale														
Jusqu'à 250 t	0										Jusqu'à 250 cv			
de 251 à 400 t	I										de 251 à 400 cv			
de 401 à 650 t	II										de 401 à 1 000 cv			
de 651 à 1 000 t	III										au-dessus de 1 000 cv			
de 1 001 à 1 500 t	IV													
plus de 1 500 t	V													
Total		5 589	3 433 902	614	1 473	1 253 076	851	7 062	4 686 978	664	Total	531	200 487	378
Autriche														
Jusqu'à 250 t	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Jusqu'à 250 cv			
de 251 à 400 t	I	2	600	300	-	-	-	2	600	300	de 251 à 400 cv			
de 401 à 650 t	II	1	600	600	22	12 400	564	23	13 000	565	de 401 à 1 000 cv			
de 651 à 1 000 t	III	10	9 100	910	184	160 300	871	194	169 400	873	au-dessus de 1 000 cv			
de 1 001 à 1 500 t	IV	9	11 200	1 244	42	49 200	1 171	51	60 400	1 184				
plus de 1 500 t	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Total		22	21 500	977	248	221 900	895	270	243 400	901	Total	36	30 200	839
Belgique														
Jusqu'à 250 t	0	397	55 571	140	66	8 954	136	463	64 525	139	Jusqu'à 250 cv	64	9 020	141
de 251 à 400 t	I	3 268	1 162 805	356	153	54 633	357	3 421	1 217 438	356	de 251 à 400 cv	18	5 572	310
de 401 à 650 t	II	824	422 578	513	135	66 511	493	959	489 089	510	de 401 à 1 000 cv	3	1 288	429
de 651 à 1 000 t	III	413	349 410	847	35	29 936	855	448	379 346	847	au-dessus de 1 000 cv	-	-	-
de 1 001 à 1 500 t	IV	243	304 509	1 253	132	179 610	1 361	375	484 119	1 291	inconnue 2)	10	4 024	402
plus de 1 500 t	V	35	59 400	1 694	66	115 263	1 731	101	174 663	1 739				
Total		5 180	2 354 273	455	587	454 907	775	5 767	2 809 180	487	Total	95	19 904	210
France														
Jusqu'à 250 t	0	292	52 903	181	233	29 347	126	525	82 250	157	Jusqu'à 250 cv	41	5 571	136
de 251 à 400 t	I	4 426	1 574 865	356	792	276 619	349	5 218	1 851 484	355	de 251 à 400 cv	20	5 925	296
de 401 à 650 t	II	704	312 496	444	501	223 497	446	1 205	535 993	445	de 401 à 1 000 cv	18	9 685	538
de 651 à 1 000 t	III	238	197 823	831	154	117 861	765	392	3 151 684	805	au-dessus de 1 000 cv	1	1 400	1 400
de 1 001 à 1 500 t	IV	15	17 343	1 156	44	52 248	1 187	59	69 591	1 180	inconnue 2)	110	81 159	738
plus de 1 500 t	V	2	3 268	1 634	131	240 092	1 833	133	243 360	1 830				
Total		5 677	2 158 698	380	1 855	939 664	507	7 532	3 098 362	411	Total	190	103 740	546

Tableau 3. (suite)

	Classe	Bateaux automoteurs			Chalands remorqués [1]			Ensemble de la cale			Type	Remorqueurs + pousseurs		
		capacité de charge			capacité de charge			capacité de charge				puissance cv		
		nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)				
Italie														
Jusqu'à	0										Jusqu'à 250 cv			
de 251 à 250 t	I										de 251 à 400 cv			
de 401 à 400 t	II										de 401 à 1 000 cv			
de 651 à 1 000 t	III										au-dessus de 1 000 cv			
de 1 001 à 1 500 t	IV													
plus de 1 500 t	V													
Total														
Pays-Bas														
Jusqu'à 250 t	0	6 673	769 100	115	5 782	466 600	81	12 455	1 235 700	99	Jusqu'à 250 cv	1 711	196 373	115
de 251 à 400 t	I	2 392	781 400	327	449	142 700	318	2 841	924 100	325	de 251 à 400 cv	256	80 126	313
de 401 à 650 t	II	1 825	938 200	514	681	350 300	514	2 506	1 288 500	514	de 401 à 1 000 cv	197	105 842	537
de 651 à 1 000 t	III	917	757 100	826	510	425 700	834	1 427	1 182 800	822	au-dessus de 1 000 cv	18	28 830	1 602
de 1 001 à 1 500 t	IV	296	367 100	1 240	516	666 700	1 290	812	1 033 800	1 273	inconnue [2]	42	38 943	927
plus de 1 500 t	V	49	93 500	1 908	389	790 700	2 033	438	884 200	2 019				
Total		12 152	3 706 400	305	8 327	2 842 700	341	20 479	6 549 100	319	Total	2 224	450 114	202
Suisse														
Jusqu'à 250 t	0	1	186	186	-	-	-	1	186	186	Jusqu'à 250 cv	4	815	204
de 251 à 400 t	I	8	2 495	312	-	-	-	8	2 495	312	de 251 à 400 cv	-	-	-
de 401 à 650 t	II	30	16 261	542	-	-	-	30	16 261	542	de 401 à 1 000 cv	7	4 680	669
de 651 à 1 000 t	III	189	161 687	856	31	29 896	964	220	191 583	871	au-dessus de 1 000 cv	7	17 950	2 564
de 1 001 à 1 500 t	IV	107	128 211	1 198	40	53 495	1 337	147	181 706	1 236				
plus de 1 500 t	V	20	33 557	1 678	19	34 439	1 813	39	67 996	1 743				
Total		355	342 397	965	90	117 830	1 309	445	460 227	1 034	Total	18	23 445	1 303
Yougoslavie														
Jusqu'à 250 t											Jusqu'à 250 cv			
de 251 à 400 t											de 251 à 400 cv			
de 401 à 650 t											de 401 à 1 000 cv			
de 651 à 1 000 t											au-dessus de 1 000 cv			
de 1 001 à 1 500 t														
plus de 1 500 t														
Total											Total			

1. Barges poussées incluses.
2. Pousseurs.

Tableau 4. DEVELOPPEMENT DE LA FLOTTE

Pays	Année	Bateaux automoteurs			Chalands remorqués [1]			Ensemble de la cale			Remorqueurs + pousseurs		
		nombre	capacité de charge		nombre	capacité de charge		nombre	capacité de charge		nombre	puissance cv	
			totale (tonnes)	moyenne (tonnes)		totale (tonnes)	moyenne (tonnes)		totale (tonnes)	moyenne (tonnes)		totale (tonnes)	moyenne
R.F. d'Allemagne	1955	3 094	1 363 870	441	3 614	2 650 609	733	6 708	4 014 479	598	834	319 130	383
	1962	5 152	2 843 322	552	2 469	2 130 834	863	7 621	4 974 156	658	753	283 678	372
	1963	5 382	3 054 336	568	2 248	1 946 874	866	7 630	5 001 211	655	750	279 525	373
	1964	5 554	3 249 726	581	2 058	1 745 761	848	7 612	4 995 487	656	729	276 235	399
	1965	5 681	3 404 784	599	1 836	1 540 864	839	7 517	4 945 648	658	687	261 385	380
	1966	5 662	3 432 924	606	1 726	1 452 611	842	7 388	4 885 535	661	610	222 078	364
	1967	5 614	3 416 812	608	1 538	1 292 866	830	7 172	4 709 678	657	582	220 917	380
	1968	5 589	3 433 902	614	1 473	1 253 076	851	7 062	4 686 978	664	531	200 487	378
Autriche	1955	2	1 118	559	261	205 729	788	263	206 847	786	35	26 490	757
	1962	2	896	448	212	264 441	848	314	265 337	845	40	33 095	827
	1963	4	2 604	651	312	265 700	852	316	268 304	849	40	33 045	826
	1964	6	5 126	854	303	259 736	857	309	264 862	857	39	32 245	827
	1965	12	11 321	943	286	247 590	866	298	258 911	869	41	34 760	848
	1966	13	12 845	988	271	237 788	877	284	250 633	812	36	32 655	907
	1967	21	20 453	974	259	228 917	884	280	249 370	891	39	32 070	822
	1968	22	21 414	973	248	221 985	895	270	243 399	901	36	29 990	833
Belgique	1955	4 386	1 522 546	347	1 764	879 238	498	6 150	2 401 784	391	225	26 140	116
	1962	5 120	2 060 895	403	807	564 958	700	5 927	2 625 853	443	177	23 643	134
	1963	5 123	2 124 562	415	766	562 514	734	5 889	2 687 076	456	176	26 466	150
	1964	5 187	2 224 423	429	724	541 204	748	5 911	2 765 627	468	160	25 890	162
	1965	5 212	2 294 383	440	689	520 288	755	5 901	2 814 671	477	165	26 321	160
	1966	5 264	2 352 942	447	678	522 287	770	5 942	2 875 229	484	152	23 509	155
	1967	5 247	2 369 643	451	629	494 503	786	5 876	2 864 146	487	153	26 500	173
	1968	5 180	2 354 273	455	587	454 907	775	5 767	2 809 180	487	95	19 904	210
France	1955	3 925	1 396 719	356	6 506	2 378 053	366	10 431	3 774 772	362	429	135 025	315
	1962	5 435	2 008 204	369	4 137	1 526 896	369	9 572	3 535 200	369	473	128 855	272
	1963	5 640	2 085 608	370	3 996	1 508 545	378	9 636	3 594 153	373	485	152 269	302
	1964	5 821	2 158 057	371	3 850	1 464 851	380	9 671	3 622 908	375	504	152 269	302
	1965	5 916	2 211 539	373	3 737	1 401 371	374	9 653	3 612 910	374	520	164 125	316
	1966	5 931	2 230 304	373	3 018	1 202 743	399	8 999	3 433 047	381	521	161 843	311
	1967	5 784	2 190 526	396	1 992	978 180	491	7 776	3 168 706	407	199	103 620	521
	1968	5 677	2 158 698	380	1 855	939 664	507	7 532	3 098 362	411	190	103 740	546

Tableau 4. (suite)

Pays	Année	Bateaux automoteurs			Chalands remorqués 1)			Ensemble de la cale			Remorqueurs + pousseurs		
			capacité de charge			capacité de charge			capacité de charge			puissance en cv	
		nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)
Italie	1955	353	36 766	104	1 256	102 686	82	1 609	139 452	87	80	6 323	79
	1962	571	52 034	91	2 039	104 458	51	2 610	156 492	60	116	7 221	62
	1963	598	55 645	93	2 080	104 366	50	2 678	160 011	60	114	7 484	66
	1964	616	58 992	96	2 103	108 942	52	2 719	167 934	62	123	8 346	68
	1965	645	60 623	94	2 177	98 685	45	2 822	159 308	56	123	8 215	67
	1966	607	58 743	97	2 155	98 365	46	2 762	157 108	57	122	8 287	68
	1967												
Pays-Bas	1955	8 068	1 473 189	195	7 420	2 732 459	368	15 488	4 205 648	272	...	...	...
	1962	11 153	2 836 775	254	8 522	2 778 231	326	19 675	5 615 006	286	2 174	383 550	176
	1963	11 514	3 038 800	264	8 567	2 782 172	325	20 081	5 820 972	290	2 174	389 071	179
	1964	11 885	3 284 555	276	8 661	2 854 418	329	20 546	6 138 973	298	2 194	397 051	180
	1965	12 152	3 486 702	287	8 658	2 902 264	335	20 810	6 388 966	307	2 262	425 780	188
	1966	12 157	3 588 019	295	8 612	2 882 634	335	20 769	6 470 653	312	2 232	409 323	183
	1967	12 115	3 648 047	328	8 397	2 844 678	339	20 512	6 492 725	333	2 275	448 728	197
	1968	12 152	3 706 400	305	8 327	2 842 700	341	20 479	6 549 100	319	2 224	450 100	202
Suisse	1955	274	203 896	744	64	63 636	994	338	267 532	792	19	24 800	1 305
	1962	357	316 472	886	76	99 693	1 312	433	416 165	961	16	25 205	1 576
	1963	364	326 721	898	80	106 001	1 325	444	432 722	975	18	29 555	1 642
	1964	373	337 072	904	82	108 737	1 326	455	445 980	980	20	29 555	1 463
	1965	371	337 455	910	87	115 800	1 331	458	453 255	990	21	30 715	1 463
	1966	370	338 812	916	88	118 204	1 343	458	457 016	998	21	28 555	1 360
	1967	359	340 471	948	96	126 932	1 322	455	467 403	1 027	21	27 335	1 302
	1968	355	342 397	965	90	117 830	1 309	445	460 227	1 034	18	23 445	1 303
Yougoslavie	1955	18	5 137	285	726	302 327	416	744	307 464	413	145	34 685	239
	1962	18	5 791	322	654	404 160	618	672	409 951	610	217	60 977	281
	1963	21	6 702	319	662	406 412	614	683	413 114	605	243	69 573	286
	1964	19	6 350	334	729	472 869	649	749	479 219	641	241	71 395	296
	1965	20	6 370	319	729	480 819	660	749	487 189	650	240	72 101	300
	1966	20	6 372	319	751	505 041	672	771	511 413	663	231	65 776	285
	1967	20	5 372	268	766	506 108	661	786	511 480	651	247	82 681	338

1. Barges poussées incluses.

Tableau 5. BATEAUX EN SERVICE PAR AGE - SITUATION A LA FIN DE 1968

	Bateaux automoteurs				Chalands remorqués				Ensemble de la cale				Remorqueurs			
	nombre	%	capacité	%	nombre	%	capacité	%	nombre	%	capacité	%	nombre	%	capacité	%
R.F. d'Allemagne																
Avant 1900																
1900-1909																
1910-1919																
1920-1929																
1930-1939																
1940-1949																
1950-1959																
1960-1967																
1968																
Inconnue																
Total	5 589	100,0	3 433 902	100,0	1 473	100,0	1 253 076	100,0	7 062	100,0	4 686 978	100,0	531	100,0	200 487	100,0
Autriche																
Avant 1900	1	4,5	328	1,5	35	14,1	21 756	9,8	36	13,3	22 084	9,1	1	2,8	180	0,6
1900-1909	-	-	-	-	13	5,2	8 254	3,7	13	4,8	8 254	3,4	1	2,8	265	0,9
1910-1919	1	4,5	555	2,6	15	6,1	10 533	4,7	16	5,9	11 088	4,6	1	2,8	1 270	4,2
1920-1929	1	4,5	742	3,5	27	10,9	20 640	9,3	28	10,4	21 382	8,8	1	2,8	320	1,1
1930-1939	-	-	-	-	6	2,4	5 473	2,5	6	2,2	5 473	2,2	2	5,7	360	1,2
1940-1949	-	-	-	-	65	26,2	63 914	28,8	65	24,1	63 914	26,2	10	27,7	10 950	36,5
1950-1959	8	36,4	6 784	31,7	60	24,2	58 871	26,5	68	25,2	65 655	27,0	10	27,7	8 480	28,3
1960-1968	11	50,1	12 004	60,7	27	10,9	32 545	14,7	38	14,1	45 549	18,7	10	27,7	8 165	27,2
Inconnue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	22	100,0	21 413	100,0	246	100,0	221 986	100,0	270	100,0	243 399	100,0	36	100,0	29 900	100,0
Belgique																
Avant 1900	235	4,5	99 630	4,2	66	11,2	50 757	11,1	301	5,2	150 367	5,4	2	2,4	324	2,0
1900-1909	500	9,7	219 448	9,3	144	24,6	143 822	31,6	644	11,2	363 270	12,9	9	10,6	1 889	11,9
1910-1919	644	12,4	243 864	10,3	145	24,7	94 707	20,8	789	13,7	338 571	12,1	11	12,9	1 904	12,0
1920-1929	1 253	24,2	547 250	23,3	142	24,1	97 014	21,3	1 395	24,2	644 264	22,9	17	20,0	3 107	19,6
1930-1939	744	14,4	300 634	12,8	47	8,0	25 491	5,6	791	13,7	326 125	11,6	14	16,5	2 892	18,2
1940-1949	382	7,4	160 198	6,8	19	3,2	13 800	3,0	401	6,9	173 998	6,2	9	10,6	1 726	10,9
1950-1959	726	14,0	333 725	14,3	6	1,0	6 206	1,4	732	12,7	339 931	12,1	6	7,1	1 589	10,0
1960-1967	671	12,9	443 274	18,8	19	3,2	22 682	5,2	690	11,9	466 956	16,6	1	1,1	155	1,0
1968	10	0,2	5 193	0,2	-	-	-	-	10	0,2	5 193	0,2	-	-	-	-
Inconnue	15	0,3	1 057	-	-	-	-	-	15	0,3	1 057	-	16	18,8	2 294	14,4
Total	5 180	100,0	2 354 273	100,0	588	100,0	455 479	100,0	5 768	100,0	2 809 752	100,0	85	100,0	15 880	110,0

Tableau 5. (suite)

	Bateaux automoteurs				Chalands remorqués				Ensemble de la cale				Remorqueurs			
	nombre	%	capacité	%	nombre	%	capacité	%	nombre	%	capacité	%	nombre	%	capacité	%
France																
Avant 1900	165	2,9	50 647	2,3	80	4,3	23 475	2,5	245	3,3	74 122	2,4	6	7,5	1 150	5,1
1900-1909	138	2,5	43 925	2,1	81	4,4	28 614	3,0	219	2,9	72 539	2,3	5	6,3	1 585	7,0
1910-1919	222	3,9	68 618	3,1	96	5,2	45 318	4,8	318	4,2	113 936	3,7	6	7,5	1 780	7,9
1920-1929	1 228	21,6	423 990	19,7	460	24,8	170 848	18,2	1 688	22,5	594 838	19,2	13	16,2	3 200	14,2
1930-1939	1 306	23,0	463 694	21,4	314	16,9	119 776	12,7	1 620	21,5	583 470	18,8	28	35,0	8 686	38,5
1940-1949	625	11,0	277 145	12,8	74	4,0	26 738	2,8	699	9,3	303 883	9,8	8	10,0	3 235	14,3
1950-1959	1 583	27,9	670 569	31,2	315	17,0	156 544	16,7	1 898	25,2	827 113	26,7	4	5,0	1 252	5,5
1960-1967	356	6,3	141 959	6,6	419	22,6	360 432	38,4	775	10,3	502 391	16,3	1	1,2	550	2,4
1968	1	-	405	-	8	0,4	6 246	0,7	9	-	6 651	0,2	-	-	-	-
Inconnue	53	0,9	17 746	0,8	8	0,4	1 673	0,2	61	0,8	19 419	0,6	9	11,3	1 143	5,1
Total	5 677	100,0	2 158 698	100,0	1 855	100,0	939 664	100,0	7 532	100,0	3 098 362	100,0	80	100,0	22 581	100,0
Italie																
Avant 1900																
1900-1909																
1910-1919																
1920-1929																
1930-1939																
1940-1949																
1950-1959																
1960-1967																
1968																
Inconnue																
Total																
Pays-Bas																
Avant 1900	993	8,2	217 100	5,8	528	6,3	212 200	7,5	1 521	7,4	429 300	6,6	40	1,8	7 500	1,7
1900-1909	2 342	19,3	477 200	12,9	1 224	14,7	438 600	15,4	3 566	17,4	915 800	14,0	149	6,7	27 000	6,0
1910-1919	2 092	17,2	466 000	12,6	1 258	15,1	395 900	13,9	3 350	16,4	861 900	13,2	261	11,7	42 500	9,4
1920-1929	3 105	25,6	749 800	20,2	2 162	26,0	726 500	25,6	5 267	25,7	1 476 300	22,5	436	19,6	77 300	17,2
1930-1939	1 113	9,1	358 300	9,7	929	11,2	265 300	9,3	2 042	10,0	623 600	9,5	347	15,6	54 000	12,0
1940-1949	320	2,6	160 300	4,3	198	2,4	73 100	2,6	518	2,5	233 400	3,6	327	14,7	73 900	16,4
1950-1959	989	8,1	551 100	14,9	584	7,0	187 900	6,6	1 573	7,7	739 000	11,3	375	16,9	88 200	19,6
1960-1968	1 088	8,9	714 700	19,3	687	8,2	466 900	16,4	1 775	8,7	1 181 600	18,0	181	8,1	70 200	5,6
Inconnue	110	0,9	11 800	0,3	757	9,1	76 300	2,7	867	4,2	88 100	1,3	108	4,9	9 500	2,1
Total	12 152	100,0	3 706 300	100,0	8 327	100,0	2 842 700	100,0	20 479	100,0	6 549 000	100,0	2 224	100,0	450 100	100,0

Tableau 5. (suite)

	Bateaux automoteurs				Chalands remorqués				Ensemble de la cale				Remorqueurs			
	nombre	%	capacité	%	nombre	%	capacité	%	nombre	%	capacité	%	nombre	%	puissance	%
Suisse																
Avant 1900	1	0,3	493	0,1	7	7,8	7 704	6,6	8	1,8	8 277	1,8	-	-	-	-
1900-1909	1	0,3	669	0,2	3	3,3	4 282	3,6	4	0,9	4 951	1,1	2	11,1	1 500	6,4
1910-1919	1	0,3	1 268	0,4	4	4,4	6 791	5,8	5	1,1	8 059	1,7	1	5,6	1 200	5,1
1920-1929	41	11,6	31 684	9,3	41	45,6	51 311	43,5	82	18,4	82 995	18,0	5	27,8	6 600	28,2
1930-1939	54	15,2	38 787	11,3	-	-	-	-	54	12,1	38 787	8,4	3	16,6	4 740	20,2
1940-1949	85	23,9	83 787	24,5	7	7,8	7 932	6,7	92	20,7	91 719	20,0	4	22,2	8 100	34,6
1950-1959	137	38,6	146 631	42,8	3	3,3	4 909	4,2	140	31,5	151 540	32,9	2	11,1	1 065	4,5
1960-1966	35	9,8	39 078	11,4	25	27,8	34 821	29,6	60	13,5	73 899	16,1	1	5,6	240	1,0
Inconnue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			-	
Total	355	100,0	342 397	100,0	90	100,0	117 830	100,0	445	100,0	460 227	100,0	18	100,0	23 445	100,0
Yougoslavie																
Avant 1900																
1900-1909																
1910-1919																
1920-1929																
1930-1939																
1940-1949																
1950-1959																
1960-1967																
1968																
Inconnue																
Total																

Tableau 6. BATEAUX NEUFS MIS EN SERVICE PENDANT L'ANNEE 1968

	Classe	Bateaux automoteurs			Chalands remorqués [1]			Ensemble de la cale				Remorqueurs + pousseurs		
		capacité de charge			capacité de charge			capacité de charge				puissance cv		
		nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	type	nombre	totale	moyenne
Allemagne occidentale														
Jusqu'à 250 t	0										Jusqu'à 250 cv			
de 251 à 400 t	I										de 251 à 400 cv			
de 401 à 650 t	II										de 401 à 1 000 cv			
de 651 à 1 000 t	III										au-dessus de 1 000 cv			
de 1 001 à 1 500 t	IV													
de plus de 1 500 t	V													
Total														
Autriche														
Jusqu'à 250 t	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Jusqu'à 250 cv	-	-	-
de 251 à 400 t	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	de 251 à 400 cv	-	-	-
de 401 à 650 t	II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	de 401 à 1 000 cv	-	-	-
de 651 à 1 000 t	III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	au-dessus de 1 000 cv	-	-	-
de 1 001 à 1 500 t	IV	-	-	-	3	3 711	1 237	3	3 711	1 237				
de plus de 1 500 t	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Total		-	-	-	3	3 711	1 237	3	3 711	1 237	Total			
France														
Jusqu'à 250 t	0	7	1 775	254	5	1 202	240	12	2 977	248	Jusqu'à 250 cv	3	340	113
de 251 à 400 t	I	13	4 462	343	7	2 530	361	20	6 992	350	de 251 à 400 cv	-	-	-
de 401 à 650 t	II	7	3 222	460	6	2 739	457	13	5 961	451	de 401 à 1 000 cv	-	-	-
de 651 à 1 000 t	III	4	2 925	731	9	6 182	687	13	9 107	701	au-dessus de 1 000 cv	-	-	-
de 1 001 à 1 500 t	IV	2	2 658	1 329	1	1 082	1 082	3	3 740	1 247	inconnue [2]	8	2 275	284
de plus de 1 500 t	V	-	-	-	3	6 570	2 190	3	6 570	2 190				
Total		33	15 042	456	31	20 305	655	64	33 347	552	Total	11	2 615	238
Belgique														
Jusqu'à 250 t	0	2	307	102	-	-	-	3	307	102	Jusqu'à 250 cv	4	629	157
de 251 à 400 t	I	15	5 434	362	2	568	284	17	6 002	353	de 251 à 400 cv	1	370	370
de 401 à 650 t	II	5	2 733	547	1	414	414	6	3 147	525	de 401 à 1 000 cv	-	-	-
de 651 à 1 000 t	III	5	2 391	797	-	-	-	3	2 391	797	au-dessus de 1 000 cv	-	-	-
de 1 001 à 1 500 t	IV	3	3 933	1 311	-	-	-	3	3 933	1 311	inconnue [2]	1	400	400
de plus de 1 500 t	V	1	1 695	1 695	-	-	-	1	1 695	1 695				
Total		30	16 493	550	3	982	327	33	17 475	530	Total	6	1 399	233

Tableau 6. (suite)

	Classe	Bateaux automoteurs			Chalands remorqués 1)			Ensemble de la cale				Remorqueurs + pousseurs		
		capacité de charge			capacité de charge			capacité de charge				puissance cv		
		nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)	type	nombre	totale (tonnes)	moyenne (tonnes)
Italie														
Jusqu'à 250 t	0										Jusqu'à 250 cv			
de 251 à 400 t	II										de 251 à 400 cv			
de 401 à 650 t	III										fr 401 à 1 000 cv			
de 651 à 1 000 t	IV										au-dessus de 1 000 cv			
de 1 001 à 1 500 t	V													
Total														
Pays-Bas														
Jusqu'à 250 t	0	16	1 600	100	50	6 700	134	66	8 300	126	Jusqu'à 250 cv	18	2 253	125
de 251 à 400 t	I	24	7 800	323	14	4 100	293	38	11 900	313	de 251 à 400 cv	10	3 200	320
de 401 à 650 t	II	41	21 300	517	16	8 300	519	57	29 600	519	de 401 à 1 000 cv	14	6 790	485
de 651 à 1 000 t	III	35	2 900	83	9	7 500	833	44	10 400	236	au-dessus de 1 000 cv	-	-	-
de 1 001 à 1 500 t	IV	9	11 400	1 266	5	6 100	1 220	14	17 500	1 250	inconnue 2)	10	10 760	1 076
de plus de 1 500 t	V	-		-	27	73 300	2 641	27	73 300	2 641				
Total		125	45 000	360	121	106 000	876	246	151 000	614	Total	52	23 003	442
Suisse														
Jusqu'à 250 t	0	-	-	-				-	-	-	Jusqu'à 250 cv	-	-	-
de 251 à 400 t	I	1	305	305				1	305	305	de 251 à 400 cv	-	-	-
de 401 à 650 t	II	-	-	-				-	-	-	de 401 à 650 cv	-	-	-
de 651 à 1 000 t	III	4	3 675	919				4	3 675	919	au-dessus de 1 000 cv	-	-	-
de 1 001 à 1 500 t	IV	3	3 670	1 223				3	3 670	1 223				
plus de 1 500 t	V	-	-	-				-	-	-		-	-	-
Total		8	7 650	956				8	7 650	956	Total	-	-	-
Yougoslavie														
Jusqu'à 250 t	0										Jusqu'à 250 cv			
de 251 à 400 t	I										de 251 à 400 cv			
de 401 à 650 t	II										de 401 à 1 000 cv			
de 651 à 1 000 t	III										au-dessus de 1 000 cv			
de 1 000 à 1 500 t	IV													
de plus de 1 500 t	V													
Total											Total			

1. Barges poussées incluses.
2. Pousseurs.

Tableau 7. OLEODUCS

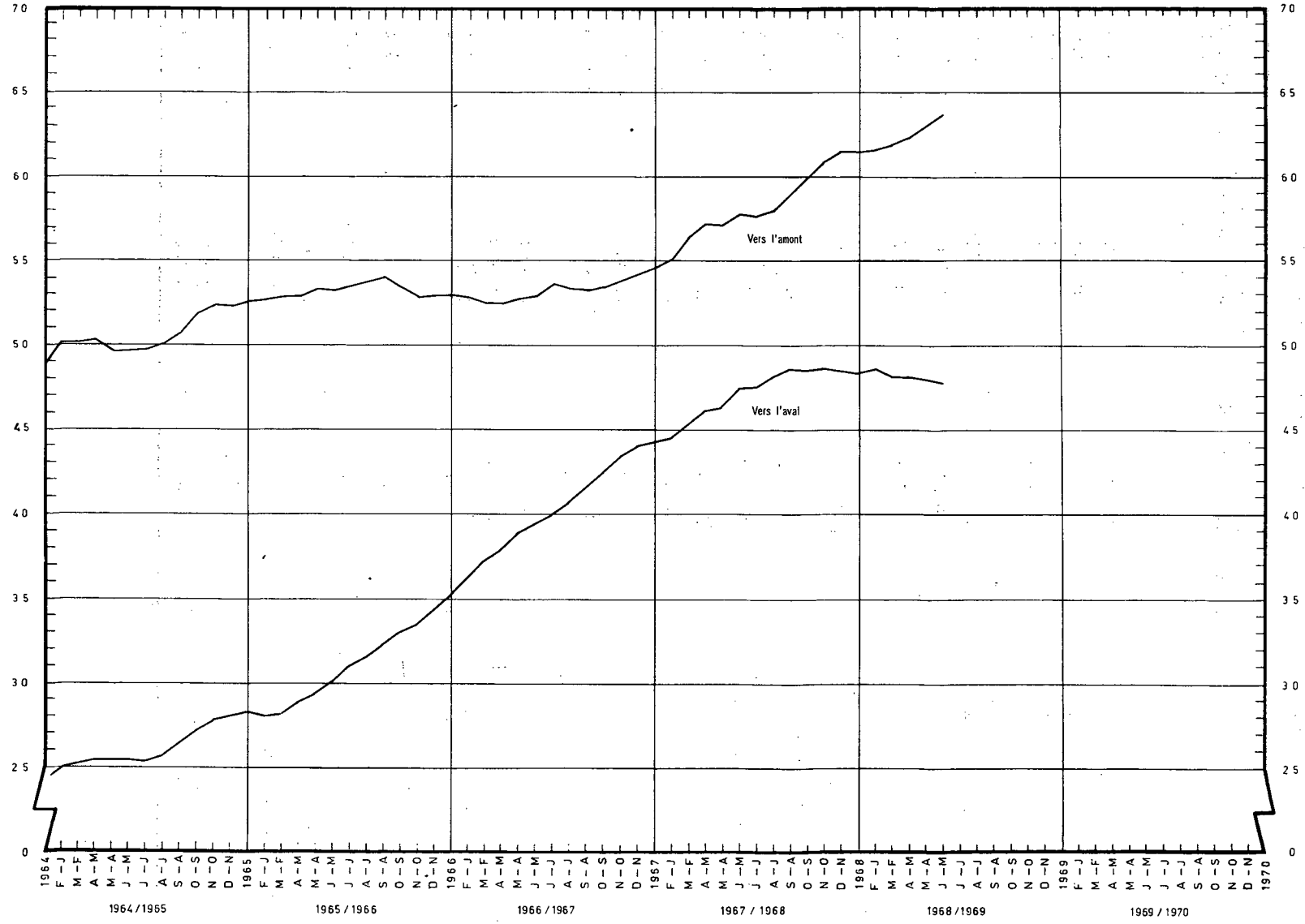
LONGUEUR EXPLOITEE A LA FIN DE L'ANNEE

	Kilomètres	
	1967	1968
France	1 341	3 003
Pays-Bas	228	323
Espagne	267	267
Suisse	222	222
Royaume-Uni	1 133	1 513
Allemagne occidentale .	1 571	1 571

Tableau 8. ACTIVITE DES GRANDS PORTS MARITIMES

	Trafic 1967 (millions de tonnes)	Trafic 1968 (millions de tonnes)	Variations par rapport à 1967 en %
Allemagne (tous les ports maritimes ...	107 633	117 400	+ 5,9
dont : Hambourg	35 421	38 100	+ 7,6
Brême	17 392	19 000	+ 9,2
Wilhelmshaven ..	19 946	20 800	+ 4,3
Belgique (tous les ports maritimes) ...	63 636	80 052	+ 25,8
dont : Anvers	58 644	72 396	+ 23,4
Espagne	98 512	114 757	+ 16,5
France (tous les ports maritimes)	165 827	169 667	+ 2,3
dont : Marseille et annexes	61 240	55 928	- 8,7
Le Havre	36 194	41 956	+ 15,9
Dunkerque	16 520	17 889	+ 8,3
Italie	236 744	223 547	- 5,6
Norvège	27 570	29 748	+ 7,9
Pays-Bas	174 327	198 035	+ 13,6
dont : Rotterdam	141 375	156 882	+ 11,0
Amsterdam	14 261	17 962	+ 26,0
Royaume-Uni	304 730	320 093	..
dont : Londres	56 292	60 080	+ 6,7
Liverpool	28 017	27 384	- 2,3
Milford Haven ...	27 824	30 041	+ 8,0
Suède (10 ports les plus importants)	41 789	50 171	+ 20,1
Yougoslavie	14 289	16 794	+ 17,5
Danemark	..	53 704	..
dont : Copenhague	..	11 400	..
Portugal	11 801	..	..
dont : Lisbonne	7 024	7 753	+ 10,8
Leixöes	2 423	2 668	+ 10,1

TRANSPORT SUR LE RHIN A LA FRONTIERE GERMANO-NEERLANDAISE
PERIODE MOBILE DE 12 MOIS EN MILLIONS DE TONNES



ANNEXES

I. Composition des Bureaux de la CEMT

II. Liste des délégués aux Conférences de Stockholm et de Paris

I

COMPOSITION DES BUREAUX DE LA CEMT

BUREAU DU CONSEIL DES MINISTRES

Conformément aux dispositions de l'article 1 a) du Règlement intérieur, le Conseil des Ministres a procédé, lors de sa séance du 16 décembre 1969, à l'élection de son Bureau, qui est constitué comme suit :

Présidence (Italie) :

M. R. GASPARI, Ministre des Transports et de l'Aviation Civile.

Première Vice-Présidence (Espagne) :

M. F. SILVA MUNOZ, Ministre des Travaux Publics

Deuxième Vice-Présidence (Royaume-Uni) :

M. F. MULLEY, Ministre des Transports.

BUREAU DU COMITE DES SUPPLEANTS

Par application de l'article 3 du Règlement intérieur, le Bureau du Comité est constitué comme suit :

Présidence (Italie)

M. F. SANTORO, Directeur Général de la Coordination et des Affaires Générales, Ministère des Transports et de l'Aviation Civile.

Première Vice-Présidence (Espagne)

M. J. SANTOS-REIN, Directeur Général des Transports Intérieurs, Ministère des Travaux Publics

Deuxième Vice-Présidence (Royaume-Uni)

M. B. P. H. DICKINSON, Sous-Secrétaire, Ministère des Transports.

II

LISTE DES DELEGUES AUX CONFERENCES DE STOCKHOLM ET DE PARIS

Allemagne

M. LEBER, Ministre Fédéral des Transports.
M. NEUPERT, Directeur Ministériel (Suppléant du Ministre).
MM. LINDER [1], Directeur Ministériel.
MITTMANN[1], Président.
WOELKER [1], Dirigeant Ministériel.
NAEFE [2], Conseiller Ministériel.
LAMPE-HELBIG [2], Directeur d'Administration.
NEUMANN, Conseiller d'Administration.
COLDITZ [2], Chef du Service de Presse.

Autriche

M. WEISS, Ministre Fédéral des Transports et des Entreprises Etatisées.
M. FISCHER, Directeur Général (Suppléant du Ministre des Transports).
M. KNAPPL, Inspecteur en Chef, Ministère des Transports et des Entreprises Etatisées.
M. HABEL [1], Directeur Général (Suppléant du Ministre du Commerce et de l'Industrie).
MM. FENZ, Directeur Ministériel, Ministère du Commerce et de l'Industrie.
STAUDINGER [2], Conseiller Supérieur des Chemins de fer fédéraux.

Belgique

M. BERTRAND, Ministre des Communications.
M. VREBOS, Secrétaire Général du Ministère des Communications (Suppléant du Ministre).
MM. GORDTS [1], Chef de Cabinet du Ministre.
NEUVILLE [1], Directeur Général, Ministère des Communications.
POPPE, Directeur d'Administration, Ministère des Communications.
DE HAECK, Attaché de Cabinet du Ministre.

Danemark

M. GULDBERG [2], Ministre des Travaux Publics.
M. CHRISTENSEN [1], Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics (Suppléant du Ministre).
M. FOLDBERG, Chef de Section, Ministère des Travaux Publics.

Espagne

M. SILVA MUNOZ, Ministre des Travaux Publics.
M. de CRUYLLES [1], Directeur Général des Transports Terrestres (Suppléant du Ministre).
M. SANTOS REIN [2], Directeur Général des Transports Terrestres (Suppléant du Ministre).
MM. REGUERA, Secrétaire Général Technique, Ministère des Travaux Publics.
MARTINEZ-CATENA, Sous-Directeur Général des Transports Terrestres.
DEL CAMPO [1], Secrétaire Général du Conseil Supérieur des Transports Terrestres.
IMEDIO, Economiste, Conseil Supérieur des Transports Terrestres.

1. Session de Stockholm.
2. Session de Paris.

France

M. MONDON [2], Ministre des Transports.
M. DEBAYLES, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées. Chargé des Relations Internationales, Ministère des Transports (Suppléant du Ministre).
MM. DELAPORTE, Cabinet du Ministre des Transports.
JULIEN, Administrateur Civil au Service des Relations Internationales, Ministère des Transports.
Melle PARMIN [2], Administrateur Civil au Service des Relations Internationales, Ministère des Transports.
M. GABARRA [2], Conseiller des Affaires Etrangères.

Grèce

M. CHRISTIDIS [2], Ambassadeur, Chef de la Délégation de la Grèce près l'OCDE.
M. MILON [1], Chef Adjoint de la Délégation de la Grèce près l'OCDE (Suppléant du Ministre)
M. LIONTAS [2], Expert Economique, Délégation de la Grèce près l'OCDE (Suppléant du Ministre).
M. KOLIOPOULOS [2], Directeur au Ministère des Communications.

Irlande

M. O'RIORDAN, Secrétaire Général du Ministère des Transports et de l'Energie (Suppléant du Ministre).
MM. SHEEHY [1], Secrétaire Adjoint "Department of Local Government".

Italie

M. GASPARI [2], Ministre des Transports.
M. SAMMARTINO [1], Sous-Secrétaire d'Etat aux Transports.
M. SANTONI-RUGIU [1], Vice-Directeur Général des Chemins de fer de l'Etat (Suppléant du Ministre).
M. SANTORO [2], Directeur Général de la Coordination et des Affaires Générales (Suppléant du Ministre).
MM. ZICCARDI [1], Cabinet du Secrétaire d'Etat.
LEONI [1], Conseiller, Ministère des Transports.
FENELLI [2], Conseiller, Ministère des Transports.
TURI, Conseiller, Représentant Permanent de l'Italie auprès de la CEE à Bruxelles.
VECCHIOTTI [1], Inspecteur en Chef, Ministère des Transports.
ROSSINI [1], Inspecteur Principal, Ministère des Transports.

Luxembourg

M. MART, Ministre des Transports et de l'Economie Nationale.
M. LOGELIN, Conseiller de Gouvernement (Suppléant du Ministre).
M. BLEY [1], Inspecteur.

Norvège

M. KYLLINGMARK [1], Ministre des Transports.
M. LORENTZEN [1], Secrétaire Général (Suppléant du Ministre).
M. HAUKVIK, Directeur Général.

Pays-Bas

M. KEYZER, Secrétaire d'Etat des Transports et du Waterstaat.
M. RABEN [2], Directeur de la Politique Internationale des Transports (Suppléant du Ministre).
MM. VRIJ [1], Directeur Général des Transports.
van der NOORDT [1], Directeur Adjoint de la Politique Internationale des Transports.

1. Session de Stockholm.
2. Session de Paris.

Pays-Bas (suite)

MM. NIEUWENHUYSEN[1], Conseiller des Transports, Ministère des Affaires Etrangères.
van REES[1], Division des Affaires Internationales Générales.
van KOOY[2], Conseiller-Adjoint pour les Transports Internationaux, Ministère des Affaires Etrangères.

Portugal

M. de GUIMARAES LOBATO[1], Président du Bureau d'Etudes et de Planification des Transports (Suppléant du Ministre).
MM. de SEQUEIRA BRAGA[1], Directeur du Service de la Politique et de l'Economie des Transports (GEPT).
RUI VILAR[1], Chef de Groupe, Bureau d'Etudes et de Planification des Transports (GEPT).
AIRES[1], Ingénieur, Direction Générale des Transports Terrestres.
PEREIRA CORREIA[2], Directeur, Bureau d'Etudes et de Planification des Transports, Ministère des Communications.

Royaume-Uni

M. F. MULLEY[2], Ministre des Transports.
M. JONES, Secrétaire-Adjoint au Ministère des Transports (Suppléant du Ministre).
MM. HILL, Chef de la Division des Transports Internationaux.
HOLMES[2], Secrétaire Particulier du Ministre.

Suède

M. LUNDKVIST[1], Ministre des Communications.
M. NORLING[2], Ministre des Communications.
M. PETERSON, Sous-Secrétaire d'Etat, Ministère des Communications (Suppléant du Ministre).
M. HASSLEV[2], Sous-Secrétaire d'Etat, Ministère des Communications.
MM. AHLBERG, Chef de Section, Ministère des Communications.
BERGMAN[1], Chef de Section, Ministère des Communications.
JOHNSSON[1], Ministère des Finances.

Suisse

M. BONVIN[2], Conseiller Fédéral, Chef du Département Fédéral des Transports et Communications et de l'Energie.
M. MARTIN, Directeur de l'Office Fédéral des Transports (Suppléant du Ministre).
MM. MESSERLI, Chef de la Subdivision de la Circulation Routière, Division Fédérale de la Police.
JORDANIS, Chef du Service des Organisations Internationales de l'Office Fédéral des Transports.

Turquie

M. MENTESE[2], Ministre des Communications.
M. ÖZDEDE, Conseiller, Ministère des Communications. (Suppléant du Ministre).
M. MENGILIBÖRU[2], Directeur de la Circulation Routière, Direction Générale des Routes.

Yougoslavie

M. ORLANDIC[2], Membre du Conseil Exécutif Fédéral.
M. JANKOVIC, Conseiller au Conseil Exécutif Fédéral (Suppléant).
MM. LATINOVIC[1], Ambassadeur de Yougoslavie en Suède.
PETROVIC[1], Directeur.
FRANGES[2], Ministre Plénipotentiaire, Chef de la Délégation de la Yougoslavie près de l'OCDE.

1. Session de Stockholm.
2. Session de Paris.

Conseil des Ministres
de la Communauté Economique Européenne

M. von HOFFMANN [2], Chef de Division.
M. SCORDAMAGLIA [2], Administrateur Principal.

Etats-Unis d'Amérique (Observateur)

M. EDMOND [1], Conseiller à la Délégation des Etats-Unis près l'OCDE.
M. FLOYD [1], Conseiller des Transports à la Délégation des Etats-Unis près l'OCDE.
M. HEMILY [2], Conseiller Scientifique à la Délégation des Etats-Unis près l'OCDE.

Japon (Membre Associé)

M. HORI [1], Vice-Ministre des Transports.
MM. HARADA [1], Conseiller, Ministère des Transports à Tokyo.
NAKATO [1], Consul, Consulat Général du Japon à Hambourg.
TAKEDA [1], Secrétaire, Ambassade du Japon à Stockholm.
UCHIMURA [2], Conseiller, Ministère des Transports à Tokyo.
INUI, Premier Secrétaire, Délégation du Japon près l'OCDE.
IWAMATSU [2], Chemins de Fer Nationaux du Japon à Paris.

Secrétaire : M. E. CORBIN.

1. Session de Stockholm.
2. Session de Paris.

PUBLICATIONS DE L'O.C.D.E.
2, rue André-Pascal, Paris-16e

N° 27.000 1970

IMPRIMÉ EN FRANCE