

CONFÉRENCE
EUROPÉENNE
DES MINISTRES
DES TRANSPORTS

QUATORZIÈME
RAPPORT
ANNUEL

JUIN 1968

CONFÉRENCE
EUROPÉENNE
DES MINISTRES
DES TRANSPORTS

QUATORZIÈME
RAPPORT
ANNUEL

JUIN 1968

SECRETARIAT DE LA C.E.M.T.

3, RUE ANDRÉ-PASCAL

PARIS-16^e

TABLE DES MATIERES

Chapitre I

EXPOSE GENERAL SUR LE FONCTIONNEMENT DE LA CONFERENCE ET SES RELATIONS EXTERIEURES	5
---	---

Chapitre II

POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS	11
A. Action de la CEMT	11
B. Action sur le plan national	16

Chapitre III

PROBLEMES CONCERNANT LES CHEMINS DE FER	27
A. Situation financières des chemins de fer	27
a) Travaux de caractère général	27
b) Normalisation des comptes	28
c) Modernisation technique des réseaux	32
d) Evolution des réseaux vers une gestion plus commerciale et réduction de leurs obligations de service public	37
B. Activité de la Société Eurofima	39
C. Standardisation des wagons	40
D. Attelage automatique	41

Chapitre IV

PROBLEMES CONCERNANT LES ROUTES ET LES TRANSPORTS ROUTIERS	43
A. Problèmes relatifs à la Sécurité de la circulation routière	43
B. Uniformisation des règles de circulation routière	46

Chapitre V

PROBLEMES CONCERNANT LES VOIES NAVIGABLES	49
---	----

Chapitre VI

PROBLEMES CONCERNANT LES TRANSPORTS COMBINES	51
--	----

Chapitre VII

PROBLEMES CONCERNANT LES TRANSPORTS URBAINS	55
---	----

Chapitre VIII

LUTTE CONTRE LE BRUIT CAUSE PAR LES MODES DE TRANSPORTS DE SURFACE	57
---	----

Chapitre IX

EVOLUTION DU TRAFIC PENDANT L'ANNEE 1967	59
A. Evolution des transports par fer	59
a) Trafic des voyageurs	59
b) Trafic des marchandises	60
B. Evolution des transports routiers	62
C. Evolution des transports par voies navigables	64
D. Evolution des transports par oléoducs	67
E. Evolution du trafic des grands ports maritimes	70

Chapitre X

DEVELOPPEMENT, EN 1967, DU RESEAU DES GRANDES VOIES DE COMMUNICATIONS EUROPEENNES ET EQUIPEMENT	71
A. Chemins de fer	71
B. Routes	73
C. Voies navigables	74
D. Oléoducs	76

ANNEXES

I. Organigramme de la CEMT à la date du 1er janvier 1968	81
II. Résolution n°352 de l'Assemblée du Conseil de l'Europe	83
III. Note de l'UIC sur la normalisation des comptes des chemins de fer	85
IV. Rapport de la Société Eurofima sur l'année 1967	93
V. Evolution du trafic des voyageurs par chemin de fer	97
VI. Evolution du trafic des marchandises par chemin de fer	99
VII. Données concernant les transports routiers	101
VIII. Activité des grands ports maritimes	103

*

* *

Ce document a été diffusé au sein de la CEMT
sous la cote CM(68)3

Chapitre I

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

1. Au cours de l'année 1967, le Conseil des Ministres a tenu deux sessions : à Hambourg (25e Session) le 14 juin, et à Paris (26e Session) le 12 décembre.

2. Il a procédé, au cours de sa 26e session et conformément à son règlement intérieur, au renouvellement de son Bureau : la Présidence a été confiée au Ministre des Transports d'Irlande, la première Vice-Présidence au Ministre des Transports de Suède, la deuxième Vice-Présidence au Ministre des Transports d'Italie.

3. Pendant l'année 1967, le Comité des Suppléants a tenu sept sessions. Les discussions, qui y ont eu lieu, ont été préparées par le Comité de Coordination des Investissements et par un certain nombre de groupes ad hoc ou par des groupes de rapporteurs.

Depuis la création de la Conférence, le Comité de Coordination des Investissements exerce son activité dans des travaux de caractère économique et de nature concrète. En 1967, il a élaboré, comme il le fait chaque année, un rapport sur les investissements réalisés dans les divers modes de transports intérieurs (par fer, par route, et par voie navigable) ainsi que sur les prestations fournies par ceux-ci au cours de l'année précédente (1966). Il a pu achever l'étude sur la prévision de la demande de transports des voyageurs en 1975 qui avait déjà été signalée dans le XIIIe rapport annuel. Il s'est, en outre, attaché à poursuivre une étude analogue, portant sur les transports de marchandises et dont l'achèvement interviendra au cours de l'année 1968.

Ce Comité a été assisté de trois sous-comités (Fer, Routes, Voies navigables) et d'un groupe d'experts chargé de l'harmonisation des méthodes de recherche en matière d'économie des transports. Le groupe d'experts chargé des problèmes techniques concernant les voies navigables n'a pas eu l'occasion de se réunir, sa tâche étant pratiquement achevée au stade actuel.

Les groupes ad hoc, qui ont exercé leur activité en 1967, sont les suivants :

- le groupe chargé de l'étude des problèmes de chemins de fer,
- le groupe des transports urbains,
- le groupe de la sécurité routière,
- le groupe chargé de la lutte contre le bruit provoqué par les transports de surface.

En raison du succès de cette formule, qui s'est révélée très efficace tout en allégeant la charge des délégations, le recours à des groupes de rapporteurs constitués par cinq ou six participants judicieusement choisis, a été notablement étendu au cours de l'année 1967. C'est ainsi que plusieurs groupes de rapporteurs ont élaboré des rapports de base à l'intention du Comité des Suppléants sur les importants sujets suivants :

- Conditions d'accès au marché des transports.
- Etablissement d'un contingent routier multilatéral et harmonisation des conditions de concurrence dans le secteur des transports routiers.
- Transports par grands containers.
- Transports par piggy-back et palettes.
- Conditions de travail des équipages des véhicules routiers.

4. Les quatre groupes restreints, antérieurement constitués par application de l'article 8 du Protocole instituant la Conférence ont tenu des réunions en 1967. Il s'agit :

- a) du groupe, composé de seize membres, qui a suivi l'activité d'EUROFIMA (voir chapitre III B) ;
- b) du groupe des six pays membres de la Communauté Economique Européenne (CEE), qui prépare les informations à donner au Conseil des Ministres de la CEMT sur les décisions prises et l'état des études effectuées dans le cadre de la CEE et recueille l'avis des membres de la CEMT sur celles-ci ;
- c) du groupe comprenant quatorze membres, qui se propose d'étudier l'uniformisation des règles de la circulation routière (voir chapitre IV B) ;
- d) du groupe de huit membres, chargé des recherches économiques dans le domaine des transports et, en particulier, de l'élaboration de programmes ainsi que de problèmes d'organisation.

5. Le Centre de Recherches Economiques, prévu au sein du Secrétariat à la suite d'une évolution dont les rapports précédents ont rendu compte, a commencé son activité au mois d'octobre 1967.

6. Dans le même ordre d'idées il convient de citer la tenue à Munich, du 10 au 13 octobre 1967, d'un deuxième symposium sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports, dont on lira un bref compte rendu au chapitre suivant.

7. La tâche de la CEMT s'étant, au cours des dernières années, beaucoup amplifiée et diversifiée, il s'est révélé nécessaire de réfléchir sur son

activité et ses méthodes de travail en vue de les rationaliser. De nombreuses discussions se sont déroulées à ce sujet au cours de l'année 1967. Elles se sont traduites par quelques décisions de principe et quelques mesures d'application dont l'essentiel peut se résumer comme suit :

Une procédure de consultation du Secrétaire général est prévue à l'occasion de l'inscription de toute nouvelle question dans le programme de la CEMT. Ce programme fera d'ailleurs l'objet d'un examen détaillé chaque année, afin de définir les urgences, compte tenu de la capacité de travail disponible. Le recours à d'autres organisations internationales pour les études de base sera accentué dans toute la mesure compatible avec les possibilités d'exécution de ces études dans les délais prévus.

Il sera fait appel, dans une très large mesure, à des groupes de rapporteurs. De son côté, le Secrétariat, qui a été renforcé en 1967 participera plus activement qu'auparavant à la préparation des discussions. D'autre part, le groupe chargé de l'étude des problèmes de chemins de fer, le groupe des transports urbains, le groupe de la sécurité routière sont désormais respectivement désignés : Comité des Chemins de Fer, Comité des Transports Urbains, Comité de la Sécurité Routière.

Etant donné l'importance croissante prise par la recherche dans l'économie des transports, le groupe restreint n° 4 fait place à un Comité des Recherches Economiques, au sein duquel collaborera désormais l'ensemble des délégations.

Le groupe restreint n° 1 qui, comprenant la quasi-totalité des délégations, ne justifiait plus sa qualification de restreint est supprimé, ses attributions étant dévolues au Comité des Chemins de Fer.

Il subsiste donc deux groupes restreints : le groupe A composé des six Ministres du Marché Commun, et le groupe B (ancien groupe n° 3) chargé des problèmes du Code de la Route Européen.

Le Comité de Coordination des Investissements, désigné désormais « Comité des Investissements », poursuivra sa tâche, mais avec une composition réduite à cinq délégations.

Le groupe chargé de la lutte contre le bruit, dont l'activité dépend des travaux effectués au sein de plusieurs autres organisations et, en particulier, de la Commission Economique pour l'Europe (Genève), a été mis en sommeil ; son Président a été chargé de suivre le développement des travaux qui viennent d'être mentionnés, afin de provoquer en temps utile les actions nécessaires.

Les mesures de rationalisation affecteront la présentation du Rapport annuel qui sera, en 1969, publié dans le même volume que les Résolutions et Actes de la Conférence, dont il constituera un chapitre introductif. L'information donnée sera plus détaillée et plus complète. D'autre part, les actes de la Conférence comportant un rapport sur les prestations de transport et les investissements, on pourra ainsi faire l'économie des deux derniers chapitres du rapport annuel consacrés traditionnellement à ces objets. L'élaboration de ces chapitres néces-

sitait une enquête spéciale qui fournissait seulement des renseignements partiels intéressant une fraction de l'année.

Le nouvel organigramme de la CEMT figure à l'annexe I.

8. Les relations de la Conférence avec les autres organisations internationales ont évolué dans des conditions satisfaisantes.

9. 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 par l'OECE et renouvelés en 1961.

La CEMT tient à remercier une fois de plus l'OCDE pour son concours actif et efficace. Les Commissions chargées de la liaison entre l'OCDE et la CEMT, instituées en 1961 et composées, du côté de l'OCDE, de quatre représentants et, du côté de la CEMT, des membres du bureau, ont tenu une réunion le 27 avril 1967. Celle-ci a été entièrement consacrée aux activités de recherche et aux problèmes qui se posent afin d'éviter les doubles emplois.

10. Les relations de la CEMT avec le Conseil de l'Europe ont été marquées par la présentation devant l'Assemblée, le 27 septembre 1967, du treizième rapport annuel par les soins du Président en exercice : M. Georg Leber (République fédérale d'Allemagne). A cette occasion, la Résolution n° 352 (voir annexe II) a été adoptée par l'Assemblée ; les suites qui ont pu y être données sont développées au cours du présent rapport.

Des contacts étroits ont été maintenus entre les secrétariats des deux organisations. Ils ont permis notamment de confronter les programmes de travail de celles-ci de manière à éviter les doubles emplois et à garantir entre elles une bonne coopération.

11. Le Directeur de la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe a participé régulièrement aux sessions du Comité des Suppléants ; il a été invité à assister ou à se faire représenter à plusieurs réunions d'organes subsidiaires. De son côté, la CEMT a pris part à la session annuelle du Comité des Transports Intérieurs de Genève. Une collaboration très active est ainsi pratiquée : elle permet, en particulier, à la CEMT de profiter de certains travaux de base qui lui sont indispensables, soit pour effectuer des synthèses (comme ce fut le cas pour les problèmes concernant les grands containers, pour ne citer qu'un exemple parmi beaucoup d'autres), soit pour préparer les décisions du Conseil des Ministres.

12. Des contacts réguliers ont été établis entre le Secrétariat de la CEMT et la Direction Générale des Transports de la Communauté Economique Européenne. Celle-ci a été représentée au sein de plusieurs groupes, de travail ou de rapporteurs, notamment pour les problèmes de la sécurité routière et des conditions de travail des équipages des véhicules routiers. Elle a suivi les travaux du groupe restreint n° 3 sur le Code de la Route Européen.

13. Bien que sa compétence ne s'étende pas aux transports aériens, la CEMT entretient des rapports de travail avec les instances représentant

l'aviation civile, plus exactement avec la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) et avec l'Institut des Transports Aériens (ITA), pour traiter en particulier des problèmes d'intérêt commun. Ce fut le cas, en 1966, pour les prévisions de la demande de transport de voyageurs en 1975, pour l'étude sur les liaisons entre les villes et les aéroports ; il s'est agi plus spécialement, en 1967, des problèmes de transports combinés (grands containers en particulier).

Les deux organisations précitées ont pris part au Symposium de Munich sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports.

Enfin, la CEMT, membre de l'ITA, est ainsi à même de suivre le programme de cet institut, et d'en recevoir le résultat de certaines études.

14. La collaboration avec les organisations internationales professionnelles a marqué, en 1967, des progrès sensibles.

Deux auditions générales de ces organisations ont eu lieu : l'une les 13 et 14 septembre devant le groupe de rapporteurs intéressé au sujet des problèmes posés par les transports combinés et en particulier par les grands containers ; l'autre, le 11 décembre, devant le bureau du Conseil des Ministres, au cours de laquelle ces organisations ont pu exposer leurs vues sur l'ensemble des questions relevant de la compétence de la CEMT.

En outre, le Comité de Coordination des Investissements, ainsi que plusieurs groupes de travail, ont invité plusieurs organisations à prendre part à certaines de leurs réunions.

La CEMT s'est fait représenter aux manifestations organisées par l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) à Barcelone, par la Fédération Internationale des Auxiliaires des Transports et Assimilés (FIATA) à Opatija, et par la Prévention Routière Internationale à Berlin.

Toutes les organisations internationales intéressées aux transports ont été invitées au Symposium de Munich ; elles y ont effectivement activement participé.

Chapitre II

POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS

A. ACTION DE LA CEMT

15. La CEMT est bien consciente qu'une de ses tâches principales consiste à définir des principes communs de politique générale des transports. Elle partage entièrement les opinions exprimées à cet égard par la Résolution n° 352 (1967) du Conseil de l'Europe.

Il importe, en effet, que soit défini d'une manière aussi complète que possible le cadre dans lequel les divers modes de transport sont appelés à exercer leur activité, et qui — parallèlement aux conditions proprement économiques — influence leur avenir. Si une telle action s'exerce au premier chef sur le plan national, il n'empêche que le rapprochement des conceptions sur le plan international constitue un des facteurs du *développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale*, premier objectif de la Conférence.

16. Il est bien évident que, devant la complexité des problèmes, il s'agit là d'une œuvre de longue haleine et en quelque sorte permanente, parce que toujours perfectible, ne serait-ce qu'en raison de l'évolution de la technique et des besoins.

17. Comme l'ont mentionné les rapports précédents, la CEMT a entrepris dans ce domaine des études systématiques qui ont abouti, en 1965 et dans un premier stade, à l'adoption d'un schéma de base contenant l'énoncé des divers éléments susceptibles de caractériser une politique générale des transports : buts à poursuivre, principes de base, moyens d'action.

Si un accord est pratiquement intervenu sur les deux premiers éléments, les opinions doivent encore être rapprochées quant aux moyens d'action, à l'égard desquels existent des divergences de vues portant notamment sur le degré d'intervention des Etats.

18. C'est dans ce domaine très vaste des moyens d'action que la CEMT s'efforce, depuis quelques années, d'effectuer des progrès : à cet égard, elle a constitué deux groupes de rapporteurs, l'un chargé des problèmes d'accès au marché des transports, l'autre de l'instauration d'un contingent routier multilatéral et de l'harmonisation des conditions de concurrence.

19. L'activité du premier groupe a conduit le Conseil des Ministres de la CEMT à recommander aux divers gouvernements d'introduire des conditions subjectives d'accès (conscience professionnelle, honnêteté, compétence) pour les transports routiers de voyageurs ainsi que, dans une première étape, pour les transports de marchandises en trafic international.

Les travaux concernant les conditions objectives d'accès au marché (accès à la profession, contrôle de la capacité) sont parmi les plus difficiles puisqu'ils touchent, pour le transport des marchandises, l'un des points où il existe peut-être le plus de divergences entre les politiques nationales. Aucune conclusion n'a encore pu être tirée dans ce domaine, si ce n'est l'intention de reprendre le problème dans une perspective à long terme en étudiant en particulier les buts qu'il faudrait s'efforcer d'atteindre et les diverses formes d'application des conditions objectives.

Pour le transport de voyageurs, seuls les transports occasionnels sont à considérer, l'activité des transports réguliers étant, dans chaque cas, définie par accords bi- ou multilatéraux entre les pays intéressés. C'est pourquoi, le premier groupe de rapporteurs s'est attaché à élaborer une définition des transports occasionnels qui constitue en quelque sorte un préalable. Pour ce faire, il s'est appuyé sur les travaux de la Commission Economique pour l'Europe (CEE — Genève) ainsi que sur ceux de la Communauté Economique Européenne (CEE — Bruxelles), dans la perspective qu'un texte pourra être adopté en 1968.

20. Le second groupe de rapporteurs a poursuivi ses études sur l'institution d'un contingent routier international, en vertu duquel les licences délivrées permettraient à leurs détenteurs tout transport international pendant la durée de validité de ces licences. Les problèmes pratiques, soulevés par une telle institution, ont été dégagés, mais plusieurs délégations ont fait remarquer qu'elles ne donneraient leur accord à une expérience pratique de contingent multilatéral — fut-elle limitée — que si un minimum d'harmonisation des conditions de départ était réalisé. C'est ainsi que, comme le signalait le XIII^e rapport, les travaux du groupe ont porté en 1967, sur la recherche de ce minimum d'harmonisation, première étape de l'harmonisation générale que ce groupe a reçu, en outre, mission de promouvoir.

21. Ainsi, l'année 1967 a-t-elle été surtout une période intermédiaire, consacrée à de nombreuses études particulièrement délicates, mais menées avec activité.

Le Comité des Suppléants, qui avait suivi à chacune de ses sessions le déroulement de ces études, a estimé nécessaire d'effectuer une synthèse des travaux et de donner à ceux-ci de nouvelles impulsions. A cet effet, une session spéciale a été prévue au milieu de l'année 1968.

22. Bien que cette question ait été étudiée au titre de l'application de la Résolution n° 16 concernant le régime des transports routiers internationaux et la libération de certains d'entre eux, la recherche d'une définition précise des transports pour compte propre peut être mentionnée dans ce chapitre, car cette définition est liée au problème de l'accès au marché. Malgré des travaux approfondis, il n'a pas été possible de réaliser un accord au sujet

du traitement des transports effectués au moyen de véhicules loués. En attendant la suite des travaux sur l'accès au marché, le Conseil des Ministres a adopté la définition de la Commission Economique pour l'Europe, laissant encore ouverte la solution du cas des véhicules en location.

23. A l'occasion de chacune de ses sessions, le Conseil des Ministres a suivi l'évolution intervenue dans le cadre du marché commun en matière de transports, grâce au groupe restreint n° 2, composé des Six pays membres des communautés européennes. Aucune session ministérielle n'est intervenue à Bruxelles en 1967 dans le domaine des transports avant la dernière réunion du Conseil, mais des études portant sur des sujets divers ont été effectuées par la Commission et discutées par les délégations nationales. On peut citer, à cet égard, les règles de concurrence, la réglementation de la capacité pour les transports par route et par voies navigables, les régimes des aides accordées aux entreprises de transport, les dispositions concernant les conditions de travail des équipages des véhicules routiers.

24. Plusieurs pays — notamment la République fédérale d'Allemagne, la France et le Royaume-Uni, ont introduit ou envisagé de nouvelles mesures dans leur politique nationale des transports. Ces initiatives ont éveillé au sein du Conseil un grand intérêt, justifié d'ailleurs par une solidarité de fait, en raison des incidences de ces initiatives. Un échange de vues et d'informations sur les mesures susvisées, sur les résultats que l'on peut constater ou prévoir ainsi que sur leurs conséquences pour le trafic international a été prévu, en principe, pour la prochaine session de la CEMT, au niveau ministériel.

25. Persuadée que les options à prendre en matière de politique générale des transports doivent être désormais décidées à la lumière d'études économiques, la CEMT a déployé, en 1967, dans le domaine de la recherche, une activité particulièrement marquée.

26. Organisé par ses soins, un deuxième Symposium sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports s'est tenu à Munich du 10 au 13 octobre 1967 sous la présidence de Monsieur le Ministre Georg Leber (Allemagne). Il a réuni environ 300 participants appartenant au monde universitaire et administratif, aux milieux d'affaires, à la presse, aux délégations des organisations internationales.

Les discussions, qui ont été actives et parfois animées, ont porté sur quatre thèmes, répondant aux préoccupations actuelles en matière de politique des transports. Il s'agit plus précisément :

a) du choix des investissements :

i) analyse des facteurs intervenant dans le choix des investissements en vue de dégager les critères de base, notamment celui du coût économique et social minimum ;

ii) dimensionnement optimal et programmation (en particulier les méthodes économétriques)

— d'un investissement ;

— d'un réseau d'un même moyen de transport ;

— d'un ensemble de réseaux de moyens de transport substituables, compte tenu notamment des inter-actions :

- entre modes de transport,
- au sein d'un même mode de transport.

b) des éléments de la demande et du besoin dans le marché des transports : évaluation des facteurs subjectifs de la demande; analyse de la demande sous ses aspects structurels et conjoncturels ;

c) des transports urbains : recherche de l'optimum dans les services publics de voyageurs dans les grandes agglomérations ; politique des prix des transports publics et problèmes des subventions ; possibilité technique des taxations spéciales en fonction de la congestion provoquée par les usagers privés ;

d) de l'imputation des charges d'infrastructure : détermination des méthodes concrètes permettant d'établir des prix à faire payer aux usagers en fonction de l'établissement des coûts des infrastructures et de la détermination de ceux qui sont imputables aux usagers.

Un rapport résumant les débats a été établi sur chacun de ces thèmes.

Avec l'assentiment quasi-unanime des participants, a été confirmée la décision de tenir désormais un symposium tous les deux ans, comme les ministres l'avaient d'ailleurs déjà prévu pour affirmer leur action dans le domaine de la recherche économique. En même temps, il a été jugé indispensable que la CEMT assume un rôle de documentation, permettant aux chercheurs de connaître les études en cours ou envisagées et de prendre entre eux, en connaissance de cause les contacts nécessaires à leurs propres travaux.

27. Le centre de recherche, dont les rapports précédents avaient annoncé la création, a été mis en place à l'automne 1967. Dès sa constitution, il a participé aux travaux du Symposium ; puis entrepris la préparation des trois tables rondes qui doivent, en principe, se réunir au cours de l'année 1968. Une de celles-ci sera consacrée aux enquêtes psychologiques de motivation du choix des moyens de transport et à leurs approches économétriques. Répondant au vœu exprimé par la Résolution n° 352 du Conseil de l'Europe, la CEMT compte engager ultérieurement des études visant l'élaboration de modèles de prévision de la demande et du besoin dans les transports, compte tenu des développements les plus récents en matière d'économétrie.

28. Comme les années précédentes, la CEMT a étudié l'évolution des investissements réalisés par les pays membres pour chaque mode de transport et pour les secteurs de l'infrastructure et du matériel en même temps que celle de la formation de capital fixe comparée à celle du produit national brut.

29. L'étude sur les prévisions de la demande de transport de voyageurs en 1975, annoncée dans le XIIIe rapport, a été menée à son terme au printemps de 1967. Comme il a été déjà signalé au chapitre I de ce rapport, une étude analogue est en cours pour le transport des marchandises. Ces études reposent sur les travaux effectués dans chaque pays suivant une

méthodologie concertée, compte tenu des progrès réalisés dans les moyens de recherche.

30. Les prévisions concernant les voyageurs ont été établies en étroite coopération avec les organisations internationales représentant le transport par air : la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) et l'Institut des Transports Aériens (ITA).

Il est difficile de donner en quelques lignes le résumé des conclusions de l'étude, qui donnent lieu à des développements nuancés. D'une façon générale, les perspectives d'avenir du trafic ferroviaire font apparaître un taux de progression annuel relativement modeste jusqu'en 1975, les pays méditerranéens se situant au-dessus de la moyenne (2 % environ), les pays scandinaves au-dessous.

Pour le secteur routier, il faut distinguer les transports individuels et les transports en commun. Les prévisions concernant les transports individuels qui ont été évaluées par la plupart des pays par le produit des trois facteurs suivants : parc de voitures, parcours moyen en kilomètres, occupation moyenne des véhicules, présentent un caractère quelque peu disparate. Les pays membres peuvent être classés en deux groupes : le premier (France, Portugal, Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, Danemark et Norvège), accuse une croissance annuelle de 6 à 9 %, l'autre groupe (Suède, Suisse, Belgique, Italie, Autriche, Luxembourg) escomptent un taux de 4 à 5 %. Les pourcentages d'accroissement des transports en commun qui, pour la commodité de l'étude, englobent les transports par voies ferrées secondaires, sont beaucoup plus modestes, d'un ordre de grandeur comparable à celui des chemins de fer, sauf pour l'Espagne (+ 5 %).

Pour l'Aviation Civile les taux de croissance annuelle se situent à un niveau beaucoup plus élevé (10 à 13 %), notamment dans la région méditerranéenne. Le trafic régulier aura tendance à s'infléchir entre 1965 et 1970. Le trafic non régulier subira la même évolution, tout en accusant un taux de développement supérieur à celui du trafic régulier.

L'étude, dont les principales conclusions viennent d'être résumées, constitue la première entreprise de ce genre en la matière. Bien qu'ayant donné lieu à des discussions approfondies, elle comporte quelques faiblesses, dont le rapport donne un aperçu : en particulier, la décomposition en secteurs (chemins de fer, voitures privées, transports en commun, aviation civile) a provoqué quelques difficultés de regroupement des résultats ; en outre, l'hypothèse implicite du maintien des conditions actuelles de transport (niveaux relatifs des tarifs structure des réseaux) a conduit à sous-estimer les substitutions possibles entre les divers moyens de déplacement.

31. La CEMT considère que sa tâche ne saurait négliger les progrès intervenus dans la technologie, susceptibles d'avoir des répercussions sur l'organisation de l'appareil des transports et marqués par exemple par les grandes vitesses sur le rail, les véhicules à coussin d'air, les dispositifs de transports et de manutention de grands containers, l'attelage automatique. Les développements qui pourraient leur être consacrés dans les prochains rapports se placeraient donc davantage sous l'angle de leurs incidences sur les transports que sur les techniques elles-mêmes.

32. *Problèmes sociaux* -- Il n'est pas sans intérêt de faire remarquer que l'action de la CEMT en matière de politique générale des transports ne néglige pas l'aspect humain et social des problèmes posés. Si cet aspect est en quelque sorte intégré le plus souvent dans les conclusions, et de ce fait quelque peu masqué, il n'en reste pas moins vrai qu'il est pris sérieusement en considération. On pourrait citer, à titre d'exemple, les travaux relatifs aux transports urbains, aux enquêtes psychologiques de motivation envisagées, à la lutte contre le bruit, à la sécurité routière, à l'attelage automatique, etc. Les travailleurs participent activement, par leurs organisations syndicales internationales aux auditions générales de la CEMT et à certaines autres réunions. Leurs suggestions — qui portent sur l'ensemble du programme, prouvant, s'il en était besoin, que l'aspect social est partout sous-jacent — sont toujours examinées avec le plus grand soin.

De son côté, la CEMT a été représentée en 1967 à deux journées européennes, organisées l'une par la Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens (CISC), l'autre par la Fédération Internationale des Travailleurs (ITF).

Bien que ce problème eût pu aussi être traité sous la rubrique des transports routiers, son importance sociale justifie qu'il soit évoqué ici : il s'agit des conditions de travail des équipages des véhicules routiers, dont les incidences visent, comme on le sait, outre l'aspect social, l'économie des transports routiers et la sécurité de la route. De longs développements ont été consacrés à ce sujet dans le XIII^e rapport voir point 83). Une résolution, adoptée à sa 24^e session, avait préconisé la ratification de l'Accord de Genève de 1962 (AETR) et la mise en œuvre simultanée d'un processus d'élaboration des amendements nécessaires à cet accord. Pourtant aucune ratification n'a été enregistrée en 1967. Devant le développement des études effectuées dans le cadre de la Communauté Economique Européenne, on a estimé que le meilleur moyen de parvenir à un texte moderne consistait à s'efforcer de rédiger, en liaison avec les instances du marché commun, des dispositions aussi voisines que possible de celles qui seraient adoptées à Bruxelles. Un calendrier a été établi, permettant d'espérer que le texte en cause sera établi en 1968. La forme juridique sous laquelle il sera mis en vigueur reste encore à préciser.

On peut citer encore, parmi les préoccupations sociales actuelles de la CEMT, l'examen des conséquences susceptibles d'intervenir pour la main-d'œuvre d'une utilisation plus poussée des containers et celui des mesures à prévoir dans ce domaine face à un tel développement.

B. ACTION SUR LE PLAN NATIONAL

33. Au cours de l'année 1967, des mesures relevant de la politique générale des transports ont été prises sur le plan national. Il est utile de donner un aperçu sur les principales d'entre elles, en raison des tendances qu'elles marquent ainsi que de l'influence qu'elles sont susceptibles d'exercer sur les travaux de la CEMT.

34. En *République fédérale d'Allemagne*, on peut noter au premier plan de l'activité gouvernementale, l'établissement, le 8 novembre 1967, du programme de politique des transports pour les années 1968-1972. D'une analyse approfondie effectuée à la fin de 1966 sur la situation dans le domaine de l'économie des transports, il ressort :

- que les prestations croissantes fournies par l'Etat aux Chemins de fer allemands menaçaient de mettre en péril, dans une large mesure, le plan financier à moyen terme de la République fédérale ;
- que la densité du trafic sur les routes menaçait de plus en plus la fluidité et la sécurité du trafic ;
- que la situation de la concurrence en trafic intérieur et la pression des prix de la navigation internationale sur le Rhin avaient conduit au déficit d'une grande partie de la profession, notamment les armements particuliers moyens.

En face de cette situation de crise, dont on ne trouvait pas l'équivalent dans d'autres pays européens, provoquée par la conjonction de facteurs négatifs, le gouvernement allemand s'est vu obligé de réagir vigoureusement.

Les éléments principaux du programme comprennent :

- a) La réorganisation, la concentration et la rationalisation de la Bundesbahn, liées à une amélioration de ses offres de prestations dans le domaine de l'exploitation ainsi que dans les domaines technique et commercial.
- b) Une limitation simultanée, au moyen de mesures transitoires pour les transports routiers lourds à grande distance ; le développement du transport combiné rail/route en vue de transférer au rail le trafic routier à grande distance.
- c) L'amélioration du fonctionnement du marché de la navigation intérieure, par une réglementation internationale de la capacité, par des mesures transitoires d'assainissement des structures et par une modification de la procédure de formation et d'approbation des frets.

Le programme englobe tout le domaine de compétence du Ministre des Transports. A côté de mesures relatives aux transports maritimes et aériens, il prévoit l'établissement d'un programme d'infrastructure intéressant le rail, la route, la voie d'eau, l'aviation et traite également des oléoducs.

En outre, le gouvernement allemand soucieux de développer l'infrastructure, a pris d'importantes décisions au cours de l'année 1967.

Il s'agit, en premier lieu, d'une mesure d'une grande portée en vue de l'amélioration des conditions de transport dans les communes et en vertu de laquelle 660 millions de marks ont pu être mis, en 1967, à leur disposition, grâce à une augmentation de 3 pfennigs par litre de l'impôt sur les carburants.

Pour la poursuite de la construction des grands itinéraires routiers, le gouvernement allemand a donné, le 8 février 1967, son approbation au troisième plan de quatre ans (1967-1970), élaboré par le Ministre des Transports. Ce plan, qui représente une dépense de 18 milliards de marks,

correspond essentiellement à la construction de routes fédérales dans la banlieue des grandes villes et dans les agglomérations, la construction d'autoroutes et de routes fédérales pour compléter les liaisons Nord-Sud surchargées, l'exécution de travaux pour faciliter certaines relations avec les pays voisins et dans le voisinage des frontières.

35. En *Autriche*, des tarifs obligatoires ont été mis en vigueur le 1er janvier 1968 pour le trafic routier de marchandises au-delà de 130 km. Il s'agit de tarifs à fourchettes comportant une marge de 12 % au-dessus et au-dessous des tarifs de référence. Des tarifs particuliers peuvent être appliqués, s'ils sont justifiés par la concurrence d'autres moyens de transport ou par des raisons commerciales telles que la situation favorable des prix de revient ou le transport de masses dépassant 200 tonnes pour le même contrat et la même relation de trafic. Ces tarifs particuliers doivent faire l'objet d'une déclaration à la profession.

36. En *Belgique*, de nombreux textes sont intervenus, en 1967, dans le domaine de la politique des transports. On peut signaler à cet égard

Pour le transport routier de marchandises :

L'arrêté royal et l'arrêté ministériel pris le 1er février 1967, modifiant le règlement général des transports de choses, et agréant l'*Institut du Transport Routier* pour effectuer les tâches qui lui sont confiées pour l'exécution de la loi du 1er août 1960. Cet institut est chargé, en particulier, de contrôler les prix et conditions de transport des produits relevant de la CECA entre les pays du Benelux, ainsi que des transports nationaux et internationaux effectués par les transporteurs belges (arrêtés royaux du 7 juillet 1967).

L'arrêté ministériel du 7 mars 1967, fixant les conditions de compétence professionnelle exigées pour la délivrance d'une autorisation générale de transport international.

En principe, à compter du 1er janvier 1969, chaque entreprise, effectuant des transports internationaux devra comprendre, parmi son personnel de gestion, un détenteur d'un certificat de compétence professionnelle délivrée après examen.

L'Institut du transport routier est chargé de l'organisation des épreuves et dispense des cours pour la préparation à l'examen.

La loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport.

Cette loi, qui vise à éviter les abus ou les cas de concurrence déloyale, définit le commissionnaire de transport, le courtier de transport, le commissionnaire expéditeur.

Le Roi peut subordonner les activités d'auxiliaires de transport à la possession d'une licence, pour l'octroi de laquelle sont seules requises les conditions suivantes :

- a) pour une personne physique, l'absence de condamnation et l'exécution d'un stage pratique ;

- b) pour une entreprise, conditions relatives aux locaux utilisés, à la capacité financière, à la constitution d'un cautionnement ;
- c) pour une personne morale, les personnes physiques chargées de la gestion sont soumises aux conditions fixées sous a).

Le Roi peut, par arrêté délibéré au Conseil des Ministres, fixer des taux de la rémunération pour les activités soumises à licence en vertu de la loi.

L'arrêté royal du 9 septembre portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles. Cet arrêté modifie l'arrêté ministériel du 22 septembre 1960 pour maintes dispositions et notamment :

- a) pour la location de véhicules industriels : désormais, propriétaire et locataire doivent détenir une autorisation de transport. Toutefois, le locataire qui transporte des marchandises dont il est propriétaire ou qui font l'objet de son commerce, est exonéré de cette obligation ;
- b) pour le transfert d'autorisations de transport : l'autorisation de transport est personnelle. Au cas où elle est cédée à une personne morale, le cédant doit souscrire la moitié du capital, pendant 3 ans au moins et prendre une part active à la gestion. La cession d'autorisation à une personne physique n'est possible que si celle-ci a participé à la gestion de l'entreprise pendant six ans au moins ;
- c) pour les possibilités d'extension : afin d'éviter les effets néfastes de la surcapacité.

Les critères suivants sont adoptés :

i) après trois ans d'activité dans un rayon à courte distance, le transporteur peut participer au trafic national à condition d'avoir comptabilisé 40 000 F de recettes par tonne de charge utile autorisée et par an,

ii) après deux ans d'activité à l'échelon national, le transporteur peut remplacer ses autorisations par des autorisations pour une capacité supérieure.

S'il remplit la condition prévue au i),

iii) après six ans d'activité à l'échelon national, le transporteur peut — sous la même condition — obtenir autant d'autorisations qu'il souhaite.

Pour le transport routier de personnes :

L'arrêté royal modifiant le règlement annexé à l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 déterminant les conditions générales relatives services publics d'autobus, aux services d'autobus temporaires aux services spéciaux d'autobus et aux services d'autocars.

Cet arrêté introduit la notion des services de navette et précise les temps de conduite et de repos des chauffeurs d'autocars.

Cet arrêté oblige chaque entreprise d'autocars à conserver pendant un an les livrets individuels de ses chauffeurs, où sont consignés leurs emplois du temps. Ce livret est conforme au modèle prévu par l'Accord Européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux par route (AETR).

L'arrêté ministériel du 5 octobre 1967 complétant l'arrêté ministériel du 8 décembre 1947 déterminant le nombre, la composition et le fonctionnement des comités consultatifs prévus par les arrêtés-lois du 12 décembre 1944.

Pour les voies navigables :

L'arrêté royal du 29 mars 1967 portant dissolution du groupement belge du remorquage. Cette mesure est justifiée par le degré élevé de motorisation de la flotte. Le remorquage devient libre sur le marché intérieur comme il l'était sur le marché international.

L'arrêté ministériel du 6 octobre 1967 relatif au fonctionnement des bureaux d'affrètement à tour de rôle de l'Office régulateur de la navigation intérieure.

D'après cet arrêté :

- a) le chargeur doit offrir un fret au moins égal à 85 % du niveau général des frets ;
- b) le délai de staries offert par le chargeur peut être plus court que celui prévu par la réglementation antérieure ;
- c) après deux appels infructueux à la même séance d'affrètement, le chargeur peut conclure un contrat en dehors du tour de rôle à des prix à débattre librement, moyennant certaines conditions (information du bureau d'affrètement, visa de l'office régulateur de la navigation intérieure, affichage des prix et conditions de transport).

37. En *Espagne*, les poids et dimensions maxima des véhicules routiers autorisés à circuler ont été majorés par décret du 1er juin 1967. C'est ainsi que le poids de l'essieu simple passe de 10 tonnes à 13 tonnes et que le poids sur l'essieu tandem peut atteindre 21 tonnes au lieu de 16 tonnes, si les deux essieux du tandem sont écartés d'au moins 1,35 m.

Le poids total en charge maximum est également augmenté pour les diverses catégories de véhicules jusqu'à 38 tonnes pour un véhicule isolé à plus de quatre essieux, pour un véhicule articulé et pour un train routier.

La longueur maximum passe pour le train routier de 16,50 m à 18 m.

Néanmoins, une autorisation spéciale du ministère des Travaux Publics est exigée pour la circulation avec plus de 16 tonnes de poids total en charge, pour celle de véhicules articulés de plus de 15 m de longueur et de trains routiers dépassant 14 mètres.

38. En *France*, une majoration des tarifs ferroviaires de la banlieue de Paris est intervenue le 15 juillet 1967. Elle tient compte d'une nécessaire harmonisation avec la révision simultanée des tarifs de la Régie Autonome

des Transports Parisiens (métro, autobus, ligne de Sceaux). Cette modification a été accompagnée d'une réforme de structure, visant notamment à accroître la dégressivité des prix pour les longs parcours et à prendre en considération de façon plus étroite le prix de revient des transports. La majoration moyenne a été de 31 %.

Une majoration générale des tarifs ferroviaires voyageurs et bagages sur les grandes lignes, d'environ 5 % est intervenue le 1er octobre 1967.

Les tarifs de transport par fer de marchandises ont subi une majoration générale de 7,788 % à partir du 20 juin 1967.

39. En *Grèce*, les tarifs de transports par route ont été bloqués.

40. Aux *Pays-Bas*, le gouvernement a, au cours de l'année 1967, commencé à étudier comment soustraire du marché un excédent de capacité dans la navigation fluviale. En attendant, une disposition en vue de développer et d'assainir les petites entreprises, dans le cadre d'une réglementation déjà en vigueur pour les petites et moyennes entreprises est en voie d'élaboration. L'assainissement envisagé prévoit la suppression des bateaux d'un tonnage et d'un revenu inférieurs à une certaine limite. Il est nécessaire à cet effet de prendre une mesure complémentaire d'indemnisation pour le déchirage des bateaux.

Une extension de cette mesure aux bateaux d'un plus grand tonnage est en préparation. Le gouvernement a consulté à cet effet une commission spécialement instaurée dans ce but.

41. Au *Portugal*, les mesures adoptées en 1967 dans le domaine de la coordination des transports terrestres ont été établies suivant les principes et les objectifs énoncés dans le plan intermédiaire de développement (1965-67). Elles visent à créer les conditions de base nécessaires à des réalisations plus vastes qui seront concrétisées dans le Troisième Plan de six ans (1968-1973). Une priorité a été donnée à l'assainissement financier et à la réorganisation des structures administratives des entreprises et services publics. On a considéré qu'il était nécessaire d'assurer à ces unités une organisation interne efficace et une réelle capacité économique et financière, conditions indispensables pour aboutir à leur intégration dans la dynamique de croissance économique. A côté de cette orientation, on a poursuivi, dans la ligne précédemment définie, l'objectif d'une complémentarité à réaliser entre les différents modes de transport.

I. *Exploitation de la fonction « transports »*

Les mesures adoptées dans le secteur des transports terrestres ont été inspirées par le désir d'instituer une concurrence saine, capable de promouvoir une activité du système national des transports intérieurs au coût économique et social minimum.

a) Accès et organisation du marché des transports

Plusieurs études ont été entreprises en vue de réorganiser l'industrie des services routiers réguliers, de favoriser la concentration des entreprises

et de rendre possible la transition vers des systèmes plus efficaces de concession régionale.

Poursuivant l'étude visant à élaborer un nouveau plan concernant la structure de l'industrie des transports occasionnels de marchandises par location, quelques mesures ont été adoptées, comprenant notamment une libération et un assouplissement de conditionnements compatibles avec l'existence d'une situation de concurrence sociale et économique acceptable pour le marché des transports.

Dans le cadre de la politique nationale des prix, on a procédé à une modification tarifaire dans les prix et conditions de transports et dans les opérations accessoires des chemins de fer, en essayant de parvenir à une amélioration des conditions d'exploitation économique par une adaptation meilleure des prix aux coûts de production.

L'inexistence d'une législation convenable pour le genre d'accords normalement pratiqués en Europe n'a pas permis de poursuivre les négociations antérieurement menées, ni même d'en entamer d'autres, sollicitées par d'autres pays. Les études pour la promulgation de la législation nécessaire, étant dans leur phase finale, on compte remplir cette lacune pendant l'année 1968.

b) Harmonisation du marché des transports sur le plan technique et fiscal

Des caractéristiques et des formalités nouvelles pour les licences de véhicules automobiles affectés aux transports à caractère touristique et au transport d'écoliers ont été établies.

Au moyen de plusieurs dispositions, on a entrepris de parvenir à un nouvel ajustement des valeurs de quelques impôts spécifiques sur les transports et d'arriver à une amélioration dans le système de perception de ces impôts. Certaines catégories de transports pour compte propre bénéficient encore d'une exemption de ces contributions spécifiques ; tel est le cas des institutions d'assistance.

c) Coordination des investissements

L'organisation publique de financement (Fonds spécial des transports terrestres) a accordé plusieurs financements à des conditions d'intérêt et d'amortissement ajustées à la rentabilité socio-économique des investissements. Ont bénéficié de ces prêts l'entreprise concessionnaire des transports ferroviaires (CP), le métro de Lisbonne et les services municipaux de transports des villes de Porto et de Coimbra.

d) Autres dispositions

Toutes les dispositions concernant l'immatriculation des véhicules ont été revues et systématisées dans un nouveau texte législatif.

En outre, dans la mise en œuvre du code de la route, le degré d'intensité autorisé pour les bruits d'échappement des moteurs des véhicules automobiles, cyclomoteurs et bicyclettes à moteur, a été réglementé.

II. Administration de la fonction « transports »

Dans le cadre de la reconversion des structures administratives, des efforts ont été entrepris pour la modernisation du Bureau d'Etudes et de Planification des Transports Terrestres, de manière à l'adapter aux exigences de l'évolution rapide des problèmes des transports.

De même, le Fonds Spécial des Transports Terrestres, organisation financière pour l'expansion du système national des transports a fait l'objet d'études et se trouve actuellement en voie de réorganisation.

III. Dispositions de politique commune des transports

Dans ce domaine, l'adhésion du Portugal aux conventions suivantes a été réalisée :

- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert des carnets TIR.
- Convention douanière sur l'importation temporaire de véhicules routiers commerciaux (accord conclu à Genève, le 18 mai 1956).

En outre, les dispositions de l'accord européen sur le transport routier international de marchandises dangereuses ont été adoptées.

42. Au *Royaume-Uni*, aucune mesure visant la coordination des transports n'a été prise au cours de l'année 1967. Cependant, des propositions pour des mesures de cette nature — qui sont actuellement devant le Parlement — ont fait l'objet de trois livres blancs portant respectivement sur le transport de marchandises, la politique des chemins de fer, les transports en commun et la circulation.

Les propositions du gouvernement tendent à rationaliser les transports de marchandises et à intégrer les services du secteur public. Une planification intégrée de tous les moyens utilisés dans la chaîne des transports est nécessaire ; les services nationalisés rail-route sont un maillon essentiel de cette chaîne.

Six objectifs principaux sont poursuivis : mettre à la disposition de la clientèle un service public offrant des prestations plus rentables, notamment un service complet route-rail efficace et plus économique, assurant les transports porte à porte, facilitant l'utilisation des containers et en exploitant toutes les possibilités ; supprimer la concurrence ruineuse et irrationnelle entre services nationalisés routiers et ferroviaires assurant le même trafic ; réorganiser les structures et la gestion, en adoptant des techniques nouvelles et en coordonnant les investissements ; favoriser le transfert du trafic, des routes encombrées vers les chemins de fer, dans tous les cas où il s'y prête ; améliorer la sécurité et la rentabilité des transports routiers grâce à un système moderne et rationnel d'agrément des transporteurs routiers et un meilleur contrôle de la durée du travail des chauffeurs ; enfin, s'assurer dans cette évolution la coopération spontanée des travailleurs du secteur des transports en les associant plus étroitement à la gestion à tous les échelons.

Le gouvernement propose la création de la *National Freight Corporation*, chargée de tout le secteur public des transports de marchandises

entièrement assurés par la route ainsi que du trafic assuré au départ par la route et qui est ensuite partiellement effectué par fer. Cet organisme, qui jouirait d'une autonomie commerciale pour fixer sa politique tarifaire, serait tenu d'être au moins en équilibre financier, un exercice compensant l'autre.

Une filiale, la *Freight Liner Company*, serait chargée sur le plan commercial des services d'études des marchés et de gestion des transports directs de marchandises à grande distance.

Il est proposé aussi de créer un *Freight Integration Council*, relevant directement du ministre et chargé de revoir et de coordonner les progrès de l'intégration des services de marchandises et d'arbitrer éventuellement les conflits entre les *British Railways* et la *National Freight Corporation*.

Le système d'agrément des transporteurs serait remanié. Le gouvernement a l'intention de n'appliquer un contrôle quantitatif sur les transports routiers qu'aux véhicules de transports de marchandises d'un poids supérieur à 16 tonnes, effectuant des transports à plus de 160 km ou transportant certaines matières pondéreuses.

Des modifications profondes interviendraient dans la durée de travail des chauffeurs professionnels.

Une taxe spéciale (en plus de la taxe normale) serait appliquée aux véhicules de transport dont le poids à vide dépasse trois tonnes en raison des charges supplémentaires imposées aux routes.

Les points saillants du livre blanc consacré à la politique des chemins de fer sont les suivants : mesures énergiques de reconstitution du capital, conseil d'administration réorganisé orientant davantage ses efforts vers l'élaboration de plans financiers à long terme, subventions de l'Etat aux lignes de transports de voyageurs déficitaires, dont le maintien est une nécessité sociale, aide financière à la rationalisation des réseaux, mais suppression des subventions simplement destinées à combler un déficit, réexamen des programmes d'investissement.

Les principales propositions contenues dans le livre blanc sur les transports en commun et la circulation sont les suivantes :

Etablissement de plans précis pour la création d'offices de transports en commun de voyageurs (*Passenger Transport Authorities*) ayant pour objet d'intégrer et de développer les services locaux de transports de voyageurs par autobus et par chemins de fer ; création d'une nouvelle Compagnie Nationale des Autobus (*National Bus Company*) pour l'exploitation des services d'autobus dont est propriétaire la *Transport Holding Company* ; une aide à fonds perdus du ministère des Finances couvrant, à concurrence de 75 %, le coût des principaux investissements dans l'équipement des transports en commun de voyageurs ; une aide de même nature couvrant, à concurrence de 25 %, le coût d'achat de nouveaux autobus ; octroi d'une aide supplémentaire aux exploitants d'autobus en matière de taxe sur les carburants ; aide conjointe à fonds perdus des collectivités locales et du ministère des Finances aux exploitants d'autobus des zones rurales ; création d'un nouveau groupe de transports en Ecosse ; octroi de pouvoirs

exceptionnels aux collectivités locales qui souhaitent accorder des tarifs réduits ; réduction de la journée de travail des conducteurs d'autobus ; élargissement des pouvoirs des collectivités locales en ce qui concerne l'organisation de la circulation et la réglementation du stationnement ; enfin, renforcement du rôle des préposés à la circulation.

43. En *Suède*, la deuxième étape de la politique des transports, inaugurée le 1er juillet 1966, a continué à se développer pendant l'année 1967. Les effets en sont suivis par une délégation gouvernementale.

Conformément à une décision du Parlement, la Direction nationale de la Sécurité Routière a été créée le 1er janvier 1968. Elle contrôle également les tâches de surveillance, exercées par l'Office National de la Circulation à droite.

En 1967, le Parlement a arrêté des règles plus strictes sur la qualité et l'équipement des voitures en vue d'une plus grande sécurité des voyageurs. Une limite de 24 mètres a été imposée à la longueur des véhicules et trains routiers.

Enfin, le Parlement a décidé une augmentation de 50 % de la taxe frappant les véhicules routiers.

44. En *Yougoslavie* de nombreuses dispositions législatives et réglementaires ont été prises en vue :

- de stimuler la coordination des transports intérieurs par une imputation des dépenses d'infrastructures routière et ferroviaire ; une augmentation des droits d'accise sur les carburants et des taxes d'immatriculation des véhicules en a été la conséquence ;
- de réaliser le financement de la modernisation de l'équipement des chemins de fer et de l'ensemble des transports ;
- de promouvoir la construction de nouvelles routes principales et de voies ferrées ;
- d'accentuer le caractère commercial de la gestion des chemins de fer ;
- de promouvoir le transit et le transport international.

Chapitre III

PROBLEMES CONCERNANT LES CHEMINS DE FER

A. SITUATION FINANCIERE DES CHEMINS DE FER

a) TRAVAUX DE CARACTERE GENERAL

45. Les XII^e et XIII^e rapports ont rappelé l'ensemble des études effectuées par la CEMT depuis sa création au sujet du problème de la situation financière des chemins de fer, qui ne cesse d'être préoccupant.

46. Faisant suite aux conclusions des études élaborées en 1957 et en 1961, un nouveau document, annoncé dans le XIII^e rapport, a été adopté par le Conseil des Ministres au cours de sa 26^e session. Après avoir présenté l'historique du problème, puis analysé les mesures prises depuis 1957 en vue d'améliorer la situation, ce document contient un ensemble de séries chiffrées précisant, pour chaque pays et pour les éléments les plus caractéristiques de l'activité et de la gestion des administrations ferroviaires, l'évolution intervenue entre 1957 et 1965. En outre, des corrélations sont établies afin de permettre de rapporter cette évolution à celle de l'activité économique générale. L'examen des tableaux chiffrés fait apparaître quelques remarques : d'une façon générale, la situation s'est aggravée depuis 1957 malgré les efforts faits en matière de modernisation et de rationalisation, et l'accroissement de productivité qui en est découlé ; cependant, le pourcentage des investissements consacrés au fer a diminué comparé à la formation brute de capital fixe. La puissance compétitive des autres moyens de transport n'a cessé de s'accroître au cours des dernières années et le rail n'a pas été en mesure d'y opposer une action suffisamment efficace.

L'évolution du niveau général des tarifs n'est pas à mettre en cause, car elle marque un parallélisme avec celle des prix. Mais du fait des principes nouveaux d'implantation des activités industrielles et des tendances de la production, la structure de la demande s'est modifiée profondément.

47. Le rapport conclut en rappelant tout d'abord, que les mesures préconisées dans la Résolution n° 10 de 1957 du Conseil des Ministres laissent encore une marge importante d'action aux Ministres. Mais il reconnaît

surtout que la solution du problème exige que celui-ci soit placé dans le contexte de la politique générale des transports dans une perspective à plus ou moins long terme.

Dans ce contexte, il s'agit, dans un régime concurrentiel et selon les principes déjà adoptés par le Conseil en matière de politique générale des transports :

- de créer les bases d'une concurrence saine en harmonisant les conditions de départ (charges d'infrastructure, régimes social et fiscal, régime tarifaire etc.) ;
- de définir, compte tenu des nécessités actuelles et de la situation de l'ensemble des transports, les obligations de service public en déterminant celles qui ne peuvent plus être justifiées et en payant des compensations pour celles qui doivent être maintenues comme indispensables ;
- d'adapter l'exploitation du chemin de fer à l'évolution de la structure de la demande ;
- de définir les dimensions optimales des réseaux en fonction de la situation future du marché et d'orienter les efforts de modernisation et de rationalisation pour permettre aux chemins de fer de jouer le rôle qui leur revient dans l'économie des transports.

48. C'est, dans ces conditions, que le Conseil des Ministres a donné son accord pour l'exécution d'études complémentaires orientées vers des vues à long terme et portant sur :

- 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.

Des groupes de rapporteurs viennent d'être constitués pour les trois premières de ces études.

En outre, à la demande de plusieurs ministres, certaines questions particulières seront abordées. Il s'agit notamment :

- des transports de banlieue,
- des incidences sur la situation financière des chemins de fer du recours plus poussé à la technique des grands containers,
- de la rentabilité des services auxiliaires des chemins de fer,
- du rôle que la Société Eurofima pourrait jouer dans la modernisation de certains réseaux.

b) NORMALISATION DES COMPTES

49. La CEMT continue à suivre chaque année l'évolution de la normalisation des comptes, 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. Rappelons, une fois de plus, que cette opération vise à mettre en évidence 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.

Quelques pays Membres seulement procèdent à une normalisation des comptes de leurs chemins de fer, en vertu de laquelle ils versent à ceux-ci des indemnités ou des subventions.

En annexe III à ce rapport, figurent les données réunies par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) au titre de l'année 1966.

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

On constate qu'en 1966 seul le Luxembourg accorde à ses chemins de fer une compensation égale au chiffre des normalisations calculées. Pour les autres pays, le rapport entre les normalisations accordées et les normalisations calculées varie de 0,14 à 0,94. Il convient de noter cependant que le rapport de 0,14 est celui des Pays-Bas, qui se sont engagés très récemment dans la voie de la normalisation.

50. En 1967, les éléments suivants sont à signaler :

51. En *République fédérale d'Allemagne*, une partie — soit 42 millions de DM — des prestations sociales étrangères à l'entreprise a fait l'objet d'une compensation à la Bundesbahn, qui supporte, contrairement aux autres transporteurs, la charge des primes pour les enfants de son personnel en activité. Au titre des retraites et pensions, indépendamment d'une somme de 397 millions de DM attribuée en remboursement des dépenses étrangères à l'exploitation en faveur des réfugiés, des Berlinoises de l'Ouest et des victimes de guerre, l'Etat fédéral a versé à la Bundesbahn une contribution de 645 millions de DM pour les prestations sociales anormales découlant de sa structure.

L'entretien et l'exploitation des passages à niveau intéressant à la fois les routes fédérales et les lignes de la Bundesbahn ont donné lieu en faveur de celle-ci à une subvention de 14 millions de DM de la part de l'Etat.

Comme par le passé, la Bundesbahn a été libérée du paiement de la créance de la Bundesbank, née de la réforme monétaire.

D'autre part, la Bundesbahn a reçu, en 1967, une somme de 370 millions de DM à titre de contribution à la couverture des coûts de certains tarifs sociaux.

Pour certains emprunts, lancés par la Bundesbahn pour l'augmentation de son capital propre, l'Etat a attribué à celle-ci 119 millions de DM pour le service du capital emprunté.

Enfin, dans le cadre du programme spécial d'investissements de l'Etat, lancé en vue d'améliorer la conjoncture, 800 millions de DM ont été mis à la disposition de la Bundesbahn.

52. En *Autriche*, les efforts en vue d'une solution relative à la normalisation des comptes ont été intensifiés.

53. En *Belgique* le groupe de travail constitué sous l'égide du ministère des Communications en vue d'étudier la normalisation des relations financières entre l'Etat et la SNCB a soumis un rapport au Gouvernement ; mais aucune décision n'a été prise au cours de l'année 1967.

54. En *Espagne*, une politique de réduction de personnel a été poursuivie pendant l'année 1967 et a conduit à une diminution de l'effectif de 3 800 unités. En même temps, une solution satisfaisante a été trouvée en matière d'amélioration de pensions et d'indemnisation pour retraites anticipées.

En juillet 1967, a été instauré un régime spécial de sécurité sociale des cheminots.

La Mutualité qui en est résultée couvre tous les risques afférents à la sécurité sociale et réalise en outre le paiement des pensions sans autres obligations pour la RENFE que celle de verser 14 % de base des cotisations, c'est-à-dire une contribution analogue aux entreprises industrielles espagnoles.

Le déficit résultant à cet égard pour la Mutualité d'environ 500 millions de pesetas par an sera couvert par le budget de l'Etat.

Des négociations sont en cours pour obtenir l'exemption du paiement par la RENFE de l'impôt sur le gas-oil pour le motif qu'elle supporte intégralement ses charges d'infrastructure. Des négociations sont également en cours pour régler le problème de la répartition entre le fer et la route des dépenses relatives aux passages à niveau.

55. La *France* n'a pris aucune nouvelle mesure en matière de normalisation.

56. En *Italie*, un montant forfaitaire de 59 000 millions de liras a été attribué aux chemins de fer de l'Etat, en vertu de la loi n° 393 du 18 mai 1967, au titre des réductions tarifaires des transports postaux et des subventions destinées à compenser les déficits des lignes à faible trafic.

En outre :

- 94 383,5 millions de liras ont été accordés pour combler le déficit de gestion des fonds de retraite ;
- 39 448,6 millions de liras ont été versés en remboursement des quote-parts du capital incluses dans les échéances d'amortissement des emprunts contractés — sur autorisation spéciale législative — pour le financement d'investissements patrimoniaux ;
- 5 527,3 millions de liras sont destinés à rembourser les échéances d'amortissement (quote part du capital et des intérêts) des emprunts contractés pour le financement des frais de reconstruction ;
- 617 millions de liras ont été accordés pour le remboursement des quote-parts du capital incluses dans les échéances d'amortissement des emprunts contractés pour la couverture partielle des déficits de l'exercice 1963-1964 et du 2e semestre 1964.

57. Au *Luxembourg*, la Commission de Normalisation des Comptes a approuvé un projet de convention ; à cette occasion, divers nouveaux éléments, dont certains en faveur de l'Etat, ont été retenus.

En 1967, les montants suivants ont été en principe retenus : (chiffres encore provisoire)

	francs
a) Personnel en activité	146 000
b) Retraités et pensions	407 376 000
c) Entretien et renouvellement	53 015 000
d) Infrastructure et installations communes avec d'autres moyens de transport	15 589 000
e) Charges financières	47 602 000
f) Autres opérations complémentaires	22 234 000

En revanche, l'Etat perçoit des chemins de fer, au titre des impôts et taxes une somme de 1 992 000 Frs.

58. Aux *Pays-Bas*, le gouvernement continuera de verser aux chemins de fer la contribution de l'Etat, décidée en 1965 au titre des passages à niveau et des ouvrages d'art communs entre le rail et la route. A cet effet, un montant de 12 millions et demi de florins a été versé en 1967 aux chemins de fer ; un montant de 14,2 millions de florins est prévu pour 1968. En outre, 35 millions de florins ont été versés en 1967 comme contribution de l'Etat aux charges anormales imposées aux chemins de fer. Pour 1968, un montant de 70 millions de florins est prévu à cet effet. Ces contributions ont été arrêtées en attendant les résultats d'une étude en cours pour déterminer les données nécessaires à une juste répartition des charges et des recettes du trafic voyageurs d'une part, et du trafic marchandises d'autre part, sur les diverses lignes du réseau.

En raison de la situation financière défavorable du chemin de fer, un projet de loi vient d'être approuvé par la Deuxième Chambre des Etats Généraux comportant une garantie de l'Etat pour le paiement d'intérêts et d'amortissements des emprunts à conclure par les chemins de fer jusqu'au 1er janvier 1970, le maximum des emprunts garantis étant fixé à 315 millions de florins. On espère que d'ici à 1970 la question des charges anormales sera résolue et que par l'élimination d'activités non rentables et d'autres mesures de productivité et de rationalisation, la situation financière s'améliorera à tel point que le chemin de fer sera capable de se procurer lui-même les moyens de financement nécessaires.

59. Au *Royaume-Uni*, aucune mesure de normalisation n'a été prise en 1967 ; mais, après le prochain assainissement financier, le gouvernement paiera aux chemins de fer les déficits des services voyageurs non rentables qu'il déciderait de maintenir pour des raisons économiques et sociales.

60. En *Suède*, il est prévu de verser aux chemins de fer :

- 1 million de couronnes pour le personnel restant à l'ancien statut.
- 115 millions de couronnes pour compenser la différence entre les dépenses effectives de retraites et celles résultant des calculs suivant les taxes techniques des assurances.

- 8 millions de couronnes représentant la moitié des dépenses annuelles pour les passages à niveau.
- 204,6 millions de couronnes constituant le déficit des lignes à faible trafic.
- 12,6 millions de couronnes pour les dépenses relatives à des besoins militaires.
- 20 millions de couronnes au titre des services suburbains.

Par contre, l'administration ferroviaire paiera à l'Etat :

- 30 millions de couronnes pour le renouvellement,
- 113 millions de couronnes constituant le montant de l'intérêt sur le capital d'Etat investi dans les chemins de fer.

61. En *Yougoslavie*, on a procédé à une augmentation des salaires des personnels en activité ainsi que des retraites et pensions correspondant au barème des autres secteurs de l'économie. De même les impôts et taxes et les amortissements ont été calculés selon les méthodes industrielles. Une répartition des dépenses est effectuée entre les modes de transport intéressés pour les ouvrages et installations communes.

Les réductions ferroviaires concernant le transport des marchandises sont en principe du domaine de la gestion de l'entreprise ferroviaire ; quant aux réductions se rapportant au transport des voyageurs, elles sont remboursées par les budgets des Républiques Socialistes en cause dans le cadre des dispositions législatives. Enfin, une compensation financière est prévue au cas où le chemin de fer est obligé d'exploiter des lignes non rentables.

c) MODERNISATION TECHNIQUE DES RESEAUX

62. Les chemins de fer ont poursuivi, en 1967, sur un rythme qui se ralentit, leurs programmes d'électrification. Leur action dans ce domaine est traitée dans le chapitre X-A consacré au développement du réseau des grandes voies de communications européennes.

Les efforts déployés en 1967 dans le domaine des installations fixes ont varié selon les réseaux et dépendu de la situation financière de ceux-ci ; ces efforts se rapportent à un certain nombre d'opérations généralement analogues de pays à pays, parmi lesquelles on peut citer :

- le renouvellement et l'amélioration des voies,
- la mise en œuvre de rails soudés de grande longueur,
- la suppression des passages à niveau,
- l'amélioration de la signalisation et l'extension du bloc automatique,
- l'installation de postes de commande automatiques pour remplacer des postes périmés du point de vue technique et concentrer les opérations de commande,
- l'amélioration des télécommunications,
- la construction et la transformation de gares.

Dans le secteur du matériel roulant, les chemins de fer se sont préoccupés du renouvellement de leur parc et de sa modernisation suivant les disponibilités financières. On constate, d'une façon générale, la disparition progressive des locomotives à vapeur, la mise en service de locomotives électriques et l'augmentation des engins de traction Diesel de toute puissance. Des wagons et voitures modernes remplaçant un nombre plus important d'unités anciennes ont été incorporés au parc sans affecter la capacité.

63. D'autres opérations de caractère spécifique ont été entreprises ou menées à leur terme. L'exposé ci-après ne retient que les principaux éléments méritant une mention particulière.

64. En *Allemagne fédérale* le programme de modernisation a été facilité par la mise à la disposition de la Bundesbahn de 800 millions de DM destinés à stimuler l'économie. On peut citer, parmi les travaux accomplis, le renouvellement de 1 700 km de voies et de 2 600 aiguillages, et l'équipement des voies munies de rails soudés dont la longueur totale atteint actuellement 43 600 km soit 72 % de l'ensemble des voies comprises dans le réseau. Les installations de voies ont en outre été simplifiées et rationalisées, ce qui a permis de faire l'économie de 2 200 aiguillages sans affecter le potentiel des transports.

Cinquante-trois postes de signalisation sont venus remplacer 136 postes anciens d'une technique périmée. Parmi les plus importants des nouveaux postes on peut citer ceux de Oldenburg, Düren, Coblenz, Munich-Sud, Ulm. Ainsi, à la fin de 1967, 800 postes modernes sont venus se substituer à 18 000 postes anciens. Cette modernisation à laquelle s'ajoute l'équipement des voies en bloc automatique, a permis d'économiser, en 1967, 612 agents.

Afin d'augmenter la sécurité, 600 km de voies principales et 300 véhicules ont été équipés avec le système d'induction INDUSI qui s'étend désormais à 90 % des lignes à deux voies.

390 aiguillages ont été équipés de dispositifs de chauffage au propane et 1 100 avec le chauffage électrique, afin d'éviter les difficultés d'exploitation par temps de neige ou de glace.

Des postes terminaux pour le trafic par grands containers ont été équipés ou sont en voie d'équipement à Francfort, Manheim, Ludwigsburg, Nuremberg et Munich.

Des efforts ont été entrepris pour le trafic à courte distance dans les grandes agglomérations. C'est ainsi qu'un chemin de fer rapide a été partiellement mis en service à Düsseldorf en septembre 1967. Il s'agit là d'un premier pas pour la constitution d'un réseau susceptible d'assurer des liaisons rapides dans la région Rhin-Ruhr. Dans l'agglomération de Hambourg, a été ouverte une liaison rapide de Hambourg au chef-lieu d'arrondissement de Pinneberg dans le Schleswig-Holstein.

En outre, les travaux en cours à Munich ont respecté le programme établi. Des liaisons intéressant le trafic à courte distance sont également envisagées à Francfort Stuttgart et dans la Ruhr.

Au titre du matériel roulant, il convient de mentionner, pour les voitures à voyageurs, l'introduction des freins à disques, la climatisation, l'utilisation de matières plastiques plus durables et moins coûteuses ; pour

les wagons à marchandises, la construction d'unités spéciales pour le transport des containers, pour le transport combiné rail/route et pour le transport de charges élevées (500 t), enfin la construction de containers de 20 à 40 pieds.

65. En *Autriche*, on peut signaler les travaux de transformation de certaines sections à voie unique en voie double (Völs, Zirl, Krumpendorf, Pörtschach) ainsi que la modernisation et le renouvellement d'installations fixes et détaillées.

66. En *Belgique*, a été poursuivie la mise en place d'un réseau de transmission des données destinées à la gestion centralisée du trafic des marchandises. On peut signaler, à ce sujet, les travaux préparatoires à l'installation de calculateurs électroniques dans quatre gares de triage.

Une gare terminale pour grands containers a été construite au port d'Anvers.

En outre, la Société *Ferry-Boats* construit une gare terminale à Zeebrugge pour le trafic de containers entre le réseau des British Railways et les réseaux européens.

Des études d'amélioration de tracés de voies sont en cours en vue d'accroître les vitesses. A cet égard, une étude relative aux problèmes des très grandes vitesses (entre 140 et 200 km/heure) a été entreprise et appliquée au tracé de la ligne Bruxelles-Quevry. Une étude similaire est en cours pour la liaison Bruxelles-Lille.

67. Au *Danemark*, on peut signaler l'achèvement de l'automatisation du téléphone et l'expansion des téléimprimeurs.

En ce qui concerne le matériel roulant, il est intéressant de mentionner que les wagons sont construits d'après les règles définies par l'UIC et préparés en vue de l'attelage automatique central.

Enfin, l'abandon progressif de la vapeur se réalise au profit de la traction Diesel. Des locomotives de 3 300 cv de puissance sont utilisées en vue d'augmenter la vitesse des trains.

68. En *Espagne*, le plan décennal de modernisation, établi en 1964, a été revu pour tenir compte de certains facteurs tels que la variation des prix, la conjoncture économique et l'évolution interne de l'entreprise. D'une façon générale, les opérations prévues en 1964 ont été maintenues et quelques priorités ont été modifiées. Parmi les objectifs visés, on peut citer : sur le plan technique, le renouvellement des voies, l'électrification de la Castille, l'accélération de la dieselisation, l'amélioration des télécommunications et de la sécurité ; sur le plan économique, l'autonomie financière de la RENFE ; sur le plan social, la réduction du personnel par le moyen de retraites volontaires, l'amélioration de la formation professionnelle et l'augmentation des salaires.

Le montant des investissements réalisés en 1967 s'est élevé à 5 929,1 millions de pesetas.

351 km de voies ont été renouvelées ce qui porte à 36,8 % (5 601 km) la part des voies actuellement renouvelées.

La gare de triage de Vicalvaro est en voie d'achèvement. Les travaux de la gare de triage de Cordoue sont envisagés à brève échéance. 75 gares ont été améliorées.

Des ateliers et dépôts destinés à la réparation du nouveau matériel diesel et électrique sont en voie d'achèvement.

La signalisation électrique, la concentration des commandes d'aiguilles et de signaux, le contrôle centralisé du trafic, le cantonnement électrique automatique pour voies doubles, et manuel pour voies uniques, ont été développés.

15 locomotives électriques et 5 voitures motrices électriques, 58 locomotives diesel de ligne 31 locomotives diesel de manœuvre, 18 trains diesel de quatre unités chacun ont été incorporés au parc.

69. En *France*, l'emploi des rails soudés de grande longueur s'est développé au même rythme que les années précédentes. 655 km ont été posés en 1967, ce qui porte à 11 000 km la longueur des voies ainsi équipées.

A la gare de triage de Saint-Pierre-des-Corps, des voies supplémentaires ont été posées ; le triage d'Hourcade a été mis en service et les installations de Bordeaux-Saint-Jean pour le régime accéléré ont été remodelées.

La vitesse limite de circulation a été relevée comme suit :

- 200 km à l'heure entre les Aubrais et Vierzon ;
- 160 km entre Paris et Lille et Paris et Bordeaux ;
- 150 km entre Paris et Strasbourg et le Havre ;
- 140 km entre Le Mans et Nantes.

Des travaux importants sont en cours de réalisation dans certaines gares, notamment à Paris à la gare Maine-Montparnasse où les travaux sont liés à une opération d'urbanisme et à la gare de correspondance de la Défense où les travaux sont liés au réseau express-régional.

En outre, il convient de citer les travaux de création d'une gare souterraine de banlieue à Paris-Austerlitz.

La gare de Grenoble a été reconstruite pour les Jeux Olympiques d'hiver de 1968.

Les gares de Nice ont été regroupées.

185 passages à niveau ont été munis d'une signalisation routière automatique par deux demi-barrières portant à 2 215 le nombre de passages à niveau de ce type.

Le parc de matériel roulant s'est augmenté de 8 560 wagons neufs de types classiques ou spéciaux, parmi lesquels figurent des wagons plats à boggies pour transport lourd.

107 locomotives Diesel ont été introduites dans le parc ainsi que des locomotives électriques destinées à la ligne Paris-Le Havre.

70. En *Grèce*, on peut signaler le doublement de la voie métrique entre Athènes et Elefsis, ainsi que diverses améliorations du tracé des lignes.

71. En *Irlande*, on peut signaler, pour 1967, les travaux de modernisation de deux gares à Dublin, l'aménagement d'un entrepôt pour la manutention

des containers à Dublin, la construction à Dublin, d'un silo de 1 000 tonnes pour le déchargement des navires, le début de travaux de signalisation sur la ligne de Cork.

72. En *Italie*, 406 km de voies ont été soudés en unités de grande longueur. 413 km de voies ont été renouvelés en éléments lourds, ainsi que 575 aiguillages intéressant 100 gares. Une installation de commande centralisée de la circulation a été réalisée sur la section Sanbenedetto-Vernio de la ligne Bologne-Florence.

Deux sections de lignes ont été équipées de blockautomatique. Le block électrique manuel a été installé sur de nombreuses sections. De nombreux postes centraux de commande ont été installés.

Enfin, 31 installations de semi-barrières automatiques et 13 installations de télévision à circuit fermé pour la protection des passages à niveau ont été réalisées.

73. Aux *Pays-Bas*, la signalisation des lignes Amsterdam-Nitgeest et Amersfoort-Stroe a été modernisée. 58 km de lignes ont été équipés du block automatique portant la longueur du réseau ainsi équipé à 1 228 km.

A la fin de 1967, 400 km de lignes étaient équipés du système de commande centralisée de la circulation et 170 km de la commande automatique de la marche des trains.

100 km de voies ont été, en 1967, pourvus de barres soudées de grande longueur, ce qui porte à 657 km la longueur des voies ainsi équipées.

74. Au *Portugal*, un concours a été ouvert pour le renouvellement total de 914 km de voies à équiper de rails du type UIC de 54,4 kg au mètre soudés en barres longues ainsi que pour le renouvellement partiel de 400 km de voies. En 1967, 71 km de voies ont été renouvelés.

75. Au *Royaume-Uni*, on peut signaler des progrès dans l'exécution de la première étape du plan des Chemins de Fer Britanniques, relatifs au système national de transport de marchandises *freightliner system*.

Deux terminus avaient été ouverts en 1965 à Londres et à Glasgow ; trois en 1966. 8 terminus ont été mis en fonction en 1967 (dont un deuxième à Londres ainsi qu'à Cardiff, Newcastle, Stockton, Sheffield Leeds et Birmingham).

Un entrepôt international de marchandises a été complété à Londres et des entrepôts en vue de concentrer les marchandises ont été mis en service à Birmingham et à Plymouth.

76. En *Suisse* le programme à long terme de grands travaux dressé en 1956 a été revu en fonction des besoins nés de l'évolution du trafic et des méthodes opérationnelles. Parmi les ouvrages de grande envergure figurent en particulier les trois gares-centres de Berne, Olten et Zurich pour le service des messageries, les lignes de raccordement de Killwangen — Spreitenbach — Othmarsingen (ligne du Heitersberg) et d'Olten — Rothrist. Le renouvellement des voies, des branchements et des caténaires, le remplacement de postes d'enclenchement vétustes l'extension et l'automatisation

du block de ligne, le développement des installations de télécommunication, le chauffage des aiguilles font l'objet de programmes spéciaux. Cette planification pour une période prolongée garantit l'emploi optimum du personnel, des moyens techniques et des fonds disponibles ; elle est en outre à la base des budgets annuels de construction.

L'extension de la gare de triage de Chiasso s'est traduite ces dernières années par la construction de plusieurs faisceaux de voies qui ont été raccordés progressivement aux installations existantes. Au printemps de 1967, l'état d'avancement des travaux était tel qu'il a permis de mettre en service, dès le changement d'horaire, tous les nouveaux secteurs et d'y appliquer les principes modernes d'exploitation.

En 1967, on a achevé la construction de 66 ponts-rails et de 16 passages supérieurs pour la route.

d) EVOLUTION DES RESEAUX VERS UNE GESTION PLUS COMMERCIALE ET REDUCTION DE LEURS OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

77. Parmi les mesures adoptées dans ce domaine, on relève, d'une manière à peu près générale, la poursuite de fermeture de lignes à tout trafic ou seulement au trafic des voyageurs ; le remplacement total ou partiel des services ferroviaires par des services routiers.

78. Afin d'illustrer l'évolution intervenue en 1967, les principales dispositions prises dans les pays Membres peuvent se résumer comme suit :

79. En *Allemagne* 113 km de voies ont été fermés à tout trafic sur la Bundesbahn ainsi que sur 226 km de voies appartenant à d'autres chemins de fer. En outre, 119 km de voies de la Bundesbahn ont été fermés au transport des voyageurs et 210 km pour les autres chemins de fer.

Des services routiers de remplacement ont été organisés.

32 km de voies principales à deux sens ont été transformés en voie unique.

80. En *Autriche* la section de la ligne à voie étroite Pergern-Sierning a été fermée au trafic.

81. En *Belgique*, 29,9 km de lignes ont été également fermés.

82. En *Espagne* le programme de fermeture de lignes s'étendait à 2 600 km. En 1967, des propositions de fermeture pour 523 km ont été présentées au gouvernement et sont actuellement à l'étude.

57 gares ont été transformées en haltes sans personnel. 45 gares font l'objet d'un examen en vue d'une transformation analogue dans 7 haltes ; le personnel a été supprimé.

83. En *France* l'exploitation a été totalement abandonnée sur 301 km ; le trafic marchandises a été supprimé, en outre, sur 339 km. Cette dernière disposition a donné lieu à la création de cinq nouvelles gares-centres au départ desquelles des services routiers de remplacement ont été organisés.

84. En *Irlande*, les trois sections Waterford/Mallow, Thurles/Clonmel et Patrickswell/Rathluire ont été fermées au trafic. Il s'agissait surtout d'un trafic de transit ; des services routiers de remplacement ont été organisés.

85. En *Italie*, 163 km de lignes des chemins de fer de l'Etat ont été fermés au trafic des voyageurs. Des services automobiles de remplacement ont été créés. Sur la quasi-totalité des lignes visées ci-dessus, le service des marchandises est effectué selon le régime d'embranchement.

Sur les réseaux concédés, 175 km de lignes ont été fermés au trafic, les services correspondants étant assurés par la route.

86. Aux *Pays-Bas*, le service a été supprimé sur la ligne Enschede Zuid-Alstätte. Il en est de même pour la ligne Schipluiden-Loosdminen, exploitée jusqu'ici par les NS mais ne faisant pas partie de leur réseau. 5 chantiers de chargement et de déchargement ont été fermés au trafic des wagons complets.

87. Au *Royaume-Uni* des fermetures de lignes ou d'établissements non rentables ont été effectuées en 1967. Il est rappelé, à cette occasion, que les Chemins de Fer Britanniques ne peuvent fermer des lignes au service voyageurs sans l'assentiment du Ministre des Transports dans le cas où une objection est soulevée par le Comité Consultatif des usagers.

Dans trois cas, aucune objection n'a été présentée en 1967.

Dans 22 cas, au contraire, le Ministre a dû intervenir pour fermer les services. Seuls, 7 cas de fermeture proposés par les chemins de fer ont fait l'objet d'un refus soit partiel, soit complet.

D'autre part, 360 gares ont été fermées au trafic de marchandises.

Des services routiers de remplacement ont été organisés, conformément à la disposition qui prévoit que le Ministre des Transports peut conditionner la fermeture de lignes à l'existence de services routiers de remplacement parfois plus développés que ceux proposés par les chemins de fer eux-mêmes.

Le climat économique de 1967 s'est opposé à une plus grande flexibilité des prix. Les Chemins de Fer Britanniques ont dû observer la politique du gouvernement en matière de prix, et dans bien des cas, renoncer aux augmentations de prix qu'ils auraient désiré introduire. Ceux-ci sont désormais obligés de soumettre leurs demandes d'augmentation de tarifs dans le cadre national, aux ministres qui, pour les mesures les plus importantes, en réfèrent à l'Office National des Prix et Taxes avant de pouvoir donner leur approbation. Ces restrictions ne s'appliquent pas à la négociation des contrats particuliers.

88. En *Suède*, l'exploitation ferroviaire a été supprimée d'une manière totale ou partielle sur 225,6 km de trafic transférés à la route. En outre, 440,6 km de voies sont actuellement en cours de fermeture au trafic. Selon la demande de trafic, des services routiers de remplacement ont été organisés.

89. En *Suisse* des nouveaux tarifs ferroviaires sont entrés en vigueur le 1er janvier 1967.

Les prix de la première classe ont été légèrement relevés et leur rapport avec les prix de la seconde classe portés de 1,45 à 1,50. Des relèvements ont été également opérés dans le trafic des marchandises, spécialement pour les petits envois de détail.

90. En *Yougoslavie* la politique de fermeture des lignes peu rentables, poursuivie depuis plusieurs années, a été pratiquée maintenant sur 700 kilomètres ; des services routiers de remplacement ont été mis en exploitation. Enfin, des assouplissements tarifaires sont à l'étude.

B. ACTIVITE DE LA SOCIETE EUROFIMA

91. La Société Eurofima a poursuivi son activité, en 1967, dans des conditions plus favorables que l'année précédente pendant laquelle 100 millions de francs suisses seulement avaient pu être empruntés — et ceci sur un seul marché financier. Du rapport présenté par cette société, qui figure à l'annexe IV, on peut retenir les principaux éléments suivants :

92. Les résultats de l'exercice 1966, approuvés par l'Assemblée Générale le 8 juin 1967, ont permis, après dotation normale du fonds de réserve ordinaire, de distribuer une dividende de 4% (maximum statutaire) et d'effectuer, comme en 1965, un versement d'un million de francs suisses à la réserve spéciale de garantie.

93. En 1967, les opérations financières suivantes ont pu être réalisées :

a) Emprunt obligataire, sur le marché suisse, de 30 millions de francs suisses au taux nominal de 5,75% et d'une durée de 17 ans. A cet emprunt se sont ajoutés un crédit bancaire en francs suisses et des fonds propres, ce qui a porté à 33 millions de francs suisses les disponibilités de la Société.

b) Crédit bancaire de 25 millions de francs français, obtenu auprès d'un groupe de banques françaises pour une durée de 5 ans au taux national de 7%.

c) Emprunt de 20 millions de dollars sur le marché européen, au taux de 6,5% (cours d'émission 98%) pour une durée de 15 ans, remboursable par tranches.

d) Emprunt obligataire sur le marché allemand d'un montant de 60 millions de marks au taux de 6,5% (cours d'émission 98,75%) pour une durée de 16 ans remboursable par tranches.

e) Crédit bancaire de 25 millions de francs suisses au taux nominal de 6% (cours d'émission 97,50%) pour une durée de 8 ans, remboursable par tranches.

Ainsi, l'Eurofima a-t-elle pu mobiliser un total de ressources représentant 230 millions de francs suisses, montant encore jamais atteint en une seule année.

94. Le matériel suivant a ainsi pu être financé :

- 90 locomotives Diesel,
- 20 locomotives électriques,
- 15 rames électriques,
- 34 autorails
- 156 voitures dont 24 voitures TEE et 48 voitures d'un confort équivalent,
- 302 wagons.

95. Les problèmes soulevés à l'occasion de la rétrospective de 10 ans d'activité d'Eurofima, et dont le XIIIe Rapport a fait mention, à savoir :

- ouverture des marchés financiers des divers pays aux opérations de la Société,
- accès aux industries de pays autres que le pays d'origine des commandes,

ont fait l'objet d'études par les soins du groupe restreint n° 1 de la CEMT au cours de l'année 1967.

C. STANDARDISATION DES WAGONS

96. Le Conseil des Ministres de la CEMT a, au cours de sa 26e session, examiné les résultats obtenus par les pays Membres au cours des dix dernières années en matière de standardisation des wagons à marchandises.

A ce sujet, il est utile de préciser que sont désignés par wagons de *type standard* ceux construits d'après les dessins de l'Office de Recherches et d'Essais (ORE), de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) et que sont désignés par wagons de *type unifié* ceux répondant à certaines conditions minimum de dimensions et limites de charge et présentant des pièces de rechange uniformisées. Cette dernière catégorie présente pratiquement les mêmes avantages que la première pour les besoins des usagers.

97. L'examen de l'évolution, au cours de la dernière décennie, de la standardisation, à laquelle les Ministres des Transports n'ont cessé de marquer leur intérêt, permet de conclure sur une note encourageante, grâce à l'action efficace déployée dans ce domaine par l'ORE et par l'UIC.

98. Il ressort en effet que — mis à part la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Espagne et le Portugal où l'écartement des voies ou le gabarit sont spéciaux — le pourcentage des wagons de type standard ou unifié est passé, en dix ans, pour l'ensemble du parc de 4 à 31 % et pour le parc Europ de 3 à 56 %. En 1966, 88 % des wagons neufs étaient de type standard ou unifié.

99. Il est apparu clairement aux ministres que la standardisation se trouvait actuellement à un tournant et qu'il y avait lieu de préparer sans doute des changements de conception. La transformation structurelle du trafic des

marchandises — due notamment aux profondes modifications intervenues dans le secteur de l'énergie — l'éventualité de la mise en service de l'attelage automatique, le recours à des procédés de transports, tels que les grands containers, les transports auto-couchettes, conduisent à la définition de nouveaux types de wagons et exigent un programme coordonné à long terme pour la construction de ces divers types de wagons, dont la spécialisation risque de s'accroître. De l'avis des ministres, pour promouvoir le wagon standard européen de demain, il importe que les experts des administrations ferroviaires l'élaborent en des bureaux d'études communs et agissent comme si des chemins de fer européens unis existaient en fait.

100. Une résolution, reprenant les idées qui précèdent, a été adoptée par le Conseil des Ministres au cours de sa 26^e session. L'UIC a été invitée par cette résolution, d'une part à élaborer dès que possible avec les administrations ferroviaires la définition des types de wagons à retenir pour l'avenir, compte tenu des besoins futurs ; d'autre part, à établir un programme coordonné de construction.

Le Comité des Suppléants a été en même temps chargé de suivre l'évolution de cette action.

D. ATTELAGE AUTOMATIQUE

101. Le XIII^e Rapport avait mentionné les difficultés techniques à surmonter du fait que l'attelage automatique envisagé ne s'applique pas seulement à l'attelage proprement dit, mais aussi à l'accouplement automatique des conduites de frein et des circuits électriques. En outre, des contacts devaient être maintenus avec les administrations ferroviaires de l'Europe de l'Est afin que les solutions techniques ne soient pas pour le moins incompatibles.

102. En fait, les discussions menées par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) avec l'OSJD* ont assez rapidement conduit cette dernière organisation à manifester le souhait de réaliser avec l'UIC un attelage commun, plutôt qu'une simple accouplabilité de types d'attelage différents. Les difficultés principales sont survenues à propos des problèmes de propriété industrielle et de brevets. Celles-ci ont pu être surmontées grâce à un accord conclu le 22 septembre 1967 entre l'OSJD et l'UIC, et approuvé le 26 septembre, par le Comité de gestion de l'UIC. La voie vers une solution technique commune est maintenant tracée. Si cette solution est actuellement en vue, il n'en est pas encore de même pour l'élaboration complète du dossier économique que la CEMT presse l'UIC de constituer, car c'est un élément qui est essentiel pour les ministres, en vue de leur décision quant à la mise en œuvre de l'attelage automatique.

Il faut reconnaître que les problèmes économiques de l'attelage automatique sont de nature très complexe : non seulement, la solution technique

* Comité de l'Organisation pour la collaboration des Chemins de fer de l'Europe de l'Est.

doit être au préalable définie pour pouvoir en apprécier le coût, mais il faut encore déterminer l'importance du parc à équiper. L'on retrouve là tous les points d'interrogation déjà évoqués au sujet de la standardisation des wagons et tenant à la nature des besoins de transports à satisfaire. Interviennent aussi, éventuellement, les futures méthodes d'exploitation susceptibles d'accentuer l'emploi de trains directs à composition constante et exempts d'opérations de triage.

Chapitre IV

PROBLEMES CONCERNANT LES ROUTES ET LES TRANSPORTS ROUTIERS

A. PROBLEMES RELATIFS A LA SECURITE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

103. Le nombre croissant des accidents de la route et l'augmentation encore plus forte du nombre de leurs victimes enregistré en Europe depuis plusieurs années, passent au premier plan des préoccupations de la Conférence Européenne des Ministres des Transports. Une analyse statistique qui avait été présentée au Conseil des Ministres en 1966 et dont il est fait mention dans le XIIIe Rapport annuel montre clairement l'évolution inquiétante dans ce domaine. Face à cette évolution la CEMT ne cesse de s'employer, selon un programme à long terme, à rechercher des mesures efficaces et appropriées pour améliorer la sécurité de la circulation, en les basant sur des principes communs retenus à la lumière d'un échange d'expériences permanent entre ses pays membres, sur les résultats de recherches scientifiques effectuées dans différentes enceintes ainsi que sur les efforts déployés par d'autres organismes internationaux.

104. C'est dans cet esprit que l'action de la CEMT en la matière s'est poursuivie d'une façon accentuée, en 1967. En collaboration avec le Conseil de l'Europe, l'Organisation Européenne de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) et la Commission Economique pour l'Europe (CEE/ONU), elle a porté notamment sur la lutte contre l'alcoolisme chez les usagers de la route et sur les conditions techniques de sécurité des véhicules routiers.

De même, une analyse des circonstances des accidents récents survenus à des autocars en trafic international de voyageurs a permis de viser à un certain nombre de mesures susceptibles de diminuer les risques de cette catégorie d'accidents.

105. En ce qui concerne le premier point, il y a d'abord lieu de noter que le Conseil des Ministres s'est déjà occupé, à deux reprises, du problème

de l'influence de l'alcool sur les accidents de la route. En 1960, il a adopté une Résolution mettant en évidence ce danger spécifique et prévoyant des mesures sévères contre les usagers de la route en état d'ébriété, mesures qui devaient être soutenues par des dispositions légales permettant de déterminer le taux d'alcoolémie des conducteurs suspectés d'être inaptes, pour la raison en cause, à la conduite d'un véhicule à moteur. Pour examiner plus particulièrement le dernier aspect du problème, une étude a été effectuée en 1962 sur les dispositions légales, les règlements administratifs et les règles pratiques pour la fixation du taux d'alcool dans le sang.

S'inspirant à la fois des enseignements à tirer d'une enquête statistique mettant en relief la proportion importante des accidents de la route dont la cause peut être attribuée à l'influence de l'alcool, et des résultats des recherches scientifiques effectuées dans l'intervalle, le Conseil des Ministres, saisi à nouveau de la question à sa 25e session, a adopté une nouvelle Résolution qui confirme d'une part les Recommandations contenues dans celle de 1960 en même temps qu'elle les précise et les renforce encore sur certains points. La précision la plus importante vise à la fixation d'un taux légal d'alcool dans le sang, à introduire comme valeur limite uniforme dans les différents pays membres, valeur au-dessus de laquelle le conducteur d'un véhicule automoteur, qu'il y ait ou non accident ou infraction au Code de la Route, devrait encourir des sanctions prévues dans la législation nationale pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Parmi ces sanctions, le retrait du permis de conduire serait à envisager. Le taux de 0,8 % a été arrêté comme limite générale applicable, dans la mesure où un taux inférieur ne serait pas fixé dans certains pays. Cette décision du Conseil des Ministres repose en particulier sur les conclusions convergentes auxquelles ont abouti, entre autres, des études extrêmement intéressantes menées aussi bien dans le cadre du Conseil de l'Europe que de l'OCDE. En effet, d'après ces études, appuyées d'ailleurs par d'autres expertises, le taux de 0,8 % peut être considéré comme un indiscutable seuil critique.

Dans la même Résolution, il est en outre recommandé de déceler les conducteurs sous l'influence de l'alcool par l'application des tests de vérification rapide — alcooltests — et de procéder, dans certains cas graves tels que l'ivresse manifeste et les accidents ayant causé des victimes, au prélèvement de sang.

106. La nécessité d'accroître, dans le cadre de la coopération internationale, la sécurité des véhicules par l'imposition de conditions techniques et d'uniformiser les dispositions s'y rapportant, a amené la CEMT à examiner l'état des travaux effectués par d'autres organismes dans ce domaine, afin que les Ministres des Transports, en raison de leur responsabilité politique, puissent, sur la base d'une vue d'ensemble, délibérer sur les mesures appropriées à prendre pour appuyer et promouvoir l'exécution d'un programme de travail correspondant.

A la lumière de cet examen, le Conseil des Ministres, lors de sa 26e session, a pris acte, avec satisfaction, des activités entreprises dans plusieurs organismes spécialisés, notamment au sein de la Commission Economique pour l'Europe à Genève en faveur de la recherche d'une amélioration

et d'une uniformisation des conditions techniques pour la construction des véhicules. Les travaux intensifs de Genève se sont concrétisés par l'Accord du 20 mars 1958 sur les principes de reconnaissance réciproque des conditions de sécurité et de contrôle des véhicules ainsi que par une série de recommandations en la matière intervenues postérieurement. Conscient du fait qu'une uniformisation des conditions techniques à remplir par les véhicules, s'avère de plus en plus urgente, tant au point de vue de leur sécurité que des échanges internationaux, le Conseil des Ministres a retenu certaines lignes directrices générales dans ce domaine. Dans le cadre de ces lignes, il a convenu que les Etats membres qui ne l'ont pas encore fait, devraient adhérer aux accords internationaux déjà conclus et appliquer les recommandations déjà existantes en la matière sur le plan international. Ainsi, les nouvelles dispositions ou réglementations nationales à prendre ne devraient pas s'écarter des prescriptions techniques arrêtées sur le plan européen.

En outre, les Ministres des Transports ont insisté pour que les travaux exécutés à Genève soient accélérés, dans toute la mesure du possible, en mettant l'accent, par priorité, sur les questions dont on peut attendre les effets optimaux sur la sécurité de la circulation routière.

Enfin, les Ministres ont estimé nécessaire de préparer, en liaison avec les Etats-Unis, le terrain pour des règlements à l'échelle mondiale. A cet égard, le but ultérieur peut être l'institution d'un Code européen technique susceptible, en analogie avec la procédure envisagée pour l'élaboration du Code Européen de la Route, de s'intégrer dans une Convention mondiale propre à réunir toutes les conditions techniques de sécurité pour les véhicules, de même qu'à assurer leur application uniforme dans les Etats européens.

107. En ce qui concerne les accidents survenus à des autocars effectuant des parcours internationaux, on se souviendra que le XIII^e Rapport présenté l'an dernier, avait mentionné la décision du Conseil des Ministres de la CEMT tendant à faire procéder à une enquête spécifique sur les circonstances de ces accidents en 1966.

Cette enquête s'est avérée assez difficile, *a posteriori* en particulier à défaut de précisions suffisantes sur les causes des accidents visés. Toutefois, elle a permis de constater que la majorité de ces accidents est imputable à une défaillance du conducteur, ce qui touche au problème des prescriptions concernant le temps de conduite et de repos, évoqué sous le paragraphe 32 du présent rapport. On peut également signaler que les conducteurs des pays non montagneux éprouvent parfois des difficultés quand ils circulent en montagne, soit en raison de leur manque d'expérience, soit parce que les véhicules, par leur construction, n'ont pas de freins suffisamment efficaces.

L'analyse a amené à la conclusion que des mesures légales devraient être prises aussitôt que possible en matière de restriction du nombre des heures de conduite, et qu'une surveillance régulière devrait être effectuée en vue du respect des limites de vitesse à fixer dans chaque pays et à contrôler

au moyen de tachigraphes dans les autocars. Ces mesures seraient accompagnées d'une inspection régulière des autocars, notamment pour vérifier, à des intervalles assez rapprochés, leurs conditions techniques de sécurité.

108. Enfin, il est rappelé que le rôle de la CEMT consiste, en l'occurrence, à encourager et à coordonner les activités des diverses organisations internationales en vue de l'amélioration de la sécurité routière. C'est ainsi que la CEMT s'est fait représenter, comme les années précédentes, à plusieurs manifestations internationales, notamment à celles organisées par la Prévention Routière Internationale auxquelles elle accorde traditionnellement, dans les cas les plus importants, son patronage.

B. UNIFORMISATION DES REGLES DE CIRCULATION ROUTIERE

109. Le Groupe Restreint n° 3, constitué au sein de la CEMT et groupant 14 pays, est spécialement chargé de la tâche de l'uniformisation des règles de circulation routière.

Après un long travail préparatoire de recherches en ce domaine, le Groupe Restreint n° 3 s'est trouvé confronté avec la tâche de collaborer à la préparation des conventions mondiales sur la circulation et la signalisation routières destinées à remplacer les Conventions du 19 septembre 1949, tout en maintenant l'acquit déjà obtenu sur le plan de l'uniformisation entre les pays de la CEMT.

Il est incontestable qu'à ce niveau la CEMT a pu contribuer par son expérience au succès des travaux qui se sont déroulés au sein de la Commission Economique pour l'Europe.

Au cours de l'année 1967, le Groupe a d'ailleurs été saisi des textes définitifs de conventions mondiales, telles qu'elles seront soumises aux délibérations de la Conférence Diplomatique qui se réunira à Vienne du 7 octobre au 8 novembre 1968. Il a donc dû vouer une attention particulière à la dernière lecture de ces textes et, à cette occasion, rédiger en commun de nouveaux amendements portant tant sur la circulation que sur la signalisation routières.

Auparavant, il avait déjà pu jouer un rôle décisif dans la révision de l'accord européen sur les marques routières.

L'importance des textes qui seront arrêtés sur le plan mondial en matière de circulation et de signalisation routières est capitale pour les travaux futurs du Groupe Restreint B, en ce sens que leurs dispositions devront constituer la base légale des futures règles harmonisées qui pourront être adoptées au sein de la CEMT.

Compte tenu de cette remarque, le Groupe Restreint n° 3 s'est demandé si, en présence des efforts ainsi poursuivis sur le plan mondial, il lui fallait ou bien attendre les résultats de la Conférence Diplomatique de 1968, ou bien poursuivre sans tarder l'étude d'une uniformisation complète dans le cadre de la CEMT.

110. Etant donné ses résolutions antérieures, de même que l'insistance émanant de divers milieux européens de voir poursuivre aussi rapidement que possible l'uniformisation des règles qui gouvernent la circulation et la signalisation routières, le Groupe Restreint n° 3 a, en sa session du 13 juin 1967, décidé de passer, sans plus tarder, à la rédaction d'un Code Européen de la Route à rendre obligatoire dans tous les pays de la CEMT.

Les Ministres compétents ont ainsi décidé :

- a) d'établir immédiatement en vue de la Conférence Mondiale, un texte de Code Européen de la Route, le plus complet possible, mais limité aux règles de circulation et de signalisation, sur la base des dispositions arrêtées antérieurement par le Groupe et de celles élaborées au sein de la CEMT ;
- b) d'adapter ultérieurement ce texte en fonction des résultats de ladite Conférence ;
- c) de donner enfin à ce texte la forme d'une loi-type obligatoire quant aux règles qu'il contient. A cet effet, le texte dont il est question sous a) sera inséré dans une Convention Internationale conclue sur base de l'article 9 b) du Protocole de la CEMT, et prévoyant un mécanisme souple de révision.

Dès à présent, les experts ont déjà rédigé un premier schéma d'un Code Européen de la Route qui doit faire l'objet d'une rédaction définitive dès que les textes mondiaux auront été approuvés.

Tout est donc mis en œuvre pour qu'un Code Européen de la Route puisse entrer en vigueur le plus rapidement possible, et en concordance avec les règles qui seront arrêtées à la Conférence Diplomatique de Vienne.

Le Groupe Restreint n° 3 est convaincu que la CEMT réalisera de cette façon une œuvre rendue absolument indispensable en raison du développement de la circulation routière internationale et que plusieurs instances, se faisant l'écho de l'opinion publique réclament de plus en plus impérieusement.

Chapitre V

PROBLEMES CONCERNANT LES VOIES NAVIGABLES

111. Après l'établissement, en 1966, du rapport relatif au rôle des voies navigables et à leurs perspectives d'avenir, dont le XIII^e Rapport a donné une analyse succincte aucune question fondamentale concernant le transport par voies navigables n'a été abordée pour l'année 1967 par la CEMT.

112. Cependant, l'attention de la Conférence Européenne des Ministres des Transports a été appelée par les organisations internationales intéressées sur les problèmes de capacité de la flotte et des conséquences économiques résultant d'un actuel excédent de cale. Toutefois, cette question étant en cours d'étude dans le cadre de la Communauté Economique Européenne, dont les pays membres sont parmi les plus intéressés à cette question, la CEMT s'est abstenue, jusqu'ici, de traiter ce problème avant que les travaux en cours à Bruxelles ne soient parvenus à un stade plus avancé.

113. Il ne faudrait pas conclure pour autant, que la CEMT s'est désintéressée, en 1967, des transports par voies navigables. Comme les années précédentes, elle a suivi les prestations réalisées par ce mode de transport ainsi que l'évolution des principales données concernant son équipement. Les développements concernant ces deux objets figurent aux deux derniers chapitres du présent rapport.

Enfin, il est utile de signaler que la décision a été prise d'établir une nouvelle carte des voies navigables européennes où figureront les derniers développements concernant l'infrastructure, la dernière carte de ce type ayant été établie il y a maintenant plusieurs années.

Chapitre VI

PROBLEMES CONCERNANT LES TRANSPORTS COMBINES

114. Comme l'avait annoncé le XIII^e Rapport annuel, la CEMT a poursuivi et approfondi en 1967, plusieurs études déjà engagées antérieurement au sujet des différents systèmes du transport combiné. Ces études ont retenu l'intérêt tout particulier du Conseil des Ministres qui considère le système en cause comme un moyen propre à réaliser une chaîne continue assurant ainsi une organisation moderne et rationnelle du service de porte à porte. Il y voit également un moyen important pour la coordination des divers modes de transport.

115. Dans cette optique, et répondant également au vœu exprimé dans la Résolution n° 288 de l'Assemblée du Conseil de l'Europe la CEMT s'est employée à rechercher un aperçu du trafic effectué par les engins utilisés dans le domaine en cause par rapport à l'ensemble du trafic marchandises. Cette étude tend, pour autant que la documentation statistique le permette, à mettre d'abord au point la situation actuelle et l'importance du transport combiné, mais aussi l'état des accords internationaux existant dans ce domaine ainsi que les difficultés d'ordre administratif, légal, économique et technique formant encore obstacle à une extension plus poussée de ces transports.

A la lumière des informations obtenues, le Conseil des Ministres a adopté, à sa 25^e session, une Résolution prévoyant certains remèdes à ces difficultés. A cet égard, les ministres, tout en reconnaissant que l'initiative privée doit jouer le premier rôle, pensent qu'il leur appartient de contribuer à réduire les obstacles légaux et administratifs. Aussi, importe-t-il, avec le concours des organisations internationales et nationales compétentes, d'encourager surtout les travaux de recherches et de standardisation facilitant le développement du transport combiné sur le plan européen.

116. Indépendamment de cette étude générale, le CEMT s'est livrée à deux autres études ayant à la fois un caractère plus spécifique. La première englobe les transports par grands containers et les transports *roll-on/roll-off*, la seconde concerne le système *piggy-back* et le transport par palettes. En l'espèce, l'objectif poursuivi consistait à dresser un inventaire complet des problèmes inhérents à ces formes particulières du transport combiné, indispensable à la recherche de solutions appropriées. Dans ce but, la CEMT

a rassemblé une documentation très étendue, grâce au concours précieux des gouvernements des pays Membres et à la collaboration active de nombreuses organisations internationales.

117. En effet, la diversité des milieux intéressés directement ou indirectement à la nouvelle technique des containers, et la multiplicité d'aspects qui s'y rapporte selon qu'on les examine du point de vue des armateurs, des ports, des entreprises de transports terrestres, des transitaires, des usagers, de la main-d'œuvre, ont conduit la CEMT à associer, sur le plan international, à ses travaux, toutes les organisations internationales impliquées dans la chaîne de transports, afin d'obtenir une vue d'ensemble sur l'état actuel de la question et sur ses perspectives d'avenir. Cette vue d'ensemble a été élaborée sur la base d'indications provenant de toutes les sources disponibles sur l'évolution réelle, pour permettre d'apprécier aussi exactement que possible la nature et la portée des problèmes liés au développement des transports par grands containers, développement qui accuse encore une croissance plus rapide qu'on ne pouvait l'escompter récemment.

En face de cette situation, la CEMT a déployé des efforts considérables pour accélérer les travaux en la matière et pour permettre aux ministres de dégager les orientations à prendre et les actions à exercer.

118. Un grand nombre de problèmes concernent l'aspect administratif ; car il est bien évident que l'effet de rationalisation dû au système des grands containers et du transport *roll-on/roll-off* ne peut entièrement être mis à profit qu'au moment où les règlements administratifs et juridiques tiendront compte des particularités et des exigences techniques nouvelles. C'est pourquoi les travaux dans ce domaine, généralement poursuivis au sein de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) revêtent une importance primordiale. Ils portent, pour n'en citer que quelques exemples essentiels, sur les questions douanières, sur les problèmes de la police sanitaire et de la normalisation des caractéristiques techniques des containers, sur la simplification, et autant que possible, l'uniformisation des documents nécessaires notamment des titres de transport, sur les questions juridiques relatives à la responsabilité des transporteurs successifs, ainsi que sur les possibilités de recueillir de meilleures informations statistiques.

Les précisions reçues auprès de la CEE/ONU sur le progrès du travail effectué dans cette enceinte à l'égard des problèmes mentionnés, permettent de s'attendre à ce que des solutions intérimaires soient prochainement réalisées sur le plan douanier — d'une importance capitale pour la chaîne des transports continue.

119. Mais en dehors des questions administratives, le développement du transport par grands containers peut poser des problèmes qui relèvent de la technique, de l'économie et de la politique des transports et dont la solution est par conséquent susceptible d'exiger une action du Conseil des Ministres visant à faciliter l'évolution du système en cause.

Pour cette raison, la CEMT a engagé, pour sa part, un examen soigneux des problèmes concernant les constructeurs et exploitants européens,

les mesures qui pourraient s'avérer nécessaires pour assurer la sécurité du trafic et de la coordination des transports, l'influence que les Etats pourraient exercer pour favoriser la formation de nouvelles formes de coopération entre les entreprises intéressées dans le sens de la chaîne continue des transports et enfin certains autres aspects. Parmi ces derniers, il convient de signaler notamment les problèmes d'ordre social qui se posent pour la main-d'œuvre à la suite d'une transformation et dont les gouvernements sont pleinement conscients.

L'étude ainsi engagée, qui portera en outre sur les problèmes relatifs aux transports maritimes sur la base d'une contribution de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), compétente en la matière, se trouve encore dans une phase préliminaire. Néanmoins, le Conseil des Ministres a déjà pu tirer certaines premières conclusions qui ont fait l'objet d'une Résolution adoptée à sa session du 12 décembre 1967. Ainsi, le Conseil des Ministres a-t-il apporté un soutien vigoureux à l'application d'une standardisation des containers de portée mondiale, conformément aux Recommandations de l'Organisation Internationale de Standardisation (ISO). En effet, l'introduction et le respect de ces normes pourraient, en limitant la multiplicité des types, non seulement favoriser la production en grandes séries des containers avec tous les avantages économiques qui en découlent, mais aussi faciliter le transbordement d'un moyen de transport à un autre et améliorer ainsi la rentabilité des entreprises de transports de même que celle des chargeurs.

Pour éviter que des initiatives particulières, comme le développement constaté dans certains pays le laisse apparaître, ne mettent en péril l'œuvre de l'ISO, le Conseil des Ministres a donc demandé à tous les intéressés d'agir de manière que ce problème de standardisation, déterminant pour l'avenir du système des grands containers, soit résolu dans le meilleur délai.

120. Au sujet des palettes, la CEMT peut enregistrer un succès de sa Recommandation de 1959 visant à la constitution d'un pool de palettes plates qui est devenu une réalité en 1961 et marque depuis lors une extension rapide. Dix-sept administrations ferroviaires européennes dont douze appartenant aux pays membres de la CEMT, ont maintenant adhéré à ce pool. De même, peut-on escompter la formation d'un pool européen de palettes-caisses.

Désormais, la CEMT se prépare à jouer un rôle utile en vue d'encourager la recherche d'une solution à certains problèmes relatifs aux dimensions des palettes, et à l'équivalence de leur qualité. Elle pourra également offrir un cadre approprié permettant des contacts entre les intéressés en vue de renforcer notamment la coopération entre les transporteurs et entre ceux-ci et les usagers.

121. En même temps, la CEMT examine les conditions dans lesquelles on pourrait parvenir à un développement des systèmes *piggy-back* grâce notamment à leur harmonisation en Europe.

La compilation de données récentes sur l'ampleur du trafic *piggy-back* fait apparaître que la formation des sociétés nationales pour ce système,

conduit à une augmentation des transports *piggy-back* et que ces transports peuvent être effectués économiquement sur les grands itinéraires européens et peuvent contribuer ainsi à décharger les axes routiers.

La CEMT se propose de porter ses efforts vers une extension de cette forme du transport combiné sur le plan européen.

Chapitre VII

PROBLEMES CONCERNANT LES TRANSPORTS URBAINS

122. La CEMT poursuivant son programme d'étude sur les problèmes du transport urbain, a achevé, pendant l'année 1967, un rapport relatif à la coordination des services des transports publics à l'intérieur des villes.

Ce rapport approuvé par le Conseil des Ministres au cours de sa 26e session, comprend deux parties :

1. l'une visant la coordination des services de transports publics urbains, notamment la coordination entre les services locaux d'autobus, les problèmes de fusion d'entreprises, la coordination entre les services d'autobus et les chemins de fer et, en dernier ressort, la coordination des services publics avec les taxis. La situation à cet égard diffère beaucoup d'une ville à l'autre. Elle semble être l'effet combiné de trois facteurs principaux :

- la dimension et la configuration de la ville ;
- l'évolution historique des transports publics avec la concurrence traditionnelle du rail et de la route ;
- la diversité considérable du nombre d'entreprises routières et du degré plus ou moins grand de fusions commerciales et l'opinion du public qui peut soit désirer le maintien de compagnies privées, soit demander la création d'entreprises publiques ;

2. l'autre se préoccupant de la coordination entre les transports publics et les transports privés. A ce point de vue, sont visés : les traitements préférentiels accordés aux transports publics sur la voie publique ; les problèmes posés pour l'utilisation des moyens de transports privés ; l'aide financière aux transports publics et l'organisation des transports urbains.

123. D'autre part, comme il a été signalé au chapitre II, la CEMT a organisé, à Munich, au cours de l'automne 1967, un Symposium sur l'Economie des Transports. Deux rapports concernant les transports urbains ont fait l'objet de discussions, à savoir :

« Les prix des transports publics urbains et la politique des subventions ».

« Les efforts d'amélioration du rendement dans le service public des voyageurs dans les grandes agglomérations : possibilités techniques de taxation spéciale en fonction de la congestion provoquée par les usagers privés ».

124. En conclusion de la réunion tenue par le Bureau du Conseil des Ministres de la CEMT avec les organisations internationales, on peut dire que les problèmes des transports urbains ont soulevé beaucoup d'intérêt ; certaines organisations ont exprimé le regret que l'on puisse envisager de recourir à une limitation des transports privés dans les centres des villes. Tout au moins, elles ont estimé nécessaire de mieux coordonner les transports publics et les transports privés en les considérant non pas comme opposés mais comme complémentaires.

125. Le groupe de la CEMT chargé des transports urbains a examiné, au cours de l'année 1967, quelques problèmes de transports urbains qui deviendront les principaux sujets des études ultérieures. Parmi ceux-ci on peut signaler :

La densité de la population dans ses rapports avec les transports.
Incidences sociales et économiques des difficultés de circulation.

Dans le cadre des travaux que la CEMT entreprendra dans le contexte du problème des transports urbains, il faut également signaler qu'au cours du mois de juin 1968, une table ronde sera organisée en vue d'étudier *les problèmes fondamentaux de l'économie des transports urbains*.

Chapitre VIII

LUTTE CONTRE LE BRUIT CAUSE PAR LES MODES DE TRANSPORT DE SURFACE

126. Le Groupe d'Etude pour la Lutte contre le Bruit créé au sein de la CEMT a poursuivi, pendant l'année 1967, ses études en la matière. Il a principalement examiné les réponses reçues à la suite de l'enquête dressée par la CEMT et lancée parmi les pays membres à propos de la création de services de lutte contre le bruit dans les différents pays et de l'établissement de cartes de bruit dans les villes.

127. En ce qui concerne la création de services de lutte contre le bruit, l'enquête effectuée par la CEMT a montré que de tels services existaient déjà dans plusieurs pays.

La Suisse possède même un Service fédéral chargé de la coordination des activités des services cantonaux pour la lutte contre le bruit.

Le Groupe d'Etude de la CEMT a constaté que l'établissement de services pour la lutte contre le bruit ne relevait pas, en général, de la compétence des Ministres des Transports. Il en résulte qu'il est décisif pour la création de services pour la lutte contre le bruit, d'intéresser les Ministres compétents des différents pays à promouvoir une telle mesure.

128. Le second rapport établi par la CEMT au cours de l'année 1967 sur la réalisation des cartes de bruit a montré que dans la plupart des pays des doutes s'élèvent quant à l'utilité de leur établissement. A ce sujet, il a été envisagé de demander l'avis de l'Association Internationale de la Lutte contre le Bruit (AICB).

129. En ce qui concerne les problèmes posés par la lutte contre le bruit causé par le trafic fluvial, la CEMT attend le résultat des travaux effectués par le Sous-Comité des Transports par Voies Navigables de la CEE/ONU pour pouvoir intervenir, le cas échéant, en vue de leur application.

130. Le problème de la lutte contre le bruit dans les chemins de fer a été également examiné par la CEMT et spécialement les travaux réalisés au sein de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), avec laquelle le Groupe d'Etude de la CEMT se propose de coordonner les travaux futurs.

Chapitre IX

EVOLUTION DU TRAFIC PENDANT L'ANNEE 1967

A. EVOLUTION DES TRANSPORTS PAR FER

131. Les données disponibles pour les divers pays au moment de la rédaction du rapport ne couvrent généralement pas l'année 1967 tout entière, mais des périodes d'amplitude variable.

Dans le cas contraire, elles ne constituent d'ailleurs que des éléments provisoires.

On peut donc en retenir seulement des tendances.

a) TRAFIC DES VOYAGEURS

132. L'examen du tableau figurant à l'annexe V révèle une situation dans l'ensemble défavorable. La régression du trafic est très sensible dans un nombre important de pays, aussi bien pour le nombre des voyageurs transportés que pour celui des voyageurs-kilomètres, dont la diminution est parfois encore plus accentuée, ce qui n'était pas le cas pour 1966.

Dans certains pays (Belgique, France, Royaume-Uni), la situation est stationnaire par rapport à l'année précédente.

Deux pays (Luxembourg Portugal) accusent par contre une évolution favorable, notamment le Luxembourg où l'augmentation du trafic atteint 19%.

133. Les raisons le plus souvent invoquées pour expliquer cette situation se rapportent à la concurrence de la voiture privée ainsi qu'au contexte de l'évolution économique, caractérisé par une stagnation, voire même par une récession.

134. En *République fédérale d'Allemagne*, on signale en outre particulièrement la diminution du nombre de travailleurs étrangers, le recul des voyages des militaires permissionnaires, la concurrence croissante de l'aviation, grâce surtout aux voyages à prix forfaitaire, le transfert du rail à l'autobus de certains services.

135. En *Belgique*, on estime que la localisation des nouveaux foyers industriels a eu pour effet de réduire la longueur moyenne des déplacements.

136. Au *Danemark*, six chemins de fer privés ont été fermés au trafic ; la longueur totale des chemins de fer privés passe ainsi de 1 462 kms à 1 198 kms ; ce qui a pour effet d'augmenter le nombre de voyageurs transportés par km de ligne.

137. En *Espagne*, la diminution importante du trafic voyageurs qui apparaît pour la première fois depuis plusieurs années est imputée à la concurrence de la route ainsi qu'à la conjoncture économique nationale.

138. En *France*, le trafic des grandes lignes régresse plus sensiblement qu'il n'est indiqué au tableau récapitulatif ; en effet, sa régression est en partie compensée par l'augmentation continue du trafic de la banlieue de Paris (+ 2,4 en voyageurs ; + 4,4 en voyageurs kilomètres).

139. En *Irlande*, la réduction observée semble être la conséquence d'un report du trafic sur la route à la suite des grèves de 1966 et en raison de l'été moins clément en 1967. En outre, trois sections de lignes ferroviaires ont été supprimées et remplacées par des services routiers. Par contre, on note une sensible augmentation de la distance des transports favorisés par des bas tarifs de week-end en dehors de la période de pointe du trafic.

140. En *Italie*, l'augmentation des voyageurs à moyenne et longue distances a pu compenser, au cours de l'année 1967, la régression constatée dans le trafic à courte distance.

141. Aux *Pays-Bas*, la réduction constatée est attribuée à la conjoncture ainsi qu'à un accroissement de la motorisation privée. En outre, l'augmentation des tarifs ferroviaires, d'environ 6 %, intervenue en 1967 a sans doute exercé une influence.

142. Au *Luxembourg*, les résultats favorables sont la conséquence d'une bonne saison touristique.

143. En *Suède*, la concurrence de l'avion a joué : il est, par ailleurs, intéressant de noter que le passage à la circulation à droite sur les routes et les limitations de vitesse qui l'ont accompagné ont temporairement provoqué une augmentation du trafic ferroviaire.

144. En *Suisse*, la réduction du nombre de travailleurs étrangers et la crise du Moyen-Orient sont considérés comme des causes probables de la baisse du trafic ferroviaire.

145. En *Yougoslavie*, la forte réduction constatée semble imputable à la concurrence des entreprises routières ainsi qu'au remaniement des tarifs ferroviaires et, en particulier, à une restriction très sérieuse des facilités de transport.

b) TRAFIC DE MARCHANDISES

146. Le trafic ferroviaire de marchandises marque, pour la plupart des pays, une tendance décroissante (voir annexe VI). On peut invoquer, comme causes, ce que le XIII^e Rapport avait mis en évidence et ce que les études

sur la situation financière des chemins de fer ont confirmé : accentuation de la concurrence des autres modes de transport, conjoncture économique médiocre, évolution de la structure de la production et notamment de celle de l'énergie ; une étude prospective de cette évolution va être incessamment entreprise.

Plusieurs pays marquent cependant une amélioration de leur trafic par rapport à l'année précédente.

147. En *République fédérale d'Allemagne*, des efforts importants ont pourtant été déployés pour attirer au rail plus de trafic. On peut citer, à cet égard l'augmentation de la vitesse des trains, le développement des Trans-Europ-Express de marchandises, l'amélioration de la régularité et de la fréquence des trains, l'accroissement des liaisons de nuit, la formation de trains lourds directs à grande et moyenne distances, la rationalisation de la desserte en surface, l'utilisation plus poussée des containers.

Malgré tous ces efforts, la capacité du rail n'a pas été, en 1967, complètement utilisée et la contribution du rail à la décongestion des itinéraires routiers n'a pas atteint le niveau qui eut été possible.

148. En *Belgique*, une analyse détaillée fait apparaître que le trafic des produits agricoles est en expansion, en raison des bonnes récoltes de l'année. En revanche, les transports des combustibles, des matériaux de construction et des huiles accusent une baisse sensible. Pour les huiles, la situation constatée est due à la perte des transports de produits pétroliers depuis Anvers jusqu'au Grand Duché de Luxembourg, desservi par d'autres voies.

149. En *Espagne* la situation favorable enregistrée en 1967 est attribuée au résultat de la politique entreprise par la RENFE et l'établissement de trains directs pour les marchandises sur un grand nombre de relations.

150. En *France*, après une allure favorable dans les premiers mois de 1967, le trafic a subi une détérioration progressive. Des secteurs restent cependant en expansion ; c'est le cas de ceux des hydrocarbures (+ 6,2 %) des boissons (+ 5,5 %), des engrais (+ 5,5 %). Les secteurs les plus touchés sont ceux des matériaux de construction (- 4,3 %), du minerai de fer et des produits métallurgiques.

151. En *Irlande*, l'augmentation sensible du trafic est due principalement au transport de fuel-oil, à l'accroissement de 100 % du trafic de viande réfrigérée, ainsi qu'au transport de bétail de ciment et d'engrais.

152. En *Italie*, l'augmentation importante constatée est imputée à la reprise de l'activité industrielle et commerciale.

153. La *Norvège* a bénéficié d'une année satisfaisante, grâce notamment à l'augmentation des transports de minerais. Il n'empêche que la concurrence des transports routiers s'est faite plus critique pour les distances inférieures à 200 km.

154. En *Suède*, la situation défavorable des prestations en tonnes kilomètres comparée à celle de 1966, est imputée aux conditions particulières du rude

hiver de 1966, qui avait alors obligé à allonger les parcours ferroviaires pour atteindre les ports libres du sud du pays.

155. En *Suisse* l'on a pu constater une augmentation nouvelle du trafic en transit et un accroissement des transports de produits pétroliers. La crise du Moyen-Orient a provoqué un fort mouvement de marchandises au début de l'année. Les matériaux de construction, à l'exception de ceux destinés à l'infrastructure routière, sont cependant en régression.

156. En *Yougoslavie*, la régression du trafic de marchandises est la conséquence du remaniement de la structure industrielle du pays et de la consommation de matières premières. La hausse des tarifs ferroviaires a également joué un rôle dans ce phénomène, de même que les mesures restrictives dans le domaine des investissements.

B. EVOLUTION DES TRANSPORTS ROUTIERS

157. Les renseignements dont on dispose pour un certain nombre de pays seulement donnent une indication sur les tendances de l'activité des transports routiers.

Les chiffres obtenus lors de la rédaction du rapport sont peu comparables d'un pays à l'autre et couvrent notamment des périodes de l'année variables. Afin de ne pas inciter à des confrontations sur des bases erronées, il a été jugé préférable de renoncer à dresser un tableau récapitulatif et de résumer la situation qui apparaît dans un certain nombre de pays :

158. En *Allemagne*, les transports de voyageurs effectués par la Bundesbahn et la Bundespost marquent des accroissements de 3,9 % et 1,6 % pour les six premiers mois de 1967, par rapport à la période correspondante de 1966.

Les transports publics de marchandises à grande distance marquent, par rapport à 1966, une régression (-5,5 %), tandis qu'augmentent les transports privés (+7,4 %). Les transports internationaux accusent des croissances de 6,8 % pour les tonnes et de 7,0 % pour les tonnes kilomètres, toutefois inférieures, en raison de la stagnation économique à celles constatées en 1966.

159. En *Autriche*, les transports urbains de voyageurs font apparaître une chute de 7,1 % ; les transports interurbains par lignes régulières pour leur part régressent de 5,9 % pour le trafic national et de 4,8 % pour le trafic international. Les transports de marchandises, par contre, augmentent sensiblement (+15,4 % pour les tonnes transportées).

160. Pour la *Belgique*, les transports routiers de marchandises, qui ont franchi les frontières de l'Union économique belgo-luxembourgeoise ont, en moyenne, cru de 1,9 % mais certains secteurs, comme celui des importations, a subi une baisse de 13 %.

161. Les résultats concernant le Danemark se rapportent au trafic inter-

national : 6 130 581 véhicules ont, en 1967, franchi les frontières de ce pays, contre 5 297 000 en 1966. Les exportations par route ont atteint 1 973 587 tonnes et les importations 1 009 338 contre 1 917 676 tonnes et 875 103 tonnes l'année précédente.

162. En *Espagne*, l'augmentation du trafic routier pendant 1967, est estimée, sur la base de la consommation de carburant, à 13 %.

Le trafic international tant pour les voyageurs que pour les marchandises accuse des augmentations particulièrement élevées entre 1965 et 1966, le taux d'augmentation étant de 46,8 % pour les voyageurs, 38,5 % pour le transport de marchandises en importation, 45,2 % pour le transport de marchandises à l'exportation et 12,5 % pour le transit.

163. En *Irlande*, le trafic de voyageurs a augmenté de 4,2 %, tandis que le trafic marchandises a subi une diminution de 4,1 %. Ce phénomène s'explique par la chute de la demande de transport concernant la construction des routes, ainsi qu'au retard des récoltes en 1967, qui ont provoqué une diminution importante des transports de matières fertilisantes et de betteraves.

164. En *Norvège*, les chiffres concernant l'année 1967 ne sont pas disponibles, mais on note de 1965 à 1966 les accroissements suivants :

Pour les voyageurs	8,5 %
Pour les voyageurs kilomètres	8,9 %
Pour les tonnes transportées	7,5 %
Pour les tonnes kilomètres	11,9 %

165. Aux *Pays-Bas*, les transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, et pour la période janvier-juin, à l'intérieur du pays, accusent une augmentation de 5,7 % et pour les tonnes kilomètres de 7,4 %, par rapport à la période correspondante de 1966.

Le transport routier international de marchandises montre une tendance plus favorable puisque les tonnes transportées de janvier à novembre 1967 sont en augmentation de 13,1 % par rapport à la période correspondante de 1966.

166. Au *Royaume-Uni*, les transports routiers privés de voyageurs accusent, pour les 9 premiers mois de l'année 1967, une augmentation de 6,1 %, tandis que le trafic par véhicules publics (y compris les trolleybus et les trams) décroît de 1,6 %.

167. En *Suède*, le trafic routier intérieur accuse des hausses de +7,2 % pour la grande distance et de 9,1 % pour la petite distance.

Le trafic international augmente de +11,4 % pour les voyageurs et de 5,2 % pour les marchandises.

168. En *Suisse*, la poste a transporté 36 546 000 voyageurs, soit 3,6 % de plus qu'en 1966. En trafic international, on note une légère régression du nombre d'entrées d'autocars étrangers (-1,2 %) et des voyageurs correspondants (-2,6 %). La concurrence des moyens de déplacement individuels, les

modifications des courants de trafic estival, les restrictions du tourisme britannique constituent une explication de ce phénomène.

Les transports internationaux de marchandises ne cessent de s'accroître : 7,6 % pour le nombre de véhicules chargés ; 5,6 % pour les tonnes transportées.

La consommation de gaz-oil paraît avoir fortement baissé en 1967 par rapport à 1966 selon le tableau VII.

En fait, le chiffre indiqué correspond à celui des importations. En 1966, des stocks importants avaient été constitués par les particuliers. Ils ont, partiellement, alimenté le trafic en 1967.

169. En *Yougoslavie*, on constate pour le transport routier de voyageurs une tendance nettement favorable avec des augmentations de 26,5 % pour les voyageurs transportés et 18,2 % pour les voyageurs kilomères. Cette situation pourrait bien être la conséquence du remaniement du régime des facilités de transport qui a sensiblement affecté les transports par fer. Pour le trafic des marchandises, les augmentations enregistrées en 1967 sont de 2,3 % pour les tonnes transportées et de 10,3 % pour les tonnes kilomères.

C. EVOLUTION DES TRANSPORTS PAR VOIES NAVIGABLES

170. Comme les années précédentes, les conditions d'hydraulicité ont été bonnes en 1967, y compris dans les bassins du Rhin et du Danube. Les bateaux ont pu être chargés de manière convenable et l'on a pu constater, en contrepartie, qu'une partie de la flotte n'était pas suffisamment utilisée.

171. Les prestations fournies — pour lesquelles on ne dispose souvent que de chiffres provisoires couvrant des parties de l'année 1967, variables d'un pays à l'autre — laissent apparaître encore une amélioration par rapport à l'année précédente. Les développements ci-après donnent une image assez précise de l'activité enregistrée.

172. En *République fédérale d'Allemagne*, on relève globalement des augmentations de 3,1 % pour les tonnes transportées, et de 1,6 % pour les tonnes-kilomères. Mais, à la différence de 1966, les augmentations n'affectent pas toutes les relations de trafic, la situation étant particulièrement favorable pour le trafic international exécuté depuis le territoire allemand vers les ports étrangers.

Comparés à la période correspondante de 1966, les chiffres de l'année 1967 font apparaître un dépassement de 8,4 millions de tonnes pour les expéditions vers l'étranger, de 2,9 millions de tonnes pour les importations, de 0,7 million de tonnes pour le transit et de 0,5 million de tonnes pour les importations à partir de la zone d'occupation soviétique. En revanche, le trafic intérieur a baissé de 5,7 millions de tonnes.

Pour le trafic à l'exportation, on peut citer, parmi les éléments favorables, les transports de sables et pierres (+2,5 millions de tonnes), de charbons (+2,5 millions de tonnes) de produits bruts ou semi-finis de la

métallurgie et de produits de laminage (+ 2,2 millions de tonnes) de dérivés du pétrole (+ 1,0 million de tonnes).

Pour les importations, les augmentations portent principalement sur les ferrailles (+1,1 million de tonnes) sur les sables (+0,5 million de tonnes), sur les huiles minérales (+0,6 million de tonnes); alors que, pour le transit, les transports de charbon (-0,21 million de tonnes), d'huiles minérales (-0,1 million de tonnes) et de céréales (-0,1 million de tonnes) reculent, on relève des accroissements pour les transports de sables (+0,4 million de tonnes), de minerais (+0,3 million de tonnes) et de produits métallurgiques (+0,4 million de tonnes).

173. En *Belgique*, les résultats des sept premiers mois de l'année 1967 sont reproduits dans le tableau suivant :

	7 premiers mois de 1966		7 premiers mois de 1967		Différence en % calculée sur le tonnage absolu	
	T. en milliers	T/Km en millions	T. en milliers	T/Km en millions	T.	T/Km
Trafic intérieur	14 985	1 309	15 507	1 376	+ 3,6	+ 5,1
Importation	16 633	997	18 949	1 074	+ 14	+ 7,7
Exportation	11 478	807	12 200	836	+ 6,2	+ 3,5
Transit	2 731	358	2 846	354	+ 4,2	- 1,1
Total	45 827	3 471	49 502	3 640	+ 8	+ 4,85

Bien que ce tableau montre une progression de l'ordre de 8 % du tonnage transporté pendant les sept premiers mois de l'année 1967 par rapport à la période correspondante de 1966, il y a lieu d'observer que cette hausse est assez inégale selon les secteurs. L'augmentation du trafic à l'importation est le triple de celle du trafic intérieur. Elle s'est partout manifestée pour les rubriques suivantes : produits agricoles et animaux vivants, minerais et déchets pour la métallurgie, produits métallurgiques engrais et produits chimiques. Les exportations, elles aussi, sont en hausse et se sont montrées plus fermes que le trafic national.

174. En *France*, le tonnage transporté sur les voies navigables s'est élevé en 1967 à 97 636 599 tonnes, représentant une augmentation de +4,5 % par rapport à 1966, tandis que les tonnes kilomètres ne progressaient que de 2,5 % avec 12 964 millions d'unités.

A l'intérieur de la moyenne de 4,5 % relative au tonnage, sont compris les transports d'importation qui croissent de +12,5 % et les transports d'exportations qui accusent une hausse de 7 %.

175. En *Italie*, pour la période de janvier à décembre 1967, le tonnage transporté a atteint 3 687 000 tonnes contre 3 147 000 pour la période correspondante de 1966.

L'augmentation de 16,68 % que l'on constate provient des nouvelles techniques de transport introduites depuis plusieurs années, ainsi que des

contributions accordées par l'Etat aux entreprises pour la construction de navires ou l'exploitation du transport par voies navigables.

176. Au *Grand Duché du Luxembourg*, le tonnage enregistré au passage de l'écluse de Grevenmacher s'est élevé à 4 829 803 tonnes en 1967 contre 4 252 935 en 1966, accusant ainsi une progression globale de 13,57 %. Le trafic vers l'amont a augmenté de 11,95 % et le trafic vers l'aval de 15,66 %.

Au port de Mertert, ouvert le 1er septembre 1966, 943 000 tonnes ont été manutentionnées en 1967 contre 369 600 tonnes l'année précédente.

177. Pour les *Pays-Bas*, le tonnage total transporté au cours de la période de janvier à octobre 1967 accuse par rapport à la période correspondante de l'année précédente, une hausse importante (12,8 %) résultant d'une augmentation de 14,8 % du trafic intérieur et de 11,6 % du trafic international. Les tendances sont analogues pour les tonnes-kilomètres, où l'on peut enregistrer les progrès suivants : 13,1 % pour le trafic global, 13,3 % pour le trafic intérieur et 13 % pour le trafic international.

Pays-Bas	Unité	Janvier-Octobre		Variation 1967/1966 en %
		1967	1966	
<i>Totalité des voies :</i>				
Tonnage total transporté	1 000 t.	183 800	162 900	+ 12,8
<i>dont :</i>				
à l'intérieur des Pays-Bas	1 000 t.	73 800	64 300	+ 14,8
en trafic international	1 000 t.	110 000	98 600	+ 11,6
Total des tonnes kilomètres*	million de t.	23 670	20 930	+ 13,1
<i>dont :</i>				
transport intérieur	million de t.	6 710	5 925	+ 13,3
transport international	million de t.	16 960	15 005	+ 13,0

* Sur le réseau néerlandais.

178. Les mouvements de marchandises constatés sur le Rhin à la frontière germano-néerlandaise constituent une référence habituelle pour mesurer l'importance des transports sur ce fleuve.

Pour la période de janvier à octobre 1967, on y relève un trafic de 82 900 000 tonnes, qui par rapport à celui enregistré pour la même période de l'année précédente, fait apparaître une progression d'ensemble de 12,8 % mais le trafic vers l'aval, avec une hausse de 28,5 % et un niveau de 37 400 000 tonnes mérite une mention particulière.

Le port de Strasbourg, avec un trafic de 11 334 000 tonnes en 1967 contre 11 400 000 tonnes en 1966, maintient son activité.

Le port de Bâle suit les fluctuations du trafic analysé ci-après pour la Suisse, avec un tonnage de 7 912 000 en 1967 contre 8 407 000 tonnes en 1966.

179. Au *Royaume-Uni*, on constate, contrairement à la plupart des autres pays, une diminution importante de l'activité des voies navigables qui s'élève à 6,8 % pour les tonnes transportées et 18,9 % pour les tonnes-kilomètres. Ce sont les transports de liquides qui sont les plus affectés.

180. Pour la *Suisse*, on note une diminution d'ensemble de 5,9 % des tonnes transportées par voies navigables due aux secteurs des huiles minérales et du charbon. Les autres marchandises prises globalement accusent en revanche une augmentation.

181. Sur le *Danube*, les résultats enregistrés en Autriche sont, pour les tonnes transportées, sensiblement moins satisfaisants que ceux de l'année précédente.

	Tonnes transportées			Tonnes-kilomètres		
	1967	1966	Variation 1967/66 %	1967	1966	Variation 1967/66 %
Trafic national ..	511 931	721 698	- 29,1	78 073 711	81 419 976	- 4,1
Importation	3 903 022	4 199 357	- 7,1	495 564 996	544 700 570	- 9,0
Exportation	1 093 550	1 098 792	- 0,5	182 133 784	175 505 210	+ 3,8
Transit	915 313	721 312	+ 26,9	321 274 863	253 180 512	+ 26,9
Total	6 423 816	6 741 159	- 4,7	1 077 047 354	1 054 806 268	+ 2,1

La baisse importante qui affecte le trafic national est imputable à la perte des transports de combustibles liquides et de produits pétroliers bruts. Le transit s'est développé favorablement grâce à une augmentation sensible des transports de la République fédérale d'Allemagne.

182. En *Yougoslavie*, le transport de voyageurs par voies navigables, concurrencé par le fer et la route marque un sensible déclin : 35,3 % de baisse pour le nombre de voyageurs et 53 % pour les voyageurs kilomètres.

En revanche, le trafic des marchandises marque une tendance ascendante, comme le montre le tableau ci-après.

Yougoslavie	1966	1967	Variation 1967/1966
Tonnes transportées par milliers	10 586	11 024	+ 4,1
Transport intérieur	7 985	8 278	+ 3,7
Transport international	2 601	2 746	+ 5,6
Tonnes-kilomètres par millions	3 053	3 989	+ 3,5
Transport intérieur	1 127	1 147	+ 1,8
Transport international	2 726	2 842	+ 4,3

D. EVOLUTION DES TRANSPORTS PAR OLEODUCS

183. Les transports par oléoducs poursuivent leur évolution ascendante, comme le montrent les exemples ci-après. On remarquera encore cette année que les prestations de l'oléoduc Rhin-Danube (RDO) constituent une exception en accusant une sensible régression. Il s'agit, en l'espèce, des effets de la concurrence de l'oléoduc de l'Europe Centrale (Gênes-Ingolstadt).

184. En *Allemagne*, les transports de produits bruts par oléoducs marquent globalement une augmentation de 8,8 % par rapport à l'année 1966. Le

tableau ci-après donne le détail des trafics enregistrés sur les principales relations.

Nom de l'oléoduc	Quantité transportée en 1967 (en millions de tonnes)	Quantité transportée en 1966 (en millions de tonnes)	Variation en %
1. <i>Oléoduc Nord-Ouest</i> (NWO) (Wilhelmshaven-Cologne)	19,7	20,2	- 2,5
2. <i>Oléoduc Rotterdam-Rhin</i> (RRP) (Rotterdam-Cologne/Gelsenkirchen-Francfort)	14,7	11,7	+ 25,6
3. <i>Oléoduc Sud-Européen</i> (SEPL) (Marseille-Karlsruhe-Mannheim-Spire)	13,7	12,0	+ 14,2
4. <i>Oléoduc Rhin-Danube</i> (RDO) (Karlsruhe-Ingolstadt/Neustadt)	3,4	8,7	- 61,0
5. <i>Oléoduc de l'Europe Centrale</i> (Gênes-Ingolstadt) (mis en service en septembre 1966)	6,0	1,1	

En outre, des transports de produits raffinés ont été effectués à raison de 1,1 million de tonnes par l'oléoduc Rhin-Main (RMR) (Cologne-Ludwigshafen) et de 100 000 tonnes par l'oléoduc de Burghausen (Salzbourg-Munich).

185. En *Espagne*, l'oléoduc Malaga-Puertollano a transporté en 1967, 2 012 000 tonnes de pétrole brut, ce qui représente par rapport à 1966 une augmentation de 6,9 %.

186. En *France*, la situation est indiquée par le tableau ci-après :

En milliers de tonnes		
	1967	Variation en % par rapport à 1966
I. <i>Produits raffinés</i>		
Le Havre-Paris	6 211	+ 11,36
Paris-Le Havre	259,5	+ 452,09
	6 470,5	+ 11,71
II. <i>Produits bruts</i>		
Parentis-Bec d'Ambès	2 302	- 1,01
Donges-Vern sur Seiche	1 223	+ 11,75
Lavera-Strasbourg-Karlsruhe	27 464	- 11,07

187. En *Italie*, le tonnage transporté en 1967 par les principaux oléoducs est indiqué au tableau ci-après, ainsi que la variation en pourcentage par rapport au tonnage transporté en 1966.

	Tonnage transporté en 1967	Variation en %
Genova-Cremona (AMOCO)	1 686 000 t.	+ 47
Genova-Rho (SHELL)	3 018 000	+ 11
Augusta-Ragusa (AGIP)	437 000	- 8,13
P. Marghera-Mantova (ICIP)	971 000	- 2,30
Genova-Ferrera (SNAM)	10 970 000	+ 77,90
Ferrera-S. Bernardo (SNAM)	2 080 000	+ 20,93
Quiliano-Treccate (SARPOM)	5 282 000	+ 0,40
Sannazzaro-Rho (AGIP)	521 000	- 20,00
Genova-Villasante (CONTINENTALE)	728 000	+ 78
Treccate-Chivasso (ESSO)	693 000	+ 29
Sannazzaro-Chivasso (AGIP)	479 000	+ 28
Gagliano-Gela (SNAM)	73 000	+ 84
Ferrera-Spluga (SNAM)	6 300 000	+ 450,07

188. Aux *Pays-Bas*, l'oléoduc reliant Rotterdam à la frontière germano-néerlandaise a transporté 14 700 000 tonnes en 1967, contre 11 700 000 en 1966 accusant ainsi une augmentation de 25,6 %.

189. Au *Royaume-Uni*, le trafic des produits bruts est resté stable comme le montrent les exemples suivants :

En milliers de tonnes

	1966	1967	Variation
Finnart-Grangemouth	4 243	4 232	- 0,5
Tranmere-Stanlow	8 900	9 100	+ 2

Pour les produits finis, il s'agit généralement d'oléoducs à débit faible la situation varie beaucoup d'un cas à l'autre. On note en moyenne une tendance ascendante. Les deux oléoducs les plus importants donnent les résultats suivants :

En milliers de tonnes

	1966	1967	Variation
Fawley-West London	1 228	1 243	+ 1
Stanlow-Partington			
(black oils)	987	1 240	+ 25,5
(white oils)	526	468	- 11

190. En *Suisse*, on note, avec un transport de 2 080 000 tonnes, une augmentation de 20,8% entre 1967 et 1966 pour le trafic écoulé par l'oléoduc Gênes-Grand St. Bernard-Collombey.

L'oléoduc Besançon-Les Brenets-Cressier, mis en service en mai 1966, a transporté 1 847 000 tonnes en 1967. L'oléoduc de transit Gênes-Ingolstadt mis en service le 2 septembre 1966, a écoulé en 1967, 6 004 000 tonnes de produits pétroliers.

E. EVOLUTION DU TRAFIC DES GRANDS PORTS MARITIMES

191. L'annexe VIII donne quelques indications sur le trafic des ports maritimes. Le trafic accuse une allure très diverse selon les pays. On note en Espagne une augmentation du trafic de 13,7%, au port de Rotterdam une hausse de 8,4%. D'autres pays accusent des baisses généralement peu importantes.

Chapitre X

DEVELOPPEMENT EN 1967 DU RESEAU DES GRANDES VOIES DE COMMUNICATIONS EUROPEENNES ET EQUIPEMENT

A. CHEMINS DE FER

192. Les administrations de chemins de fer ont poursuivi leur œuvre d'électrification, mais à un rythme qui continue à se ralentir. La longueur totale du réseau électrifié s'est accrue de 1 042 km entre octobre 1966 et octobre 1967 et atteint maintenant 48 100 km sur un réseau d'ensemble comprenant 181 928 km de ligne. La part des artères européennes correspond à 24 800 km. Les courants utilisés sont divers : courant continu (42,7 % du réseau) sous trois formes distinctes par leurs tensions (600/1 200 V, 1 500 V — 3 000 V); courant monophasé 16 2/3 périodes (45,8 % du réseau) courant monophasé industriel (11,5 % du réseau).

193. Les réalisations suivantes donnent une idée des principales opérations réalisées en 1967.

194. En *République fédérale d'Allemagne*, 270 km de lignes ont été équipées notamment sur les sections suivantes :

- a) Giessen-Marburg-Guntershausen
- b) Oberhausen Osterfeld Süd-Recklinghausen Ost-Lünen Sud-Hamm
- c) Bremen Burg — Bremen Vegesack
- d) Aachen Hbf — frontière
- e) Düsseldorf Hbf — Düsseldorf Garath — Ratingen Ost
- f) Hamburger S.-Bahn : Elbgastrasse-Pinneberg.

195. En *Autriche*, les sections St-Valentin-Klein Reifling et Amstetten-Kastenreigh ont été électrifiées.

196. Au *Danemark*, l'évolution du matériel roulant a conduit à une diminution du nombre de voitures sans que cela modifie le nombre de sièges disponibles.

197. En *France*, les travaux d'électrification de la ligne Paris-Le Havre ont été achevés en 1967, de même que ceux de la section Les Arcs-St. Raphaël sur la ligne de Marseille à Vintimille. Les travaux d'électrification se sont poursuivis dans la banlieue Nord de Paris, ainsi que sur les lignes de Dijon à Bourg et de Dôle à Mulhouse.

198. En *Italie*, les travaux d'électrification ont été terminés sur les sections S. Mauro La Bruca-Sapri et Verbicaro-Belvedere de la ligne Battipaglia-Reggio Calabria, ainsi que sur la section S. Benedetto del Tronto-Roseto degli Abruzzi de la ligne Ancona-Pescara.

En outre, la transformation de la traction en courant continu de la ligne Savona-Vintimille a été achevée.

199. Au *Portugal*, a été achevée l'électrification de la ligne de Coutumil-S. Romao.

200. Au *Royaume-Uni*, on peut noter l'électrification des lignes Londres-Bournemouth et Glasgow-Gourock-Wemyss Bay, ainsi que l'électrification de la ligne de Ryde à Shanklin sur l'île de Wight.

201. D'une manière quasi générale comme l'a indiqué le chapitre III consacré à la politique générale des transports on assiste à une contraction du rail. Cependant dans quelques pays Membres, on a réalisé des installations de voies nouvelles, c'est le cas notamment pour la Grèce où l'on procède au doublement de la voie métrique entre Athènes et Elefsis ; pour la Suisse où sont en cours certains travaux de construction telle la ligne de raccordement de La Praille à Genève de Zollikofen à Ostermundigen, telle la jonction à Brougg entre les lignes de Bötzingen et celle de Birrfeld et le doublement des voies entre Daucher et Bienne, Sierre et Salquenen Mülhlau – Sins – Oberrüti, Ziegelbrücke – Wessen – Gäsi ; pour l'Italie, où ont été terminés les travaux de doublement des sections S. Mauro La Bruca-Sapri (32 km) et Verbicaro-Belvedere (18 km) de la ligne Battipaglia-Reggio Calabria, et de la section Porto S. Giorgio-Atri Pineto (68km) de la ligne Ancona-Pescara ; et pour l'Autriche où l'on double les voies sur les lignes Völs-Zirl, Krumpendorf-Pörtlach.

202. Le parc des locomotives électriques se développe régulièrement ; il peut être estimé (à la fin de 1967) à 9 655 unités réparties entre les divers systèmes de courants utilisés : courant continu à 600/1 200 V, à 1 500 à 3 000 V : courant monophasé à 16 2/3 périodes, courant triphasé à 25 et à 50 périodes. Les locomotives susceptibles d'utiliser plusieurs sortes de courant (parfois quatre) augmenteront de 188 à 237.

La traction Diesel poursuit son évolution ascendante : de 16 321 unités en service, à la fin de 1966, l'effectif des locomotives à traction Diesel est estimé à 16 900 à la fin de 1967. L'évolution est particulièrement marquée par les progrès de la dieselisation au Royaume-Uni, qui détient 78 % des unités d'une puissance supérieure à 2 000 CV. 60 % seulement des locomotives livrées en 1967 (contre 80 % en 1966) sont des locomotives développant plus de 1 000 CV.

Le parc à vapeur diminue très rapidement : l'effectif probable à la fin de 1967, est évalué à 11 000 unités, contre près de 15 000 l'année précédente.

La part des transports réalisés en traction vapeur s'amenuise : elle ne représente plus que 21,3% du trafic exprimé en tonnes kilomètres brutes, alors que la traction électrique et la traction Diesel correspondent respectivement à 63,5% et 15,2%.

203. Le parc des wagons est resté stable dans la plupart des pays. Au Royaume-Uni, on note cependant la disparition des wagons de petite capacité.

B. ROUTES

204. Une déclaration, signée à Genève en 1950, a défini un réseau de routes dites européennes (routes E), ainsi que les normes auxquelles celles-ci doivent satisfaire selon la catégorie où elles sont inscrites : routes à deux voies, routes à plus de deux voies, autoroutes. Chaque année, la CEMT suit ce qu'elle appelle le degré de normalisation, c'est-à-dire le degré de réalisation des travaux nécessaires pour que les routes E atteignent les normes fixées pour la catégorie où elles sont prévues. Fin 1966, ce degré est égal à 66% en moyenne, et 75% pour les pays de la Communauté Economique Européenne. Il progresse lentement, à raison de 2% par an.

205. La CEMT examine d'autre part, chaque année, la situation du réseau international, non plus au regard du degré de normalisation des routes qui y figurent, mais en se référant au trafic que ce réseau doit supporter. C'est ainsi qu'elle établit régulièrement une carte des sections de routes qui ne peuvent pas être considérées comme suffisantes pour assurer le trafic. La situation ne s'améliore pas, malgré les efforts réels consacrés aux routes par les gouvernements. Si fin 1966, les autoroutes étaient suffisantes pour 99%, les routes à deux voies (catégorie I) l'étaient à 75% et les routes à plus de deux voies (catégorie II) ne l'étaient seulement qu'à 46%.

206. La CEMT s'est préoccupée, d'autre part, de réviser la liste des itinéraires européens, qui lui paraissait trop limitée, eu égard au développement de la circulation automobile et des échanges. D'ailleurs, la Communauté Economique Européenne avait, de son côté, défini pour les six pays membres de cette Communauté un réseau d'intérêt européen quelque peu plus développé.

Aussi, les travaux de révision, mentionnés dans le XIIIe Rapport, ont-ils été menés en étroite collaboration avec la CEE de Bruxelles, de manière que le réseau des routes « E », géré par les Nations Unies, coïncide exactement pour les six pays membres de la Communauté Economique Européenne avec le réseau défini à Bruxelles. D'autres adjonctions d'itinéraires ont été prévues notamment au Royaume-Uni et en Suède.

Le Conseil des Ministres de la CEMT a donné son approbation à cette extension du réseau européen au cours de l'année 1967.

207. Le tableau ci-après donne le détail de l'évolution du réseau des auto-routes au cours de l'année 1967 :

Pays	Longueur en service au 31-12-1966	Longueur ouverte à l'exploitation en 1967	Longueur en service fin 1967
Allemagne	3 508,4	108,2	3 616,6
Autriche	349,4	26,2	375,6
Belgique	306,9	31,8	338,7
Danemark	100,7		100,7
Espagne	60,3	12,3	72,6
France	708	173	881
Italie	2 095,5	281,9	2 377,4
Norvège	32,8	16	48,8
Pays-Bas	644	65	709
Portugal	66		66
Royaume-Uni	682	125	807
Suède	252	34	286
Suisse	172,1	48,7	220,8
Totaux	8 987,9	934,9	9 922,8

208. Le parc des véhicules automobiles, sur lequel on trouvera un certain nombre de données chiffrées à l'annexe VII continue sa marche ascendante, mais sur un rythme plus réduit que les années précédentes. On peut même dire que dans certains pays, le nombre de véhicules utilitaires a diminué, mais la charge utile moyenne de ces véhicules marque une tendance croissante.

209. Le tunnel sous le Mont-Blanc a assuré en 1967, le passage de 618 719 véhicules, dont 544 306 voitures, 61 805 poids lourds et 12 608 cars. Le tableau ci-après marque l'évolution intervenue dans le trafic assuré par cet ouvrage.

	1965	1966	1967	Total
Voitures	334 212	533 504	544 306	1 412 022
Poids lourds	5 337	44 856	61 805	111 998
Cars	5 522	14 090	12 608	32 220
Total	345 071	592 450	618 719	1 556 240

C. VOIES NAVIGABLES

210. Une résolution adoptée le 3 décembre 1964 par le Conseil des Ministres a donné la liste des grandes voies navigables d'intérêt européen. Les caractéristiques de ces voies et de leurs ouvrages d'art ont été, par ailleurs,

définies et rangées en plusieurs classes suivant la capacité des bateaux appelés à y circuler.

Chaque année, le CEMT examine notamment la situation de ce réseau d'intérêt européen et les travaux effectués en vue de son aménagement. Les éléments suivants peuvent être retenus pour 1967.

211. En *République fédérale d'Allemagne*, la Commission franco-allemande constituée pour l'aménagement du Rhin sur la section Kehl-Lauterbourg a poursuivi ses travaux. La construction de deux barrages à Freistett/Gambshheim et Iffezheim/Beinheim est actuellement prévue.

L'aménagement du Rhin entre Neuburgweir/Lauterbourg et St. Goar a été poursuivi à un rythme accéléré. Dans la section Oberwesel-St. Goar, ont été terminés les premiers travaux consistant principalement en deux déroctages en rivière et une nette amélioration a été apportée à la navigation par l'élargissement du chenal et la réduction des courbes.

En 1966, ont été entrepris sur la section Rüdeshheim/Bingen des travaux constituant un préalable pour l'aménagement de la section du Bingen-Loch. L'aménagement d'un troisième chenal apportera une amélioration essentielle aux conditions de navigation.

Au printemps 1967, l'aménagement particulièrement urgent du Rhin à Sondernheim a été entrepris.

L'aménagement de la liaison Rhin-Danube sur la section Bamberg/Nüremberg a progressé de manière satisfaisante. L'état des travaux concernant les trois écluses et les biefs de la section Bamberg/Forchheim a permis la navigation en 1967. Sur la section Forchheim/Nüremberg une écluse, un bief et de nombreux ponts sont en cours de construction.

Les projets pour la canalisation du Danube entre Kelheim et Vilohofen ont été poursuivis.

Après la conclusion de l'accord du 16 septembre 1966, entre la République fédérale et le Länd de Bavière, pour la prolongation d'une voie navigable à grands gabarits au-delà de Nüremberg à partir de 1969, des projets ont été entrepris pour la section Nüremberg/Kelheim.

Les travaux pour l'aménagement du réseau des voies navigables de l'Allemagne de l'Ouest ont été menés activement. Le centre de gravité de l'effort sur le Mittelland Kanal s'est situé aux deux sections de trématage de 11 km de longueur dans la section Bergeshövede-Minden. Sur le canal Wesel-Datteln, la deuxième écluse de la retenue de Hünxe a été mise en service. De même la deuxième écluse de Herbrum sur le bief inférieur de l'Ems a été achevée.

Au titre de la canalisation du Neckar, les travaux, sur la section de 14 km séparant Stuttgart de Plochingen, ont été menés de telle sorte que la navigation puisse être possible en 1968 jusqu'à Plochingen.

Sur le réseau Nord-Ouest, les mesures d'adaptation à l'accroissement du trafic ont été poursuivies conformément au plan établi.

212. En *Belgique*, aucun élément nouveau n'est à signaler quant aux quatre projets de liaisons internationales intéressant ce pays.

Quant au réseau national la mise en service du canal de Charleroi à Bruxelles (Section Charleroi-Clabeg) et de la Basse-Sambre prévue pour la

mi-1967 a dû être reportée au début de 1968 par suite des retards et des dommages occasionnés par les crues de l'hiver 1966-1967.

D'autre part il a été décidé de recourir à un système de financement extra-budgétaire pour terminer dans les délais les plus courts l'élargissement du canal Albert et la modernisation du canal maritime Bruxelles-Rupel.

213. En 1966, la capacité globale de la flotte intérieure a diminué de 71 700 tonnes soit de 0,4 %, mais l'évolution a différé selon les pays. C'est ainsi que l'on note des régressions dans quatre pays dont la France (180 000 t soit 5 %), la République fédérale d'Allemagne (55 000 t soit 1,1 %) et la Belgique (10 000 t soit 0,4 %), tandis que quatre autres pays accusent une augmentation dont les Pays-Bas (81 700 t soit 1,3 %) et la Yougoslavie (24 000 t soit 5 %).

La diminution de la capacité résulte principalement du passage des chalds aux bateaux à moteur.

Le développement de la navigation par poussage particulièrement rapide au cours des années 1960 à 1965 s'est quelque peu ralenti en 1966. Cependant, on constate encore une augmentation de 15,1 % de la capacité des barges de poussage.

D. OLEODUCS

214. La CEMT continue à suivre avec la plus grande attention le développement des oléoducs, qui exerce une influence importante sur l'activité des autres modes de transport.

Une carte des oléoducs et gazoducs les plus importants, en service, en construction ou en projet, a été éditée en 1967, en même temps qu'une liste reproduisant les caractéristiques des installations.

215. On peut retenir, pour l'année 1967, les éléments d'évolution suivants :

216. En *République fédérale d'Allemagne*, les oléoducs suivants ont été mis en exploitation :

i) Oléoducs pour produits bruts :

a) oléoduc de la Sarre (Strasbourg, Saarbrücken/Klarenthal)

b) oléoduc transalpin (Trieste, Ingolstadt)

c) oléoduc de Burghausen (Munich/St. Christophe-Burghausen)

ii) Oléoduc pour produits raffinés ; oléoduc Rhin-Main (Duislaken-Godof/Cologne-Lugwigshafen).

Au 31 décembre 1967, l'oléoduc pour produits raffinés Venlo-Dinslaken était en cours de construction.

217. En *Autriche*, on peut signaler la mise en exploitation à titre d'essai de la section de l'oléoduc transalpin situé sur le territoire de ce pays.

Un oléoduc Adriatique-Vienne est envisagé.

218. En *Belgique*, il est prévu qu'un oléoduc pour le transport de pétrole brut sera mis en exploitation en 1968 entre Zeebrugge et Gand.

En outre, il est intéressant de signaler que :

- a) l'arrêté royal du 15 juin 1967 a étendu aux transports d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés les dispositions de la loi du 12 avril 1965 sur le transport des produits gazeux et autres par canalisation ;
- b) l'arrêté royal du 25 juillet 1967, a déterminé les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et de l'exploitation des installations de transport par canalisation d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés.

219. En *France*, les oléoducs suivants ont été mis en service :

- a) oléoduc Strasbourg-Klarenthal (signalé plus haut) (longueur en France 105 km, en Allemagne 5 km) ;
- b) oléoduc Nangis-Melun ;
- c) oléoduc Petit-Couronne/Port de Rouen pour les produits raffinés, partie du complexe TRAPIL Le Havre-Paris ;
- d) oléoduc pour produits raffinés Port Jerome/Gonfreville.

Sont en construction :

- a) l'oléoduc pour produits raffinés Feyzin-Oytier-St. Oblas ;
- b) l'oléoduc Méditerranée-Rhône pour produits raffinés (desserte des dépôts) ;
- c) l'oléoduc Lavera-Manosque (produits bruts) ;
- d) l'oléoduc Lavera-Bene (produits bruts).

220. En *Italie*, l'oléoduc Trieste-Timau pour produits bruts a été mis en exploitation en 1967. L'oléoduc Genova-Lacchiarella a été prolongé jusqu'à Villasanta. En outre, à la fin de cette même année, l'oléoduc Trecate-Vado-Ligure était en cours d'adaptation pour le transport de produits finis. Son exploitation est envisagée pour la deuxième quinzaine de mars 1968.

221. Aux *Pays-Bas*, un oléoduc pour produits raffinés (8 in.) a été mis en service en 1967 depuis la raffinerie Esso (Région du Botlek) jusqu'à Beek (Province du Limbourg).

Au 31 décembre 1967, deux oléoducs pour produits bruts sont en construction : l'un relie l'Europoort (installation Mobil à Amsterdam (raffinerie Mobil) ; l'autre relie Rotterdam (Europoort à Venlo, où il se raccorde avec l'oléoduc venant de la République fédérale d'Allemagne.

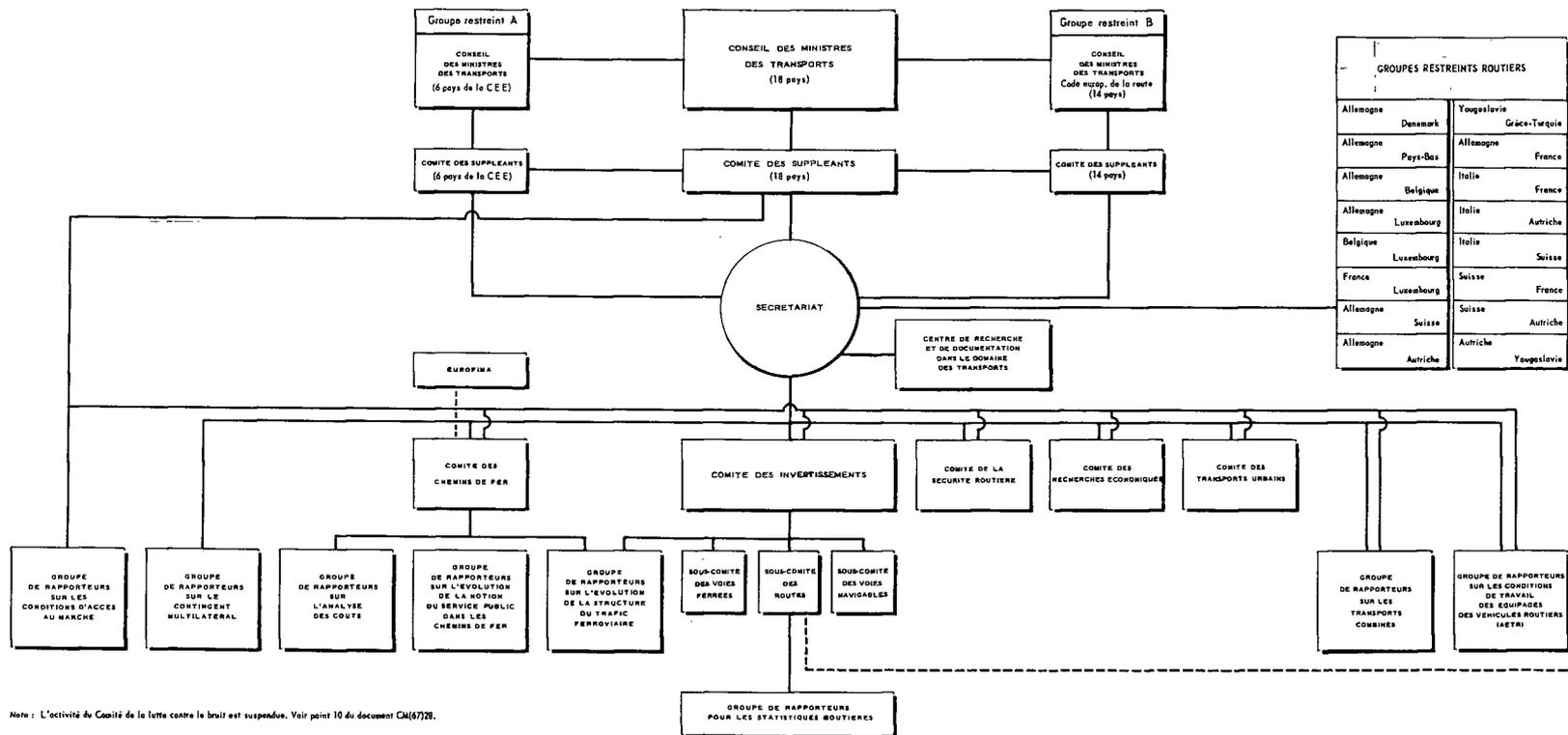
222. Au *Royaume-Uni*, l'oléoduc pour produits bruts Stanlow-Heysham et celui pour produits raffinés Stanlow-Runcorn ont été mis en service.

223. En *Yougoslavie*, où 160 km d'oléoducs pour les produits bruts et 250 km de gazoducs sont en exploitation, la construction de nouveaux oléoducs est en cours sur une longueur de 500 km ; en même temps, le réseau de gazoducs augmentera de 200 km.

ANNEXES

Annexe I

ORGANIGRAMME DE LA CEMT POUR 1968



GROUPES RESTREINTS ROUTIERS		
Allemagne	Danemark	Yougoslavie
		Grèce-Turquie
Allemagne	Pays-Bas	Allemagne
		France
Allemagne	Belgique	Italie
		France
Allemagne	Luxembourg	Italie
		Autriche
Belgique	Luxembourg	Italie
		Autriche
France	Luxembourg	Suisse
		France
Allemagne	Autriche	Suisse
		Autriche
Allemagne	Autriche	Autriche
		Yougoslavie

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

Annexe II

ASSEMBLEE CONSULTATIVE
DU CONSEIL DE L'EUROPE

DIX-NEUVIEME SESSION ORDINAIRE

RESOLUTION 352 (1967)*

**portant réponse au Treizième Rapport annuel
de la Conférence européenne des Ministres des Transports**

L'Assemblée,

1. Remercie la CEMT de lui avoir transmis son XIII^e rapport annuel ;
2. Attache la plus grande importance à ce que la CEMT réalise de nouveaux progrès dans l'établissement de principes communs pour une politique des transports de surface et espère que la décision du Conseil de supprimer le groupe *ad hoc* chargé de l'étude de la politique générale des transports et de procéder lui-même aux discussions conduira à une action plus énergique ;
3. Se félicite de l'importance croissante accordée par la CEMT aux recherches portant sur l'économie des transports en vue d'encourager la formulation scientifique de ces principes communs, et prendra connaissance avec intérêt des résultats du deuxième symposium sur l'économie des transports qui se tiendra à Munich ;
4. Convaincue que les prévisions les meilleurs possibles de la demande de transport aussi bien des voyageurs que des marchandises d'ici à 1975 constituent un élément essentiel pour la mise sur pied d'une politique commune des transports, se félicite des études intégrées actuellement menées par la CEMT dans ce domaine et espère que le plus grand usage sera fait à cet égard des techniques les plus récentes en matière d'économétrie et de sondages ;

* *Discussion par l'Assemblée* le 26 septembre 1967 (11^e séance) (voir Doc. 2263, rapport de la commission économique).

Texte adopté par l'Assemblée le 26 septembre 1967 (11^e séance).

5. Note avec satisfaction que certaines mesures de libération à l'égard des transports internationaux routiers, adoptées par la Résolution 16, sont entrées en vigueur le 1er juillet 1967, mais exprime cependant son inquiétude devant le fait que le développement des transports internationaux routiers à longue distance continue dans une large mesure à être freiné par les conséquences qu'entraînent les différences dans les politiques nationales d'octroi d'autorisations pour les transports routiers intérieurs ;
6. Prie la CEMT de réserver à l'avenir une place dans ses rapports aux faits nouveaux importants survenus dans le domaine de la technologie des transports ;
7. Se montre gravement préoccupée de ce que, malgré d'importantes mesures de rationalisation, la situation financière des chemins de fer soit, selon les propres termes du 13e rapport, «... analogue, sinon plus mauvaise», et appelle l'attention sur l'ampleur du fardeau que cet état de choses fait peser sur le budget des pays membres de la CEMT ;
8. Demande à nouveau à la CEMT de lui fournir des renseignements concernant le projet de tunnel sous la Manche et les conséquences que la construction de ce tunnel pourrait avoir pour les transports européens ;
9. Encourage la CEMT à poursuivre ses travaux sur la prévention des accidents de la route, et exprime en particulier l'espoir que les gouvernements membres ne tarderont pas à mettre en application l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route qu'ils se sont engagés à ratifier, et qu'ils ne relâcheront pas leurs efforts pour aboutir à l'uniformisation des règles de circulation routière de manière à parvenir, dès que possible, à un Code européen de la route.

Annexe III

EXTRAIT D'UNE NOTE DE L'UIC
SUR LA NORMALISATION DES COMPTES
DES ADMINISTRATIONS FERROVIAIRES EN 1966
(n'ayant pas fait l'objet d'un examen par la CEMT)

D'une note de l'UIC relative à l'exercice 1966, 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 1965 une évolution plus favorable. Ils se sont, en effet légèrement améliorés dans six pays — Allemagne, Autriche, Espagne, France, Turquie et Yougoslavie — alors que dans l'exercice précédent l'évolution n'était favorable que pour la Grèce et la Turquie. Dans tous les autres pays, les résultats d'exploitation des réseaux ont continué à se détériorer, et cela d'une façon particulièrement sensible en Italie et au Luxembourg qui figuraient déjà, l'année dernière, parmi les pays dont le rapport des dépenses aux recettes était le plus élevé.

Cette tendance à l'accentuation de l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses qui s'est déjà manifestée dans les exercices précédents est en partie due au fait que la part du trafic assurée par les chemins de fer ne cesse pas de diminuer. Malgré les résultats positifs que certaines Administrations ont pu inscrire à leur actif, le trafic global assuré par l'ensemble des réseaux des pays membres de la CEMT (compte non tenu des résultats de la RENFE qui, pour 1966, ne sont pas tous connus) marque une régression qui se traduit par les chiffres ci-dessous :

	1965/64 %	1966/65 %
Voyageurs transportés	- 1,4	- 3,0
Voyageurs kilomètres	- 0,4	- 1,3
Tonnes transportées	- 2,6	- 3,4
Tonnes kilomètres	+ 0,2	- 1,0

Cependant il résulte de ces données que, aussi bien dans le domaine du trafic des voyageurs que dans celui du trafic des marchandises, le parcours moyen continue à augmenter. Les chiffres ci-dessous montrent que cette augmentation est du même ordre que celle de l'année précédente :

	1965/64 %	1966/65 %
Voyageurs	+ 1,0	+ 0,9
Marchandises	+ 2,8	+ 2,5

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, ainsi qu'il suit :

Allemagne : Les versements effectués par les Pouvoirs Publics au titre de la normalisation des recettes (120 millions de DM) se sont maintenus au même niveau que l'année précédente. Le montant total reçu en atténuation des dépenses est passé de 659,5 millions de DM en 1965 à 749,6 DM en 1966. Les contributions relatives aux retraites ont augmenté de 64 millions de DM. De plus, il est à signaler que, pour la première fois, l'Etat a accordé 40 millions de DM au titre des allocations familiales. Ce montant représente la moitié de la normalisation calculée. Par contre, les contributions aux charges financières ont diminué de 14 millions de DM.

Belgique : Alors que les indemnités et contributions des Pouvoirs Publics portées en majoration des recettes accusent une augmentation de 145 millions de FB, le total des montants versés en atténuation des dépenses a subi une diminution de 1 432 millions de FB.

L'intervention complémentaire « hors normalisation » de l'Etat a évolué comme suit :

L'Etat a consenti une contribution de 2 700 millions de FB pour alimenter le Fonds de renouvellement, ainsi qu'une subvention pour l'équilibre du compte d'exploitation de 1 802 millions de FB, en augmentation respectivement de 220 millions de FB et de 582 millions de FB par rapport à 1965. Cette dernière subvention portée en déduction des dépenses en 1965, a été comptabilisée en recettes en 1966. L'impôt non payé s'élève à 437 millions de FB.

Le total des versements « hors normalisation » s'établit ainsi à 4 939 millions de FB contre 4 066 millions de FB en 1965. A défaut de ces versements, le solde passif de l'exercice aurait été de 5 053 millions de FB au lieu de 114 millions de FB.

France : Les indemnités et remboursements de charges portés en majoration des recettes et qui sont relatifs aux compensations accordées pour l'application de tarifs réduits imposés, sont considérés par la SNCF comme correspondant aux sommes dues. Ils sont passés de 1 008 millions de francs en 1965 à 1 050 millions de francs en 1966. Les contributions des Pouvoirs Publics venant en atténuation des dépenses sont passées de 778 millions de

francs en 1965 à 819 millions de francs en 1966, mais restent toujours sensiblement inférieures aux normalisations calculées.

Ainsi que pour les exercices précédents, les charges relatives aux « Obligations de Service Public » pour le maintien imposé de lignes, d'établissements, de services ou de dessertes déficitaires n'ont pu encore donner lieu à une évaluation.

Italie : Il convient de remarquer que, pour l'exercice 1966, les FS ont reçu de l'Etat, en complément du montant de 29 500 millions de liras, un remboursement s'élevant également à 29 500 millions de liras. Le fait que ce montant complémentaire ne figure pas aux comptes de l'exercice 1966 s'explique par le retard avec lequel est intervenue la loi d'autorisation. Ce montant sera comptabilisé en recettes en 1967.

Les versements effectués par les Pouvoirs Publics au titre de la normalisation en atténuation des dépenses qui, l'année dernière, étaient en régression, sont passés de 99 813 millions de liras en 1965 à 123 079 millions de liras en 1966.

Pays-Bas : Le Gouvernement a, pour la première fois, donné suite à la demande de normalisation, calculée depuis longtemps par les NS, pour les dépenses relatives aux ouvrages d'art et aux installations de sécurité aux passages à niveau. La somme payée s'élève à 11,6 millions de Hfl.

La tendance favorable se manifeste aussi par le fait que le Ministre du Trafic et du Waterstaat s'est déclaré prêt à accorder une contribution provisoire de 35 millions de Hfl inscrits dans le budget national pour l'exercice 1966/67. Comme ce montant ne sera transféré aux NS qu'en 1967 il ne figure pas encore aux tableaux ci-joints. Cependant les NS estiment que pour compenser en 1966 les charges étrangères au chemin de fer, le double au moins du montant accordé aurait été nécessaire.

Suède : La contribution versée aux SJ en compensation du déficit des lignes à faible trafic est inférieure à celle de l'année précédente mais correspond à la somme due.

Luxembourg : Le total des remboursements dans le domaine des dépenses se situe pratiquement au niveau de l'exercice précédent. Dans le domaine des recettes, le total des contributions représente plus de deux fois la somme de l'année dernière. Pour l'essentiel, cette modification est due au fait que la contribution versée au titre des compensations tarifaires en trafic marchandises est passée de 13 millions de FL en 1965 à 153,9 millions de FL en 1966.

Les normalisations accordées correspondent à celles calculées.

Suisse : De même que les années précédentes, aucune normalisation n'a été accordée. Cependant, étant donné le résultat peu favorable de l'exercice, les CFF n'ont eu à verser aucun intérêt sur le capital de dotation mis à leur disposition par la Confédération.

Yougoslavie : Les versements des Pouvoirs Publics au titre des compensations tarifaires ont diminué, passant de 61 497 millions de dinars en 1965 à 8 237 millions de dinars en 1966.

Ainsi qu'il a déjà signalé dans notre rapport précédent, les *Chemins de fer irlandais* reçoivent de l'Etat une contribution annuelle fixe, destinée notamment à couvrir les intérêts des emprunts contractés.

c) *Les normalisations calculées* ont subi les modifications suivantes par rapport à l'année précédente :

Autriche : La normalisation relative à l'insuffisance des charges de renouvellement n'apparaît plus.

France : Le pourcentage des recettes sur lequel est basée l'annuité de renouvellement du matériel a été porté de 8% en 1965 à 9% en 1966. En revanche, la SNCF n'a pas calculé de normalisation au titre de l'insuffisance des charges de renouvellement.

Quant aux charges de retraites et pensions, le calcul était antérieurement effectué en analysant les différents facteurs de disparité existant entre la situation des employeurs du secteur privé et celle qui est faite à la SNCF. En 1966, le montant de la normalisation a été obtenu par la différence entre les dépenses réelles de retraites et pensions et les dépenses normales suivantes :

- montant des cotisations que la SNCF aurait à verser au régime général de Sécurité sociale ainsi qu'aux régimes complémentaires,
- montant des charges correspondant aux avantages supplémentaires non imposés dont bénéficient les agents SNCF par rapport aux salariés du secteur privé.

La normalisation calculée relative aux charges de retraites et pensions s'élevait en 1965 à 1 078 millions de francs, soit 1,95 fois la contribution correspondante de l'Etat. En 1966, elle s'élève à 1 337 millions de francs soit 2,14 fois la contribution correspondante de l'Etat.

Italie : Outre l'annuité d'intérêt et d'amortissement relative aux emprunts pour couvrir le déficit de l'exercice 1962/63, il a été également tenu compte des annuités analogues concernant les déficits des exercices 1963/64 et du deuxième semestre 1964. Signalons encore que la charge découlant de l'application des tarifs CECA a été, pour la première fois, incluse dans la normalisation.

Suède : Deux nouvelles normalisations ont été introduites, à savoir 30 millions de couronnes au titre du renouvellement et 20 millions de couronnes au titre des services déficitaires suburbains.

Norvège : Trois nouvelles normalisations sont à mentionner : elles portent respectivement sur les déficits des lignes secondaires à faible trafic (85 millions de couronnes) et du trafic suburbain (5 millions de couronnes) ainsi que sur les charges découlant des mesures prises pour satisfaire des besoins militaires et des besoins de la défense civile (2,7 millions de couronnes). Ces montants n'ont pu être indiqués que lors de l'établissement des propositions de budget pour 1967.

Dans les *autres pays*, il n'y a pas de modification des modes de calcul, ni de nouveaux postes de normalisation pour autant qu'une normalisation soit faite. Les variations dans le montant des normalisations proviennent de l'évolution des conditions économiques et du trafic ainsi que de relevés statistiques plus exacts (Portugal).

En résumé, on peut dire que, si les normalisations calculées avaient été intégralement accordées — ce qui n'est le cas qu'au Luxembourg — trois des réseaux en déficit, à savoir les CFF, la DB et les SJ auraient vu en 1966 leurs recettes devenir supérieures aux dépenses. L'année dernière, cette constatation ne s'appliquait qu'à la DB. Pourtant cette évolution ne doit pas être interprétée comme le signe d'une amélioration de la situation financière des CFF et des SJ qui accusent maintenant un découvert alors qu'en 1965 ils étaient en équilibre ou en excédent.

Quant aux autres pays, les effets sur la situation financière des réseaux d'une normalisation intégralement accordée peuvent s'apprécier par la constatation que le déficit des réseaux aurait été, dans la quasi-totalité des cas, atténué dans des proportions importantes (Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal).

Pour les chemins de fer yougoslaves, seul et dernier réseau enregistrant un bilan positif, la normalisation intégrale se serait traduite par un déficit. L'explication de ce résultat réside dans le fait que les chemins de fer yougoslaves ont, sur les autres entreprises, l'avantage de n'avoir à verser qu'un taux réduit d'intérêt sur le capital d'Etat, avantage qui s'exprime en 1966 par la somme de 6 040 millions de dinars.

d) *Rapprochement entre les indemnités et contributions accordées et les normalisations calculées.* Le rapport entre les normalisations accordées et celles calculées a évolué ainsi qu'il suit :

	1965	1966
Allemagne DB	0,33	0,35
Belgique	0,77	0,56
France	0 73	0,63
Italie	0 70	0 55
Luxembourg	1,00	1,00
Pays-Bas	-	0,14
Suède*	1,11	0,94

* Compte tenu d'une normalisation calculée par les SJ en majoration de leurs dépenses représentant les intérêts sur le capital investi dans les chemins de fer par l'Etat et non versés à ce dernier.

En conclusion de cette brève analyse des résultats chiffrés, nous ne pouvons que constater, de même que les années précédentes, que les demandes des réseaux ne sont satisfaites que dans un nombre limité de pays et, sauf au Luxembourg, de façon insuffisante.

Le fait que l'octroi d'indemnités égales aux normalisations calculées n'aurait pas abouti à l'équilibre, à l'exception des CFF, de la DB et des SJ, s'explique par l'existence d'autres distorsions des conditions de concurrence dans les transports que celles prises en considération dans la normalisation. Tant que ces distorsions subsisteront, le Chemin de fer n'occupera pas la place qui lui revient normalement dans le concert des transports, compte tenu de ses avantages propres, et ceci au détriment final de la collectivité.

Tableau A. RESULTATS DE LA NORMALISATION DES COMPTES
(Rapport des dépenses aux recettes)

Pays	1965			1966		
	Sans indemnités ni contributions	Avec indemnités et contributions	Après normalisation	Sans indemnités ni contributions	Avec indemnités et contributions	Après normalisation
Allemagne	1,23	1,14	0,97	1,21	1,12	0,95
Autriche	1,36	1,36	1,07	1,35	1,35	1,04
Belgique	1,75	1,22	1,08	1,81	1,37	1,10
Danemark	1,26	1,26	-	1,34	1,34	-
Espagne	1,28	1,28	1,21	1,23	1,23	1,17
France	1,40	1,17	1,10	1,38	1,15	1,06
Grande-Bretagne*						
Grèce	1,57	1,57	1,18	1,62	1,62	1,21
Irlande*						
Italie	1,81	1,35	1,17	1,98	1,55	1,19
Luxembourg	1,55	1,01	1,01	1,74	1,03	1,03
Norvège	1,34	1,34	1,24	1,35	1,35	1,10
Pays-Bas	1,03	1,03	1,01	1,13	1,11	1,01
Portugal	1,31	1,31	1,07	1,35	1,35	1,08
Suède	1,09	0,97	0,98	1,12	1,01	1,00
Suisse	1,00	1,00	0,96	1,01	1,01	0,97
Turquie	1,27	-	-	1,23	-	-
Yougoslavie	1,16	0,95	0,98	1,02	1,00	1,01

* Chiffres non communiqués.

Tableau B. EFFETS DE CERTAINES CORRECTIONS IMPORTANTES
RESULTANT DE LA NORMALISATION DES COMPTES

Pays	Réductions tarifaires		Retraites		Entretien et renouvellement	
	% des recettes		% des dépenses		% des dépenses	
	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Allemagne	+11,15	+11,51	- 7,21	- 7,52	-	-
Autriche	+ 6,83	+ 7,23	-17,86	-16,73	+ 2,98	-
Belgique	+33,40	+36,52	-11,88	-11,46	+ 2,38	+ 1,98
Danemark	-	-	-	-	-	-
Espagne	-	-	-	-	- 2,9	- 2,9
France	+11,91	+11,7	- 8,89	-10,5	+ 0,66	- 1,5
Grande-Bretagne**						
Grèce	+ 7,42	+ 6,60	-16,87	-17,17	- 0,61	- 0,71
Irlande**						
Italie	+37,75	+39,81	-12,31	-13,44	+ 8,74	+ 8,04
Luxembourg	+ 9,66	+22,78	-21,55	-19,92	- 3,07	- 2,84
Norvège	+ 0,28	+ 0,26	- 7,86	- 7,33	-	-
Pays-Bas	-	-	-	-	-	-
Portugal	+15,48	+15,63	- 8,86	- 9,21	+ 3,84	+ 3,60
Suède	-	-	- 2,6*	- 5,1	-	-
Suisse	+ 1,41	+ 1,36	- 2,37	- 2,29	-	-
Turquie	-	-	-	-	-	-
Yougoslavie	-	-	-	-	-	-

* Si les bases de calculs employées en 1965 avaient été les mêmes qu'en 1966, il y aurait eu un pourcentage de 4,3 au lieu de 2,6.

** Chiffres non communiqués.

Annexe IV

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

Exercice 1967

Préalablement à l'examen de l'activité d'EUROFIMA au cours de l'exercice 1967, il est utile de rappeler les résultats de l'exercice 1966, qui ont été approuvés par l'Assemblée Générale le 8 juin 1967. Le résultat brut de l'exercice, soit 5 334 947,95 francs suisses a permis après dotation normale du fonds de réserve ordinaire, de distribuer aux actions libérées en espèces au 1er janvier 1966 un dividende de 4 % (maximum statutaire) et d'effectuer, de même qu'en 1965, un versement de 1 000 000 de francs suisses à la réserve spéciale de garantie. Le total du bilan est passé de 798 millions de francs suisses, à fin 1965 à 839 millions de francs suisses, à fin 1966, malgré des remboursements d'emprunts et de crédits, qui ont atteint 65 millions de francs suisses.

*

* *

En 1967, la Société a pu mener à bien plusieurs opérations importantes.

Le dixième emprunt obligataire émis sur le marché suisse, d'un montant nominal de 30 millions de francs suisses, a été lancé dans le courant du mois de janvier. Les conditions en étaient les suivantes : taux nominal 5 3/4 — durée 17 ans, avec un différé d'amortissement de 4 ans — cours d'émission 100 % (y compris le timbre de 0,6 % à la charge du souscripteur).

Au produit net de cet emprunt public ont été ajoutés un crédit bancaire en francs suisses et des fonds propres. De ce fait, au 31 janvier, la Société a pu déposer de 33 millions de francs suisses.

Six Administrations ont participé à cette opération. Les commandes ont porté, pour la DB sur des locomotives Diesel de ligne, pour la SNCF sur des locomotives Diesel de manœuvre, pour la SNCB sur des automotrices doubles électriques, pour les NS sur des wagons plats à ranchers et des voitures à voyageurs, pour les JZ sur des voitures destinées au trafic international et pour la RENFE sur des wagons-citernes à boggies. Cette dernière commande a donné lieu à un appel d'offres international.

A la fin du mois de mars a été obtenu d'un groupe de banques françaises un crédit bancaire de 25 millions de francs français aux conditions suivantes : taux nominal 7 % — durée 5 ans — remboursement en trois tranches égales, après un différé de 2 ans. Ce crédit pourrait être ultérieurement consolidé par l'émission d'un emprunt obligataire, si les conditions du marché financier français le permettent.

Après cette opération, dans les premiers jours d'avril, EUROFIMA a émis pour la première fois un emprunt en dollars sur le marché européen. Les conditions de cet emprunt d'un montant nominal de 20 millions de dollars étaient les suivantes : taux nominal 6 1/2 % — cours d'émission 98 % — durée 15 ans — remboursement en 5 tranches de 1,5 million de dollars, suivies de 5 tranches de 2,5 millions de dollars, après un différé d'amortissement de 5 ans.

Six Administrations ont participé à ces deux opérations, une répartition identique étant adoptée pour les fonds en dollars et en francs français. Ainsi ont pu être financés, des voitures TEE et des locomotives électriques quadricourant pour la SNCF, des locomotives Diesel de ligne et de manœuvre pour la DB, des autorails pour la RENFE, des locomotives Diesel de manœuvre pour les JZ, des rames électriques triples pour la CP et des locomotives électriques pour les OeBB.

Enfin, au mois de septembre, deux nouvelles opérations ont été conclues. En premier lieu, a été lancé le troisième emprunt obligataire de la Société en Allemagne. Les conditions de cet emprunt d'un montant nominal de 60 millions de Deutsche Mark, étaient les suivants : taux nominal 6 1/2 % — cours d'émission 98 3/3 % — durée 16 ans — remboursement en 13 tranches égales, après un différé d'amortissement de 3 ans.

En second lieu, un crédit bancaire de 25 millions de francs suisses a été obtenu aux conditions suivantes : taux nominal 6 % — cours d'émission 97,50 % — durée 8 ans — remboursement en 6 tranches égales, après un différé de 2 ans.

Six Administrations ont également participé à ces deux dernières opérations, une répartition identique étant adoptée pour les fonds en Deutsche Mark et en francs suisses. Les commandes ont porté, pour la DB sur des locomotives Diesel et sur des locomotives électriques, pour la SNCF sur des voitures de grand confort, pour les JZ sur des voitures destinées au trafic international, pour les OeBB sur des locomotives électriques, pour la RENFE sur des wagons plats à boggies et pour la CP sur des rames électriques triples.

Ainsi, durant l'exercice 1967, EUROFIMA a pu mettre à la disposition de ses membres un total de 230 millions de francs suisses, qui repré-

sentent le montant le plus important emprunté jusqu'alors par la Société au cours d'une seule année.

Ces fonds ont permis le financement de 90 locomotives Diesel de puissances variées, 20 locomotives électriques (dont 6 locomotives quadricourant), 15 rames électriques, 34 autorails, 156 voitures (dont 24 voitures TEE et 48 voitures d'un confort identique à celui des TEE) et 302 wagons (dont 261 wagons à boggies).

L'éventail des ressources — libellées en quatre monnaies différentes — qui a permis la réalisation de ces opérations constitue pour la Société un sujet de satisfaction et un encouragement à poursuivre, en vue de l'ouverture à ses émissions de nouveaux marchés de capitaux, les démarches dans lesquelles la Conférence Européenne des Ministres des Transports a bien voulu lui accorder son appui.

Annexe V

EVOLUTION DU TRAFIC DES VOYAGEURS
PAR CHEMINS DE FER

Chiffres provisoires
1967/1966 (en %)

Pays	Voyageurs transportés	Voyageurs kilomètres
Allemagne (Chemins de fer fédéraux)	- 5,00	- 6,7
(Autres chemins de fer)	- 5,3	- 5,5
Autriche (Chemins de fer fédéraux)	- 4,4	- 8,8
Belgique	- 1,7	- 1,8
Danemark (Chemins de fer de l'Etat)	- 0,9	- 3,3
(Chemins de fer privés)	- 10,9	- 9,8
Espagne (RENFE)	- 11,7	- 0,7
France	0 %	- 0,3
Grèce	- 10,5	- 15,0
Irlande	- 4,6	+ 1,1
Italie	+ 0,35	+ 1,69
Luxembourg	+ 19,2	+ 13,4
Norvège	- 5,0	- 2,2
Pays-Bas	- 3,7	- 3,5
Portugal	+ 5,2	+ 4,4
Royaume-Uni	- 0,5	
Suède (Chemins de fer de l'Etat)	- 10,8	- 5,3
Suisse (Chemins de fer fédéraux)	- 4,2	- 2,9
Turquie		
Yougoslavie	- 8,0	- 11,8

Annexe VI

EVOLUTION DU TRAFIC DES MARCHANDISES
PAR CHEMINS DE FER

Chiffres provisoires
1967/1966 (en %)

Pays	Tonnes transportées	Tonnes kilomètres
Allemagne (Chemins de fer fédéraux)	- 2,00	- 3,7
(Autres chemins de fer)	- 3,00	- 1,0
Autriche (Chemins de fer fédéraux)	- 4,4	- 2,5
Belgique	+ 0,25	- 2,3
Danemark (Chemins de fer de l'Etat)	+ 0,3	- 0,1
(Chemins de fer privés)	- 8,5	- 4,6
Espagne (RENFE)	+ 4,8	+ 10,4
France	- 2,1	- 1,8
Grèce	- 12,0	- 6,5
Irlande	+ 5,6	+ 12,1
Italie	+ 8,15	+ 6,74
Luxembourg	- 3,2	+ 0,4
Norvège	+ 11,1	+ 10,9
Pays-Bas	0	- 2,5
Portugal	+ 3,7	+ 7,6
Royaume-Uni	- 5,9	- 7,9
Suède (Chemins de fer de l'Etat)	- 5,00	- 7,3
Suisse (Chemins de fer fédéraux)	+ 2,3	+ 3,5
Turquie		
Yougoslavie	- 4,0	- 3,4

Annexe VII

**DONNEES CONCERNANT LES TRANSPORTS ROUTIERS
VARIATIONS EN % 1967/1966**

Pays	Parc de véhicules à 4 roues	Consommation d'essence	Consommation de gaz-oil
Allemagne	+ 5,9	+ 4,3	0
Autriche	+ 7,9	+ 18,9	- 1,9
Belgique	+ 8,3		
Danemark		+ 8,00	
Espagne	+ 24,00	+ 18,6	+ 6,9
France			
Grèce			
Irlande	+ 5,1	+ 8,4	+ 17,4
Italie	+ 14,2	+ 10,4	+ 9,1
Luxembourg	+ 6,2	+ 9,0	+ 6,00
Norvège	+ 8,6	+ 4,8	+ 6,7
Pays-Bas	+ 8,00		
Portugal			
Royaume-Uni	+ 8,2*	+ 7,5	+ 6,3
Suède	+ 4,8	+ 4,3	+ 4,3
Suisse	+ 4,3	+ 11,0	- 11,5
Turquie			
Yougoslavie			

* Y compris les véhicules à 3 roues.

Annexe VIII

ACTIVITE DES GRANDS PORTS MARITIMES

Pays	Trafic 1967 (millions de tonnes)	Trafic 1966 (millions de tonnes)	Variations par rapport à 1966 en %
Allemagne (tous les ports maritimes)	105,185	107,319	- 2,0
dont :			
Hambourg	35,421	37,487	- 5,5
Brême	17,392	17,322	- 0,4
Wilhelmshaven	19,946	20,274	- 1,6
Belgique			
Anvers (pour les neuf premiers mois) :			
Voie maritime	40,971	44,173	- 5,7
Espagne	93,115	81,916	+ 13,7
France (10 ports les plus importants)	154,416	148,766	+ 8,2
dont :			
Marseille	61,305	62,418	
Le Havre	36,157	29,689	+ 22
Dunkerque	16,461	16,047	+ 2,5
Grèce			
Irlande			
Italie	236,744	213,800	+ 11
Norvège (10 mois)	27,57	25,60	+ 7,7
Pays-Bas	174,3	162,2	+ 7,5
dont :			
Rotterdam	141,4	130,4	+ 8,4
Amsterdam	14,3	14,5	- 1,4
Portugal (11 mois)	7,024	7,261	- 3,3
Royaume-Uni			
Suède (11 mois)	49,0	50,5	- 3
Turquie			
Yougoslavie	14,289	14,620	- 2,4

PUBLICATIONS DE L'OCDE
2, rue André-Pascal, Paris XVIe
N° 24 252 - Septembre 1968

IMPRIME EN FRANCE

0

