

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

VOLUME I

(25^e Rapport Annuel-1978)

LES TRANSPORTS ET L'ACTIVITE DE LA CONFERENCE

RAPPORT GENERAL D'ACTIVITE

(ANNEE 1978)

CENT

CONFERENCE EUROPEENNE DES
MINISTRES DES TRANSPORTS

Volume I
(25ème Rapport Annuel - 1978)

LES TRANSPORTS ET L'ACTIVITE DE LA CONFERENCE

CORRIGENDUM

Page 117 du texte français : INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS

Prière de remplacer les données relatives à l'Autriche et à la Belgique par celles figurant ci-après :

Austria	1975	654 420	174 490												
	1976	728 720	189 260												
	1977	790 500	213 840												
Belgique	1975	2 289 400	502 600	4 372	5 430	9 802	10 576	5 093	53 086	29 495	87 674	757	4 261	5 018	113 070
	1976	2 621 718	569 514	5 944	6 117	12 121	4 412	6 186	67 837	34 246	108 269	859	3 625	4 484	129 286
	1977	2 828 796	602 781	6 169	7 714	13 883	6 160	7 046	74 424	33 751	115 221	932	4 659	5 591	140 855

Page 113 English text : INLAND TRANSPORT INVESTMENT

You are requested to substitute to the Austria and Belgique informations the followings :

Austria	1975	654 420	174 490												
	1976	728 720	189 260												
	1977	790 500	213 840												
Belgium	1975	2 289 400	502 600	4 372	5 430	9 802	10 576	5 093	53 086	29 495	87 674	757	4 261	5 018	113 070
	1976	2 621 718	569 514	5 944	6 177	12 121	4 412	6 186	67 837	34 246	108 269	859	3 625	4 484	129 286
	1977	2 828 796	602 781	6 169	7 714	13 883	6 160	7 046	74 424	33 751	115 221	932	4 659	5 591	140 855

EUROPEAN CONFERENCE OF
MINISTERS OF TRANSPORTS

Volume I
(25th Annual Report - 1978)

TRANSPORT AND THE ACTIVITY OF THE CONFERENCE

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

VOLUME I

(25^e Rapport Annuel-1978)

**LES TRANSPORTS
ET
L'ACTIVITE DE LA CONFERENCE**

RAPPORT GENERAL D'ACTIVITE

(ANNEE 1978)

CENT

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a été créée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle groupe les Ministres des Transports des 19 pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Yougoslavie (pays associés : Australie, Canada, États-Unis, Japon).

La CEMT a pour objectifs :

- de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale ;*
- de coordonner et de promouvoir les travaux des Organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens (rail, route, voies navigables), compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.*

*
* *

© CEMT, 1979

La diffusion des ouvrages publiés par la CEMT est assurée par le Service de Vente des Publications de l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France.

TABLE DES MATIERES

Première Partie

ACTIVITÉ GÉNÉRALE

Chapitre I.	LES STRUCTURES ET LE FONCTIONNEMENT DE LA CONFÉRENCE.	7
Chapitre II.	L'ACTIVITÉ DE LA CEMT.	12
Chapitre III.	LES RELATIONS EXTÉRIEURES.	15

Deuxième Partie

DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE LA CEMT

Chapitre I.	L'ORGANISATION DES TRANSPORTS	21
	A. Approche générale.	21
	B. Les problèmes du transit.	22
	C. Transports combinés	24
	D. Les Investissements	25
Chapitre II.	PROBLEMES SPÉCIFIQUES.	28
	A. Les transports urbains	28
	B. Activité de la Société EUROFIMA	29
	C. Circulation et signalisation routières	33
	D. Circulation routière pendant la période des vacances d'été.	35
	E. Sécurité routière	36
	F. Transport des personnes handicapées.	39
Chapitre III.	RECHERCHES ÉCONOMIQUES ET DOCUMENTATION	41

Troisième Partie

ÉVOLUTION DU TRAFIC ET DES INVESTISSEMENTS

Chapitre I.	PARTIE GÉNÉRALE.	55
Chapitre II.	CHEMINS DE FER.	61
Chapitre III.	ROUTES.	65
Chapitre IV.	VOIES NAVIGABLES OLÉODUCS ET PORTS MARITIMES	69
Annexe :	Données statistiques sur le transport aérien intra-européen.	119

*
* *

ANNEXES

Annexe I.	Organigramme	123
Annexe II.	1. Composition des Bureaux	125
	2. Liste des Délégués aux Conférences de Bruxelles et de Paris.	126

Première Partie

ACTIVITÉ GÉNÉRALE

*VINGT-CINQUIÈME RAPPORT ANNUEL
DE LA CEMT*

[CM(79)1]

CHAPITRE I

LES STRUCTURES ET LE FONCTIONNEMENT DE LA CONFÉRENCE

1978 a été une année particulièrement importante dans la vie de la Conférence qui, créée le 17 octobre 1953, était ainsi appelée à célébrer le 25ème Anniversaire de son institution.

Cette célébration a eu lieu lors de la 47ème session du Conseil des Ministres de la CEMT qui s'est tenue les 31 mai et 1er juin 1978 à Bruxelles dans la ville même où le Protocole diplomatique instituant la Conférence avait été élaboré, défini et signé. Cette session a d'ailleurs permis de réunir dans une séance solennelle les organisations gouvernementales avec lesquelles la CEMT entretient des relations étroites du fait de leurs activités sur le plan européen et dans les domaines qui intéressent les transports. L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques, la Communauté Économique Européenne et sa Commission, la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies, le Conseil de l'Europe ainsi que la Société Eurofima ont été représentés et sont intervenus au cours de cette séance solennelle, sur le plan notamment de leurs relations avec la CEMT et le développement de son activité. La Prévention Routière Internationale participait également à cette séance solennelle et représentait les organisations professionnelles. Les interventions des représentants de ces organisations ont d'ailleurs fait l'objet d'une publication spéciale.

La deuxième session pour 1978 du Conseil des Ministres a eu lieu à Paris, le 12 décembre.

C'est lors de cette session que la composition du bureau de la Conférence a été retenue pour 1979. La présidence en sera assurée par le Ministre président du Comité fédéral des transports et des communications de Yougoslavie; la première vice-présidence par le Ministre des Transports de la République fédérale d'Allemagne; la seconde vice-présidence par le Ministre des Communications de la Finlande.

La célébration de son 25ème Anniversaire a été l'occasion pour la Conférence de réfléchir sur son activité passée et de chercher à définir ses voies et moyens d'actions pour l'avenir en vue de promouvoir, conformément aux termes de son Protocole, l'organisation future des transports intérieurs en Europe.

Cette réflexion qui a pris en considération les éléments et les perspectives prévisibles qui devraient déterminer la future politique des transports dans la région de l'Europe entrant dans le domaine de la CEMT a conduit la Conférence à modifier son organisation et ses structures de travail en vue de leur donner toute la souplesse nécessaire pour traiter les problèmes dans leur réalité et dans une approche aussi concrète que possible.

1. Les objectifs de l'adaptation structurelle

A la lumière du rapport et de la résolution qu'ils ont adoptés lors de la session du Conseil à Bruxelles et dont on trouvera le texte intégral dans le deuxième volume du présent rapport annuel, il apparaît que les Ministres, en prévoyant d'apporter des ajustements à l'organisation et aux structures de travail de la CEMT, ont été préoccupés par le souci de donner à la Conférence les possibilités de continuer à développer son action d'une manière efficace au regard du contexte économique et social actuel dans lequel se place le secteur des transports ainsi que de ses perspectives d'évolution.

De ce point de vue il a été considéré qu'il convenait de faire en sorte que la CEMT puisse porter toute son attention sur certains aspects des modalités et conditions de l'exercice de sa mission en liaison avec les problèmes concernant les transports qui se manifestent ou se manifesteront avec plus d'acuité que par le passé et parmi lesquels on peut citer, comme le rapport l'indique :

- ”l’intégration européenne observée aux niveaux politique, économique et social;
- ”l’interdépendance toujours croissante des modes de transport et la place prise par différents processus de transport nécessitant la collaboration obligée de plusieurs modes;
- ”les problèmes du coût de la main-d’œuvre dans les transports et les problèmes d’emploi, étant donné que les uns et les autres se posent à présent dans des termes préoccupants et capitaux pour l’ensemble du secteur;
- ”la nécessité de mieux réaliser la jonction entre les problèmes examinés sur le plan théorique de la recherche économique et les préoccupations politiques et concrètes du Conseil, ceci étant observé bien qu’il faille garantir à la recherche une relative indépendance pour qu’elle puisse progresser;
- ”la nécessité de couvrir plus largement qu’actuellement le domaine de la recherche technologique en profitant notamment d’études réalisées dans d’autres enceintes pour en dégager les résultats économiques et les implications pour les transports et pour aider à la prise de décision politique;
- ”les facteurs exogènes aux transports, comme l’environnement, l’énergie et l’aménagement du territoire, dans l’étude du secteur des transports”.

Ces considérations ont conduit à examiner le problème des relations de la CEMT avec les autres organisations internationales s’intéressant aux transports. Les résultats de cette réflexion seront exposés au Chapitre III ci-après.

Mais c’est plus essentiellement la nature des problèmes à traiter et la manière dont il conviendrait de les aborder qui ont constitué les éléments les plus fondamentaux des ajustements de structure retenus. L’analyse de ces problèmes fait apparaître que les solutions qu’on peut apporter conduisent à dépasser très fréquemment les aspects spécifiques propres à un mode de transport et à rechercher le bon ajustement des prestations de transport aux besoins du trafic dans une approche générale et de caractère intermodal.

On peut, à cet égard, citer à titre d’exemple :

- ”la recherche des possibilités d’accroître la productivité et la rentabilité des différents modes;
- ”les avantages et les inconvénients des politiques influençant la répartition modale des trafics;
- ”les problèmes du coût de la main-d’œuvre et d’emploi;
- ”la politique commerciale;
- ”le coût et la tarification des transports;
- ”les inégalités de concurrence;
- ”la politique infrastructurelle et l’utilisation rationnelle des réseaux;
- ”la mise en valeur de la complémentarité des modes et celle des systèmes combinés, y compris l’étude de l’incidence des modes de transport non traditionnellement examinés par la Conférence sur les trois modes terrestres;
- ”la recherche technologique dans les différents systèmes de transport et l’analyse des résultats sur le plan économique”.

Ces considérations ne conduisent pas à écarter toute approche modale d’ordre spécifique. Il reste en effet de nombreux domaines où les actions à prévoir se rapportent à un mode de transport déterminé. A cet égard, les travaux effectués, en cours ou que la CEMT pourra entreprendre à l’avenir conservent toute leur valeur.

Mais l’on se trouve actuellement en présence d’une situation qui pose des problèmes d’ordre structurel quant à l’organisation des transports en Europe et qui ne peuvent être réglés que par une approche d’ensemble. Ces problèmes peuvent être d’ordre général, régional ou local. Mais les limites des ressources disponibles conduisent à rechercher l’utilisation optimale des moyens et des possibilités offertes par les différents modes.

2. *Les ajustements de structure*

En regard aux responsabilités de la CEMT concernant des problèmes de transport qu'elle aura à traiter selon leurs aspects qui viennent d'être rappelés, les ajustements structurels de la Conférence ont été envisagés dans les trois objectifs suivants :

- permettre aux Ministres de la Conférence de traiter les problèmes de transport sous un angle concret et au niveau correspondant à leur responsabilité sur le plan politique;
- renforcer le rôle du Comité des Suppléants dans la direction des activités de la CEMT et dans la préparation des sessions du Conseil des Ministres;
- mettre en place des structures de travail qui permettent de traiter les problèmes dans une approche concrète et correspondant à la réalité.

Le Conseil lors de sa session de Bruxelles a estimé que ces objectifs pouvaient être atteints sans modifier le Protocole de 1953 dont les dispositions permettent de mettre en œuvre les mesures souhaitées.

Comme il vient d'être dit, toute l'attention de la CEMT sera retenue par le souci de permettre au **Conseil des Ministres**, organe majeur de la Conférence, d'examiner les problèmes et d'en définir les solutions au niveau et dans le cadre de caractère politique où doivent se situer les interventions des Ministres.

C'est dans cet esprit que, selon une orientation déjà amorcée depuis quelques années, les sessions du Conseil seront organisées de manière que les Ministres puissent à la fois d'une part, procéder à une réflexion d'ensemble sur les orientations à suivre en matière de politique des transports et, d'autre part pouvoir prendre des décisions effectives sur des questions d'ordre concret qui doivent être réglées en vue de répondre ou de remédier à la réalité de la situation. Il s'agit donc d'une démarche qui tend à concilier, dans une approche opérationnelle, l'exploration et la recherche des lignes d'action d'ordre général et à terme de la politique des transports, et l'intervention de mesures correspondant aux aspects et aux nécessités de la situation présente ou directement prévisible.

L'approche d'ordre prospectif des problèmes sera réalisée par l'organisation, lors de certaines sessions du Conseil des Ministres, d'un débat général sur un thème important devant permettre, notamment par l'échange des informations sur les préoccupations et les politiques suivies par les divers pays Membres de la Conférence ainsi que par la confrontation des souhaits ou des intentions exprimés, de dégager les voies d'action dans lesquelles il conviendrait de s'engager.

Une attention toute particulière sera apportée à l'approche d'ordre concret des problèmes. Il importe, en effet, que l'activité de la Conférence puisse se traduire par des prises de position apportant des solutions ou des moyens de solution aux problèmes tels qu'ils se présentent dans la réalité.

Ce doit être une des tâches essentielles du **Comité des Suppléants** d'organiser dans le sens qui vient d'être défini, les sessions du Conseil des Ministres. C'est, en effet, sur ce Comité que repose très directement la charge de la bonne préparation de ces sessions du Conseil, ainsi que celle de déterminer les suites à donner aux discussions et aux décisions des Ministres. Il doit être placé dans des conditions qui lui permettent de remplir pleinement sa mission.

C'est à cette fin qu'en outre du rôle joué par le bureau du Comité des Suppléants, composé de représentants de trois délégations des pays Membres, il a été décidé de créer un **Comité Directeur** réunissant autour des délégations membres du bureau, trois autres délégations qui seront choisies de telle manière qu'il y ait toujours dans la composition du Comité, un équilibre entre les pays appartenant à la Communauté Économique Européenne et les pays n'appartenant pas à cette Communauté, ainsi qu'un équilibre représentatif des diverses situations géo-économiques des pays Membres de la Conférence. La désignation des membres du Comité sera également effectuée par un système de renouvellement permettant à la fois d'assurer la continuité d'action nécessaire ainsi que l'accès successif de toutes les délégations aux travaux du Comité.

Ce Comité Directeur aura pour tâche de présenter au Comité des Suppléants des propositions concernant :

- les suites à donner aux discussions intervenues et aux décisions prises par les Ministres lors des sessions du Conseil;
- l'ajustement des travaux des organes subsidiaires aux objectifs de la Conférence;

- le contrôle général des activités de la Conférence et de son Secrétariat ;
- l'établissement des relations avec les autres organisations internationales.

Ce nouvel organe de travail a donc essentiellement pour objet de faciliter la tâche du Comité des Suppléants dont la charge d'intervention sera particulièrement lourde et importante eu égard à l'appréciation qu'il devra directement porter sur les travaux des organes de travail ad hoc mis en place, selon les besoins, dans le cadre des nouvelles structures. Il ne s'agit donc pas pour le Comité Directeur ni de se substituer aux compétences et aux responsabilités du Comité des Suppléants ni de faire écran ou de jouer un rôle de filtre à l'égard de la présentation au Comité des Suppléants des résultats des travaux des organes subsidiaires.

La position principale de principe qui a été retenue est celle de la suppression des Comités et des organes de travail sectoriels. Cette position correspond aux objectifs définis plus haut et à l'opportunité soulignée de pouvoir disposer de la plus grande souplesse dans l'organisation du travail aux fins de traiter les problèmes selon les modalités et dans les conditions les plus expédientes pour leur examen et leur règlement et notamment dans le cadre général ou intermodal dans lesquels leur étude doit s'inscrire.

Les organes de travail nécessaires seront à cet égard institués selon les circonstances et les besoins sous la forme de groupes "ad hoc" qui, tout en restant ouverts à toutes les délégations des pays Membres, seront pour l'essentiel composés par les délégations plus spécialement concernées par la question à traiter et avec des participants à compétence diversifiée permettant d'aborder les différentes faces des problèmes. Cette conception n'est en fait qu'un élargissement d'une formule déjà utilisée par la CEMT et qui s'était déjà développée dans le passé avec notamment la création du groupe des transports combinés, du groupe pour les transports à grande vitesse, de celui pour l'étude des transports concernant le Moyen-Orient ainsi que du groupe pour l'étude des problèmes du transit institué il y a quelques mois.

Ce recours à la formule des groupes de travail sera également utilisé pour l'examen des problèmes qu'il conviendra de traiter d'une manière spécifique dans les trois secteurs des transports terrestres, les chemins de fer, les transports routiers, la navigation intérieure ainsi que dans le domaine des investissements.

En outre de l'utilisation de la formule des groupes de travail, il a été également estimé que pour certaines matières, comme celles pour lesquelles il convient essentiellement de faire un synthèse des situations dans les pays Membres, on pourrait utilement confier la mission à un rapporteur ou à un groupe de rapporteurs.

C'est dans le même souci d'aborder les problèmes sous un aspect concret et opérationnel qu'il a été prévu de recourir plus effectivement que par le passé à la formule des groupes restreints, tels que la formation et les conditions de fonctionnement en sont précisément prévues à l'article 8 du protocole.

L'expérience du passé et l'analyse de certaines questions actuelles font en effet apparaître que ces questions, soit n'intéressent que quelques pays Membres soit que, même si elles ont un aspect d'intérêt général, leur solution est conditionnée par le règlement de situations ou de difficultés d'ordre régional ou local. Il n'y a donc des avantages à les traiter au premier chef dans un cadre bilatéral ou multilatéral.

Trois Comités ont toutefois été maintenus dans le cadre de la réforme : à savoir, le Comité de la Recherche Economique, le Comité de la Circulation et de la Signalisation Routières, le Comité de la Sécurité Routière. Ces exceptions au principe général ont été motivées par la nature des activités de ces Comités intéressés par des questions soit d'ordres limité, technique ou spécialisé, soit présentant entre elles des liens constants, et qui, de ce fait, ne pouvaient être traitées cas par cas sans le risque d'un émiettement et d'une dispersion des travaux préjudiciables à leur efficacité. On se trouve d'ailleurs, en ce qui concerne les Comités concernés en présence de domaines qui par leur nature, leur caractère et les évolutions qui les concernent ont des traits tout à fait propres et demandent à être suivis d'une manière permanente par un organisme spécifique et responsable.

La Conférence s'est longuement interrogée sur l'intérêt de maintenir le Comité des transports urbains. Ce secteur dont l'organisation relève pour l'essentiel de la compétence des collectivités régionales ou locales n'est pas cependant sans concerner les Ministres des Transports dont la responsabilité se trouve impliquée, à divers titres, à propos de ces transports. Il est évident que le problème des conditions de déplacements des personnes en milieu urbain est l'un des plus importants qui se posent actuellement. Ce problème de notre société moderne se retrouve dans tous les pays Membres de la CEMT. Mais du fait de son importance, la Conférence n'est pas la seule à s'en préoccuper.

Toutes ces considérations ont conduit à estimer que la Conférence devrait éviter de multiplier les études en la matière et tenir compte des travaux effectués dans d'autres instances. Il importait surtout qu'elle puisse, à la lumière de tous les travaux qui se développent dans ce domaine, s'efforcer essentiellement de donner les impulsions politiques opportunes.

C'est dans ces conditions qu'il a été décidé de remplacer le Comité des Transports Urbains par un groupe de coordination concernant les transports dans les agglomérations, avec un effectif restreint et qui aurait pour objet d'apprécier les travaux faits par les organisations internationales qui se sont intéressées au problème, et notamment l'OCDE, aux fins :

- d'en tirer parti sur le plan politique au niveau de la CEMT ;
- de dégager les voies d'étude que devrait suivre la Conférence.

Telles sont les grandes lignes de la réforme retenue par la CEMT pour la direction et l'organisation de son activité future et qui doivent être mises en œuvre à compter du 1er janvier 1979. Tous les aspects de cette nouvelle méthode de travail se retrouveront développés dans les chapitres qui suivent et notamment dans la deuxième partie du présent volume du rapport annuel.

On trouvera à l'Annexe I ci-après, le schéma général de l'organigramme futur de la Conférence.

3. *Le fonctionnement de la Conférence*

Comme il a été dit plus haut, le **Conseil des Ministres** a tenu deux sessions, la 47ème les 31 mai et 1er juin 1978 à Bruxelles, et la 48ème à Paris, le 12 décembre.

Le **Comité des Suppléants** a tenu six sessions, les 12 janvier, 20 et 21 avril, 31 mai, 6 juillet, 26-27 octobre et 11 décembre.

Les ajustements structurels ont commencé à être mis en place au cours du second semestre 1978. En attendant toutefois que ces ajustements soient complètement entrés en pratique, les organes de travail (comités et groupes) existants ont continué à fonctionner, ne serait-ce que pour leur laisser le temps de terminer les travaux en cours. Certains de ces travaux auront d'ailleurs à être poursuivis en 1979 dans des conditions qui seront définies par le Comité des Suppléants.

En outre de la poursuite de ces travaux concernant l'organisation des transports, la Conférence a développé son activité tout au long du premier semestre 1978 en vue de l'élaboration de la "réforme structurelle". Cette élaboration a été effectuée par un groupe de rapporteurs sous la présidence de la délégation belge, assisté de représentants des délégations allemande, espagnole, française, britannique et suisse.

Conformément aux dispositions arrêtées, le **Comité Directeur** dont il a été question plus haut, s'est réuni le 13 décembre 1978, le lendemain de la session du **Conseil des Ministres**, en vue de faire des propositions au Comité des Suppléants, pour sa session du 11 janvier 1979, en ce qui concerne, d'une part, les suites à donner aux discussions et décisions prises par le Conseil et, d'autre part, le développement du travail futur de la Conférence.

Ce Comité est composé, pour 1979, par les représentants des délégations des pays Membres du bureau : Yougoslavie, Allemagne, Finlande et de celles des trois pays suivants : Belgique, Autriche, Danemark; compte tenu du rôle joué par la délégation belge dans l'élaboration de la réforme et de sa grande expérience des problèmes de la CEMT, la présidence du Comité a été confiée à cette délégation.

Dans le fonctionnement de la Conférence, il convient également de mentionner l'apport donné aux activités de la CEMT par ses quatre pays associés : les États-Unis, le Japon, le Canada et l'Australie. Bien que ces pays ne soient pas toujours directement concernés par toutes les questions relatives au développement de la politique des transports en Europe, il n'en reste pas moins vrai que l'organisation des transports terrestres au niveau européen ne peut leur être indifférente eu égard aux problèmes des échanges et des trafics d'ordre international avec le Continent européen auxquels ils participent. La connaissance des résultats des politiques et des expériences de ces pays associés à l'égard de certaines situations et de certains problèmes est également des plus intéressantes pour la détermination des options à prendre par la CEMT. La présence de ces pays aux réunions des organes de la Conférence et les contributions qu'ils apportent à leurs travaux constituent des éléments précieux pour les orientations des activités de la CEMT. Les ajustements structurels ci-dessus rappelés doivent également permettre d'améliorer la participation des pays associés aux activités de l'organisation.

CHAPITRE II

L'ACTIVITÉ DE LA CEMT

L'activité de la Conférence, pour 1978, a été poursuivie dans le sens du programme de deux ans adopté par le Conseil des Ministres lors de sa session d'Athènes au mois de juin 1977 et qui a été présenté dans le 24ème Rapport annuel.

Ce programme constituait déjà en lui-même une amorce des questions dont l'intérêt devait retenir l'attention de la CEMT. Elles ont été reprises et développées lors de l'examen du travail à effectuer par la Conférence et de la manière dont les problèmes devraient être réglés. Les conclusions de cet examen ont été exposées au point 1 du Chapitre premier ci-dessus.

Plus précisément, le Conseil des Ministres a été appelé à traiter, au cours de ses deux sessions de 1978 :

- du relèvement du contingent multilatéral de la CEMT pour les transports de marchandises par route ainsi que de la libéralisation de certains transports;
- de la promotion des transports combinés;
- de nouvelles dispositions concernant les règles de circulation et de signalisation routières;
- de nouvelles actions concernant la sécurité routière.

Il s'est également penché sur les trois problèmes suivants :

- celui de l'écoulement de la circulation pendant la période d'été dans les pays Membres de la CEMT;
- celui du transport des personnes handicapées;
- l'activité de la Société EUROFIMA créée, on le sait, à l'initiative de la CEMT et qui conduit celle-ci, à suivre l'action de la Société et à faire en sorte, comme il est prévu, qu'elle reçoive le soutien des Gouvernements.

Comme on le verra ci-après dans les chapitres de la Partie II du présent rapport, les Ministres ont pu généralement sur tous ces points, adopter les rapports présentés ainsi que les Résolutions qui les accompagnaient et qui concrétisaient leur position en ce qui concerne les actions à mener sur le plan politique.

En outre de ces questions dont l'examen a pu aboutir à des prises de positions effectives, la Conférence et son Conseil des Ministres ont continué à suivre les évolutions dans les positions de ses pays Membres concernant les perspectives d'harmonisation en matière de changements d'heure légale.

L'attention a été également portée sur les problèmes relatifs à l'institution par le Gouvernement autrichien de taxes sur les transports routiers.

Cette question se rattache aux problèmes des insuffisances de capacité, notamment d'infrastructure routière et de toutes les gênes provoquées par la circulation des véhicules routiers et en particulier des poids lourds dans certains pays et, plus particulièrement ceux de transit, qui ont à supporter les charges du trafic et à essayer d'y faire face, sans trouver aucune contrepartie aux efforts qui leur sont demandés.

Il est certain que les conditions et les nécessités des échanges de notre monde actuel ne peuvent que souffrir de tous les obstacles qui s'opposent à leur réalisation. Les pays concernés sont d'ailleurs bien conscients de l'intérêt de respecter le principe de la liberté du transit sur leur territoire. Encore faut-il qu'il soit possible de l'assurer.

Les difficultés rencontrées avaient notamment été mises en évidence lors de l'étude effectuée par la CEMT à propos du développement par la voie terrestre, des transports concernant le Moyen-Orient dont les conclusions ont été présentées au Conseil des Ministres lors de sa session du mois de décembre 1977, et qui ont été développées dans le 24ème rapport annuel pour l'année 1977.

En fait, il est apparu que ces difficultés n'étaient pas seulement liées à l'accroissement circonstanciel du volume du trafic par la voie terrestre, consécutif à l'engorgement des ports des pays du Moyen-Orient, mais qu'on se trouvait en présence d'un problème de fond concernant les possibilités d'exécution des transports internationaux.

On trouvera exposés dans les chapitres ci-après de la deuxième partie du présent volume du rapport annuel, les éléments détaillés de ce problème du transit et la manière dont la Conférence envisage de l'examiner. Il est certain que l'analyse du problème en cause et des voies de solution à lui trouver est venue conforter la CEMT sur la nécessité d'aborder l'organisation des transports au niveau européen sous une approche générale et intermodale et dans un cadre international.

La CEMT se prête, par ses structures, dont la flexibilité a été accrue par la "réforme" dont il a été question, à cette prise de conscience au regard des aspects d'ensemble de l'organisation des transports en Europe.

La Conférence se présente comme un lieu de rencontres permettant, au regard de l'expression des intérêts de ses pays Membres, de trouver dans une discussion ouverte les possibilités d'une action effective et organisée.

On rappellera, par ailleurs, que le Conseil des Ministres a donné à la Conférence la mission de développer l'apport de ses travaux sur le plan scientifique aux prises des décisions d'ordre politique. A cet égard, non seulement les thèmes d'étude seront de plus en plus ajustés à la réalité des problèmes à traiter, mais également le calendrier des travaux scientifiques sera établi de telle manière que leurs résultats puissent être en temps opportun intégrés dans les éléments de réflexion présentés aux sessions du Conseil des Ministres. C'est également dans cet objectif que la CEMT a procédé à une restructuration des moyens d'appui qu'elle peut apporter par la documentation à la détermination de la connaissance des problèmes, par une réforme des moyens actuellement utilisés et notamment sur le plan du système informatisé connu sous le sigle CIDET.

En bref, la CEMT consciente de l'aspect des problèmes d'ordre économique et social auxquels le secteur des transports a et aura à faire face, s'efforce de répondre par les moyens les plus adaptés aux questions dont le règlement engage ses interventions.

C'est dans la ligne des considérations qui précèdent que la CEMT a tracé son programme de travail pour les prochaines années. Celui-ci a été établi de manière à permettre au Conseil des Ministres de se pencher en temps opportun sur les questions qui requièrent son intervention.

Il est certain que, en fonction des lignes directrices de son activité pour le futur, retenues pour la mise en place des ajustements structurels de son organisation de travail et dont il a été question plus haut, la Conférence, en outre des problèmes propres aux transports, aura à porter une attention particulière sur les conditions et les modalités de la prise en considération qu'elle doit prévoir des aspects du contexte dans lequel se situe et doit se développer le secteur des transports : énergie, environnement, aménagement du territoire, interférences entre les problèmes de technologie, de politique industrielle et de politique des transports, problèmes sociaux et problèmes de main-d'œuvre.

L'analyse de la situation quant à la place et au rôle des transports terrestres européens, face à l'évolution des transports maritimes et aériens, doit également conduire la Conférence à réfléchir très attentivement sur la manière dont elle devra se préoccuper des problèmes qui peuvent en découler sur le plan des transports terrestres. Les transports maritimes et aériens sollicitent l'intérêt de la Conférence à deux titres : celui de la desserte par les transports terrestres des ports et aéroports, celui de la concurrence éventuelle ou de la complémentarité de ces transports à l'égard des transports par chemin de fer, par route ou par voie navigable.

En matière de transports maritimes, la Conférence est très directement intéressée par l'évolution des transports par conteneurs et le roll-on/roll-off. Toute une série de questions se présentent à ces sujets. Elles touchent à tous les aspects de l'organisation des relations de trafic, de leurs incidences sur l'intervention des transports terrestres et des dispositions à prendre à cet égard pour les examiner et les traiter.

Deux facteurs d'évolution du transport aérien sont notamment à prendre en considération du côté des transports terrestres; celui des nouvelles orientations tarifaires des compagnies aériennes et celui de l'utilisation d'avions à grande capacité. La CEMT va s'efforcer de trouver les moyens d'intégrer ces aspects du transport aérien dans ses analyses et dans les orientations et les mesures qu'elle est appelée à concevoir ou à prendre concernant le secteur des transports terrestres relevant de sa compétence. On conçoit qu'il ne lui est pas facile, de par la mission qui lui est assignée par son Protocole, d'intervenir en la matière. Mais la question est très directement posée en ce qui la concerne et le Comité des Suppléants, aidé par le Comité Directeur va se préoccuper de définir les possibilités des interventions de la CEMT à ce propos, leur cadre et leur niveau au regard des compétences des organisations directement concernées par le transport aérien.

Dans le domaine des transports terrestres qui lui est propre, la Conférence a arrêté les grandes lignes de son programme à l'horizon de l'année 1980.

Deux débats généraux figureront dans ce programme :

- l'examen au cours de la session du Conseil des Ministres du mois de mai 1979, des problèmes relatifs aux transports de marchandises en transit;
- l'inscription à l'ordre du jour de la session de printemps du Conseil des Ministres de 1980, d'un débat général sur les problèmes d'infrastructures et les grands axes de communications sur le plan européen.

Dans le programme ainsi tracé, figurera également la présentation, au Conseil des Ministres, des points relatifs :

- aux transports urbains : financement de ces transports et transports semi-collectifs;
- à la sécurité routière : accidents de nuit, influence de l'alcool sur la conduite d'un véhicule, questions relatives à la sécurité des utilisateurs de motocyclettes et de vélomoteurs;
- aux voies navigables : capacité de la flotte, organisation du marché; problèmes concernant la batellerie.

La CEMT consciente de ce que l'année 1979 sera "l'année de l'Enfant", a également décidé de marquer son intérêt pour les problèmes de l'enfance et des jeunes. Sur la base du bilan des efforts certains et multiples qu'elle a pu faire depuis sa création en faveur et pour la sauvegarde de cette catégorie de la population, elle envisage de déterminer lors de la session de printemps 1979 du Conseil des Ministres, les actions qu'elle pourrait poursuivre, développer ou mettre en œuvre. A cet égard, elle a déjà décidé de reprendre, au niveau du Conseil des Ministres d'automne de 1979, la question de la protection de l'enfant et des jeunes sur le plan de la sécurité routière.

Ces objectifs de travail établis en fonction des sessions du Conseil des Ministres ne reflètent qu'une partie des activités qui seront poursuivies par la CEMT pendant la période considérée. Il faut y ajouter la poursuite du travail concernant :

- la promotion des transports combinés selon le mandat arrêté par le Conseil des Ministres, lors de sa session du 12 décembre 1979;
- les transports à grande vitesse;
- le recueil des données statistiques relatives aux courants de trafic et aux investissements;
- l'échange d'informations sur les investissements d'intérêt européen et les critères et méthodes de choix de ces investissements;
- les ajustements des réglementations relatives à la circulation et à la signalisation routières.

L'approche de ces diverses questions, les orientations prises et les résultats obtenus seront développés dans les chapitres correspondants de la deuxième partie du présent rapport.

CHAPITRE III

LES RELATIONS EXTÉRIEURES

La CEMT comme il a été dit plus haut à propos de son organisation concernant l'approche des problèmes des transports urbains, va s'efforcer de conjuguer son action avec celle des organisations internationales dont l'activité concerne directement ou indirectement le domaine des transports intérieurs en Europe.

Ainsi que l'on peut le rappeler, il appartient à la Conférence au regard de l'article 3 b) de son Protocole "De coordonner et de promouvoir les travaux des organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales en la matière".

On ne reviendra pas sur les conditions et les modalités de relations établies par la CEMT avec ces organisations internationales gouvernementales et plus spécialement sur les rapports qui sont ou ont été établis avec l'OCDE, la Communauté Économique Européenne, le Conseil de l'Europe et son Assemblée Parlementaire, ainsi qu'avec la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies.

Ces rapports ont un caractère de nécessité ou d'évidence sur lesquels il n'est plus nécessaire de se pencher. Certes, des formules de collaboration restent en permanence à trouver, mais pour l'essentiel, la détermination à cet effet des objectifs et des moyens de solution est intervenue.

La CEMT a également continué à se préoccuper de ses rapports avec les organisations professionnelles intéressées par le secteur des transports.

Dans cette approche des relations extérieures, il n'est pas inutile de rappeler la position prise par le Conseil des Ministres dans le rapport qui lui était soumis quant au rôle de la CEMT.

A propos du rôle, de la place et de la mission de la Conférence dans le concept et dans le contexte des interventions des Organisations Internationales concernant les transports, le Conseil a considéré que :

"La Conférence est un lieu de rencontre privilégié entre des Ministres ayant les transports dans leurs attributions si l'on compare les possibilités qu'elle offre par rapport à d'autres enceintes internationales, que son statut prévoit expressément une tâche de coordination des actions en matière de transports des autres organisations internationales, que ces méthodes de travail lui permettent de réaliser des études en profondeur et qu'elle a ainsi la possibilité et le devoir de tenir un rôle important dans le domaine du transport, principalement dans le domaine du transport international et de contribuer à l'élévation du bien-être général en améliorant les conditions de transport".

C'est en fonction de cette appréciation que les dispositions retenues quant aux relations de la CEMT avec les organisations internationales ont été définies. Mais également et comme il a été dit plus haut à propos des principes qui ont conduit aux ajustements structurels, il importait de tenir compte de tous les aspects de l'évolution observée de l'intégration européenne, aux niveaux politique, économique et social. Cette évolution trouve en particulier son reflet dans l'établissement des relations entre les organisations internationales du fait de l'influence qu'elle exerce sur leurs activités.

D'une manière générale et comme il a été dit souvent dans les rapports annuels de la CEMT, la Conférence s'efforce d'éviter de reprendre dans ses travaux d'étude ou de recherche des questions qui ont pu être examinées par d'autres instances, et spécialement lorsqu'elles concernent des domaines d'un intérêt qui dépasse les problèmes

spécifiques des transports. Dans cette hypothèse et sous réserve d'une appréciation des résultats de ces travaux, elle se donne pour objectif d'en tirer les enseignements sur le plan de l'action politique qui lui revient.

Il s'agit d'éviter les doubles emplois, mais on doit aussi considérer que la Conférence quelle que soit la nature des travaux entrepris par ailleurs, doit se déterminer dans son activité en fonction de ses propres responsabilités liées à la région qu'elle couvre et à ses compétences.

De ce fait, et en dehors des rapports d'ordre permanent qui ont pu être établis entre la CEMT et les autres organisations et qui permettent à celles-ci de suivre les travaux de la Conférence et d'exprimer éventuellement leur avis à ce sujet, la collaboration plus directe à propos de certains problèmes ne peut avoir qu'un caractère pragmatique et circonstanciel. C'est dans le même esprit que la CEMT définit sa propre action au regard de la contribution qu'elle peut apporter aux travaux des autres organisations internationales.

De ce point de vue, il est certain que la Conférence porte une particulière attention aux avis exprimés par le Conseil de l'Europe et son Assemblée Parlementaire sur l'activité de la Conférence ainsi qu'aux positions prises par ces institutions sur les problèmes de transport.

A cet égard, la Conférence n'a pas manqué de porter une particulière attention à la Résolution n° 663 de l'Assemblée portant réponse aux 22ème et 23ème rapports annuels concernant les activités de la CEMT pour les années 1975 et 1976. Bien qu'elle n'en ait pas été directement saisie, la Conférence a procédé également à l'examen des dispositions des Résolutions 668 et 826 relatives à l'évolution récente des grands axes de communication et de l'aménagement du territoire en Europe reposant en particulier sur le rapport 4096 établi en la matière.

Les réponses de la Conférence aux préoccupations de l'Assemblée Parlementaire lui seront présentées par le Président du Conseil des Ministres de la Conférence lors de la session d'automne 1979 de cette Assemblée qui aura à examiner, comme elle le fait tous les deux ans, les activités de la CEMT qui seront consignées dans les rapports annuels relatifs aux années 1977 et 1978. La Conférence espère que les ajustements opérés sur le plan de ses structures de travail lui permettront, par les modalités ainsi créées pour l'examen des problèmes, de présenter à l'Assemblée les résultats de ses travaux sous une forme d'ordre politique et de caractère concret, répondant mieux que par le passé aux préoccupations et au niveau d'intervention de cette institution.

La CEMT a toutefois été appelée à regretter que le Conseil de l'Europe n'ait pas pu donner suite à son souhait de tenir en 1979 une nouvelle Conférence mixte sur l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles. Il aurait été opportun que cette Conférence puisse avoir lieu lors de "l'Année de l'Enfant". Plus spécifiquement, ainsi que l'on pourra en voir le développement des motifs dans le chapitre ci-après rapportant les activités de la CEMT dans le domaine de la sécurité routière, la tenue de cette Conférence mixte dans un délai rapproché serait d'autant plus utile et intéressante qu'il apparaît que la promotion de la sécurité routière est appelée à relever maintenant plus des actions de formation et d'information des usagers de la route et des conducteurs actuels ou futurs que de l'institution de nouvelles contraintes de réglementation.

Dans le cadre de ses relations avec les organisations qui intéressent le Conseil de l'Europe, la CEMT a participé au mois d'octobre 1978 à la 4ème session de la **Conférence des Ministres Européens responsables de l'Aménagement du Territoire (CEMAT)**. Les activités de la CEMT se rapportant au thème traité ont été exposées lors de cette session de la CEMAT. Il est certain que la CEMT dans la ligne notamment du Séminaire conjoint CEMT/CEMAT qui a eu lieu au mois de novembre 1977 s'efforcera de trouver les points d'action commune se rapportant aux transports et à l'aménagement du territoire.

La poursuite des relations de la Conférence avec l'**Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE)** a pris la forme d'arrangements en vue d'une action conjuguée dans les domaines de la sécurité routière et des transports urbains. Un même souci de rechercher les voies les plus expédientes pour traiter des problèmes d'intérêt commun conduit à renforcer l'effort fait pour aborder sous une forme concertée les problèmes de transport liées aux préoccupations d'environnement.

C'est notamment dans cet esprit que la CEMT a été appelée à prendre un rôle direct dans l'organisation par l'OCDE d'un séminaire qui doit avoir lieu du 10 au 12 juillet 1979 sur les problèmes relatifs "aux transports urbains et à l'environnement".

Dans ce contexte des rapports de la CEMT avec l'OCDE, on soulignera une fois de plus l'importance de l'assistance apportée par l'Organisation à la Conférence sur le plan de ses moyens de travail en fonction de l'article 7 du Protocole de la CEMT.

Les relations avec la **Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU)** se maintiennent et se développent dans le sens de la volonté toujours présente d'un ajustement des préoccupations et des travaux. La CEMT participe autant qu'il lui est possible aux activités de la CEE/ONU et de son Comité des Transports Intérieurs. Les possibilités pour la CEE/ONU et les représentants de sa division des transports et de son Secrétariat Exécutif sont de plus en plus élargies. La CEMT s'efforce par ailleurs de tenir compte des activités du Comité des Transports Intérieurs de la CEE dans ses propres travaux. Elle communique en outre à cette Organisation les résultats de ses études qui peuvent l'intéresser; il en est ainsi notamment d'une communication d'une manière permanente des conclusions des études pour tout ce qui concerne les règles de circulation et de signalisation routières étudiées par la Conférence; plus spécifiquement les résultats des travaux de la CEMT relatifs aux transports concernant le Moyen-Orient ont été transmis à toutes fins utiles à cette Organisation.

En fait, le souhait de la CEMT de coopérer dans le sens le plus effectif à l'organisation des transports en Europe, en conjonction avec les travaux des autres Organisations internationales, a conduit le Conseil des Ministres à considérer qu'il conviendrait de conforter la participation de la CEMT aux activités de la CEE/ONU en obtenant de la part de cette Organisation la possibilité, pour la Conférence, de siéger dans les réunions de cette Organisation qui la concernent, avec un statut plus officiel qu'actuellement. Elle souhaite à cet égard pouvoir être admise à titre consultatif aux discussions, selon les dispositions de l'article 12 fixant le mandat de la Commission Économique pour l'Europe.

Les rapports avec la **Communauté Économique Européenne** et sa Commission ont pris un aspect institutionnalisé depuis l'accord intervenu en 1975.

Il est certain que de plus en plus, les pays Membres de la CEMT sont appelés à prendre en considération les positions communautaires. La participation de la Communauté et de sa Commission au Conseil des Ministres et au Comité des Suppléants de la CEMT sont de nature à faciliter cette prise en considération.

Il est certain aussi que la participation de la Commission aux organes de travail de la CEMT préparant à la base les orientations et décisions de la Conférence peut, pour certains sujets traités, revêtir une grande importance. C'est en fonction de cette considération que la CEMT a l'intention d'être de plus en plus ouverte à la participation à ses travaux de la Commission de Bruxelles.

Les orientations d'action retenues par les deux Organisations et les mesures qu'elles ont prises ou préconisées étant allées le plus souvent dans un sens analogue, pour des raisons faciles à percevoir, on peut comprendre qu'elles conduisent à la recherche de la mise en place d'une réglementation généralisée aux pays de l'Europe occidentale. C'est dans ce contexte que se sont poursuivies, au cours de l'année 1978, les négociations relatives à la conclusion d'un accord entre la Communauté et les pays non membres de cette Communauté appartenant à la CEMT, concernant les transports occasionnels de voyageurs par route.

D'une manière générale, l'un des effets directs des ajustements structurels retenus sera celui de permettre un meilleur accès des organisations internationales gouvernementales aux travaux de la CEMT en éliminant ou tout au moins en atténuant les obstacles d'ordre institutionnel qui pouvaient jusqu'alors freiner l'accès de ces Organisations aux réunions des organes de travail de la Conférence.

L'exposé qui précède relatif aux relations de la Conférence avec les Organisations internationales gouvernementales concerne celles de ces Organisations avec lesquelles la CEMT a des relations privilégiées pour des raisons qui tiennent à l'intérêt et à l'opportunité, du fait des activités de celles-ci, de rechercher des voies d'action conjuguées pour la bonne organisation des transports sur le plan européen. Elles ne sont pas les seules avec lesquelles la Conférence est appelée à travailler et on mentionnera à ce titre les liaisons qui existent avec la **Commission Centrale du Rhin**.

C'est également en vue d'une connaissance aussi complète que possible de tous les éléments et facteurs à considérer dans l'établissement des positions à prendre que seront poursuivis les contacts avec les organisations professionnelles.

Ces organisations ont été à cet égard entendues deux fois au cours de l'année 1979 sur les activités de la Conférence, au mois de juin et la veille du Conseil des Ministres du mois de décembre.

Lors de leur audition du mois de décembre, les organisations concernées ont marqué pour l'essentiel leur accord sur le travail effectué et les décisions essentielles proposés au Conseil des Ministres et qui portaient sur le transport des personnes handicapées, les problèmes de circulation pendant les vacances d'été et les transports

combinés. L'audition du mois de juin a fait notamment apparaître les préoccupations respectives des intérêts que représentent les diverses organisations en ce qui concerne l'élargissement du contingent multilatéral pour le transport des marchandises, et des observations ont été faites par certaines d'entre elles sur l'intérêt que la CEMT devrait porter aux transports maritimes et aériens.

Sur ce dernier propos, on notera que la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) est toujours invitée à participer aux auditions dont il vient d'être question, et que d'une manière générale, la CEMT maintient des relations avec cette organisation. Celle-ci fournit d'ailleurs à la Conférence les éléments statistiques relatifs aux transports aériens intra-européens qui sont présentés dans chaque Rapport annuel. On rappellera également que la CEMT est membre de l'Institut des Transports Aériens (ITA).

D'une manière plus générale, les organisations représentées ont souhaité pouvoir mieux faire connaître leur point de vue au regard des activités de la CEMT et des décisions qu'elle pouvait prendre. Comme il a été dit plus haut pour ce qui concerne les organisations gouvernementales, les nouvelles structures de travail de la Conférence devraient être de nature à permettre de répondre, dans des conditions plus satisfaisantes pour elles, à leur souhait de faire connaître leur point de vue à l'égard des travaux de la Conférence. A cet égard, on notera que les organisations en cause sont déjà entendues, outre des auditions générales sur certains travaux spécifiques de la CEMT.

On rappellera une fois encore l'intérêt et le soutien spécialement apportés par la Prévention Routière Internationale aux travaux de la Conférence. Cette coopération s'est traduite en particulier par l'organisation en commun, en 1978, comme cela se produit tous les deux ans, d'un concours international d'affiches sur un thème relatif à la sécurité routière. Les projets d'affiches envoyés et qui se rapportaient à la "sécurité des deux roues" ont été présentés dans le cadre d'une exposition ouverte au public, à la Gare Centrale de Bruxelles, sur les transports en Europe et l'activité de la CEMT et organisée à l'occasion de la session du mois de juin 1978 du Conseil des Ministres et du 25ème Anniversaire de la Conférence. Cette présentation des résultats du concours de 1978 était accompagnée par une présentation rétrospective des affiches primées lors de tous les concours antérieurs.

*

* * *

En résumé et à propos de l'organisation par la CEMT de ses relations extérieures, il apparaît que la Conférence aura pour souci d'établir avec les organisations internationales gouvernementales ou professionnelles les rapports les plus effectifs sur le plan de l'action opérationnelle.

Deuxième Partie

DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE LA CEMT

CHAPITRE I

L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

A – APPROCHE GÉNÉRALE

Comme il a été dit dans la première partie du rapport annuel, la Conférence, bien qu'elle ait conservé au cours de l'année 1978 ses structures antérieures de travail, a commencé à amorcer l'examen des problèmes de transports intérieurs qui relèvent de sa compétence dans une optique conduisant à les traiter sur un plan général et intermodal. Elle s'est donc écartée de l'approche par mode en visant à intégrer l'examen des questions d'ordre modal dans une approche d'ensemble.

Le Comité des Suppléants, après avoir examiné le programme de travail qui lui était présenté par le Comité des Chemins de fer, a estimé qu'il conviendrait de déterminer les activités de la Conférence concernant les entreprises ferroviaires à la lumière des orientations générales retenues pour son travail. Plus spécialement, il a été considéré qu'il convenait de dépasser les approches poursuivies depuis plus d'une décennie sur un plan doctrinal pour aborder les problèmes sous un angle concret et en plaçant les actions à entreprendre dans le cadre d'ensemble de l'amélioration des conditions de transport concernant les besoins de déplacement des personnes et l'acheminement des marchandises tels qu'ils se présentent actuellement et dans un avenir prévisible.

De ce point de vue, on peut penser que la Conférence va orienter ses travaux sur les problèmes d'harmonisation de la détermination des coûts et des comptabilités des entreprises ferroviaires dans le prolongement des dispositions prises à l'échelon de la Communauté Économique Européenne. Cette étude se poursuivrait par une approche des problèmes de tarifs, notamment sous les aspects qu'ils présentent en vue de mettre les chemins de fer mieux en mesure de proposer des tarifs couvrant la totalité d'un trajet.

L'évolution des réseaux des pays Membres de la CEMT sur les plans des obligations de service public et d'activité commerciale des chemins de fer sera suivie par la présentation d'un rapport périodique au Conseil des Ministres sur la situation se présentant dans les divers pays Membres.

La Conférence, pour ce qui concerne les transports routiers, dans l'objectif de libéralisation de ces transports et compte tenu des conditions d'harmonisation des conditions de concurrence qui s'y attachent, a décidé de majorer de 20% le contingent multilatéral institué par la CEMT. Cette majoration n'est pas sans poser des problèmes à certains pays aux prises avec des difficultés de circulation sur leurs routes et notamment du fait des poids lourds.

C'est cet aspect du problème qui a motivé la création du groupe concernant les transports en transit dont la mission et l'activité sont rapportées ci-après. C'est aussi à ce propos qu'a été constitué un groupe particulier qui doit se pencher sur les problèmes de la répartition des quotas du contingent multilatéral établie par la CEMT pour les transports de marchandises. Il peut en effet apparaître que dans un objectif d'équilibre de participation au trafic des divers pays Membres de la CEMT, la répartition actuelle du contingent ne correspond pas à la réalité de l'exécution des trafics en fonction de la situation géographique et des besoins économiques de certains pays. L'ajustement souhaitable ne pourrait, bien entendu, intervenir qu'à l'occasion d'un relèvement du niveau du contingent.

Dans le même contexte concernant la libéralisation des transports, le Conseil des Ministres, dans une Résolution qui a été approuvée par une majorité de ses pays Membres lors de sa session des 31 mai et 1er juin 1978, a décidé un certain nombre d'assouplissements aux dispositions de ses Résolutions n° 16, 27 et 32 concernant la libéralisation de certains transports internationaux.

Les mesures envisagées à ce sujet s'inspiraient des dispositions intervenues au niveau de la Communauté Européenne concernant certains transports ayant une faible importance d'intervention sur le plan de l'économie des transports et notamment l'élargissement de la bande des transports libérés de part et d'autre des frontières. Les propositions présentées ont fait l'objet de réserves d'un certain nombre de pays Membres de la CEMT préoccupés pour les mêmes raisons que celles présentées à propos de l'élargissement du contingent multilatéral, des conséquences des nouvelles facilités qui pourraient être accordées pour les transports de marchandises par route.

En fait, toutes ces questions se rattachent, d'une part à la solution de problèmes de principe, à savoir la subordination de la libéralisation à la réalisation de l'harmonisation des conditions de concurrence, mais aussi à des problèmes plus concrets qui conduisent à des positions divergentes entre les pays producteurs du trafic et ceux qui ne le sont pas et qui en supportent les conséquences, et d'autre part, entre les pays d'acheminement des transports et ceux qui, se trouvant dans une situation périphérique, souhaitent avoir le maximum de facilités pour l'exécution des transports dont ils ont besoin.

Pour ce qui concerne les **voies navigables**, la Conférence a continué à développer son activité dans deux domaines où elle peut apporter une contribution utile, à savoir les critères d'évaluation de la capacité de la flotte et l'examen du marché de la navigation intérieure. Les résultats des travaux en cours devraient être présentés à un prochain Conseil des Ministres.

A la lumière de l'exposé qui précède, il apparaît à l'évidence qu'il convient de résoudre des problèmes dont la solution ne relève pas, le plus souvent, d'une approche limitée à chaque mode de transport.

C'est en ce sens qu'ont été entrepris ou effectués les travaux rapportés ci-après.

B – LES PROBLEMES DU TRANSIT

Comme indiqué dans le 24^{ème} Rapport Annuel le Conseil des Ministres de la CEMT a été amené à se pencher à deux reprises durant l'année 1977 sur les résultats d'une étude largement documentée relative aux problèmes posés, à l'époque, par les conditions d'acheminement, par la voie terrestre, des transports à destination des pays du Moyen-Orient. Il s'agissait, certes, d'un ensemble de difficultés liées à l'accroissement circonstanciel du volume du trafic dû en grande partie par un report à la voie terrestre des expéditions qui ne pouvaient pas s'effectuer sur les relations maritimes, en raison de l'engorgement des ports dans la région concernée.

Mais indépendamment de sa motivation par une "situation de crise" qui se trouvait progressivement atténuée, cette étude a eu le mérite de mettre particulièrement en évidence un problème à la fois d'actualité et de fond – celui du transit – qui devait dorénavant entrer dans le centre des préoccupations des responsables politiques.

En effet, on conçoit facilement que ce problème mette en jeu deux intérêts a priori divergents, c'est-à-dire ceux des pays expéditeurs et destinataires entre lesquels s'effectuent les échanges commerciaux et qui, en général, déterminent les modalités de transport d'une part, et ceux des pays transités d'autre part, lesquels en subissent tous les effets du point de vue de l'utilisation sinon de l'encombrement de leurs capacités infrastructurelles, de la sécurité et des nuisances se répercutant sur l'environnement.

En effet, on a pu constater que l'évolution intervenue a engendré une augmentation importante des transports de marchandises qui traversent, sans s'arrêter et par conséquent sans concerner l'économie nationale, les territoires d'un ou plusieurs pays. Sous l'influence des conséquences directes ou indirectes de l'accroissement subi, ces pays se sont bien souvent vus contraints d'imposer, notamment aux transports routiers, des restrictions diverses. Dans une telle constellation d'ensemble, la CEMT a rencontré des difficultés sérieuses pour aboutir à un relèvement de 20% de son contingent multilatéral pour le transport international de marchandises par route, et ces difficultés risquent de se renforcer encore à l'avenir s'il n'est pas possible de surmonter, au préalable, un certain nombre de problèmes fondamentaux liés aux difficultés mentionnées.

D'un autre côté, plusieurs pays ont procédé individuellement à la mise en place de dispositions, notamment dans le domaine relevant de la fiscalité affectant les transports qui n'ont pas manqué de préoccuper au premier chef les partenaires de ces pays ainsi que la profession concernée.

Somme toute, l'émergence conjuguée des facteurs dont il vient d'être question a conduit le Conseil des Ministres à retenir les problèmes liés au transport en transit comme sujet pour un débat général au niveau politique pour la session du printemps 1979. Afin de préparer les éléments de réflexion et de décision des Ministres en la matière, un groupe ad hoc a été instauré dès le début de l'année 1978 avec pour tâche principale d'examiner, dans une approche plurimodale, les différents moyens d'action possibles visant à aplanir les difficultés actuelles qui affectent les possibilités d'exécution. On notera au demeurant que l'instauration de ce groupe, tant par le recours à la formule "ad hoc" que par sa mission délibérément plurimodale, constituait en quelque sorte le prélude à la réforme des structures de travail qui devait intervenir dans le courant de l'année 1978, selon les principes et les modalités explicités en détail dans la première partie du présent rapport.

Plus particulièrement, le mandat confié à ce groupe comprend pour l'essentiel quatre volets constitués par :

- la collecte des résultats des études disponibles portant sur la demande actuelle et, le cas échéant, prévisible des transports internationaux, ainsi que l'établissement d'un inventaire des infrastructures de transit existantes et de leurs plans d'aménagement;
- l'analyse des facteurs et motifs qui sont à la base des restrictions imposées au transport en transit;
- la recherche des moyens d'ordre administratif, technique, économique et financier susceptibles d'atténuer ou de faire disparaître les obstacles à l'écoulement régulier du trafic en transit;
- la considération des moyens par lesquels la Conférence pourrait contribuer à l'atténuation, sinon à la solution, des problèmes actuels concernant le transit.

En fonction du mandat qu'il a reçu, le groupe ad hoc a organisé ses travaux en plusieurs phases.

Tout d'abord, il a procédé à une assez vaste enquête auprès des pays Membres dont les résultats devaient lui procurer des indications détaillées sur le phénomène à l'étude et ses perspectives de développement. Il s'agissait au fond de mieux saisir d'une part le problème du transit, ses proportions dans le trafic international et par rapport à l'ensemble du trafic, ses structures, ses variations saisonnières et ses corrélations avec l'évolution du commerce extérieur; d'autre part la même enquête était destinée à faire l'état des axes principaux pour chacun des modes de transport terrestres, en précisant les éléments utiles se rapportant aux itinéraires, à la capacité, aux conditions du trafic et aux plans d'aménagement.

Parallèlement, le groupe a recueilli un ensemble de données lui permettant de définir de la façon la plus précise possible les problèmes rencontrés en matière d'écoulement des marchandises en transit, notamment au point de vue des restrictions aux transports et des charges financières. Après l'analyse des données rassemblées et un large échange de vues sur l'expérience acquise dans les divers pays, le groupe s'est attaché à l'examen en profondeur des causes principales des problèmes actuels en vue de rechercher les mesures envisageables permettant d'améliorer la situation au niveau des divers modes de transports terrestres.

Sans préjuger des résultats définitifs des travaux en cours, on peut d'ores et déjà penser que ces mesures s'articuleront autour de trois axes d'actions : un premier concernant la répartition des expéditions entre les modes de transport pour les marchandises en transit; un second situé dans le domaine fiscal qui sera examiné avec une attention toute particulière quant à la motivation, la nature, la portée et les conséquences possibles des dispositions que l'on pourrait prévoir; un troisième axe se rattache à l'aménagement et à la modernisation des infrastructures de transit dont les perspectives sont examinées dans un contexte de coopération internationale permettant, le cas échéant, d'assurer un nouveau type de financement pour ces infrastructures.

Bien entendu, les différentes catégories mentionnées comprennent toutes trois des mesures applicables à court terme et d'autres dont la mise en place ne saurait se concevoir qu'à plus long terme. Par ailleurs, il est important de souligner que dans l'exécution de ses tâches, le groupe ad hoc a été appelé à tenir compte dûment des travaux en rapport avec le sujet et effectués par d'autres instances aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Conférence. A cet égard, on peut noter avec satisfaction qu'un représentant de la Commission de la Communauté Économique Européenne a participé régulièrement à ses réunions. Le groupe de travail est en outre particulièrement informé des travaux poursuivis en la matière dans le cadre du Comité des Transports Intérieurs de la CEE/ONU par l'intermédiaire de ses membres dont certains participent directement à l'étude entreprise dans cette Organisation.

On ne saurait se dissimuler que toute la partie opérationnelle des travaux entrepris se heurte à une difficulté majeure qui consiste dans le fait que, dans une très large mesure, les problèmes soulevés par le trafic en transit ne revêtent qu'un aspect déterminé de problèmes d'ordre plus général et global dont la solution conditionne toute possibilité de progrès à l'égard de l'approche spécifique mise à l'étude. Tel est incontestablement le cas pour toute question ayant trait, sous une forme ou sous une autre, à la détermination des redevances pour l'usage des infrastructures. Tel est également le cas, par voie de conséquence, pour toute question liée à la fiscalité frappant les transports routiers. En étant tout à fait conscient de ce problème, le groupe ad hoc a néanmoins essayé d'éviter l'écueil de mettre en cause l'ensemble des éléments majeurs de la politique générale des transports. Cette attitude à la fois circonspecte et pragmatique lui permettra, comme il est permis d'espérer, de présenter des propositions pratiques et réalisables au Conseil des Ministres pour sa session de Belgrade, prévue pour la fin mai 1979.

C – TRANSPORTS COMBINÉS

Depuis un bon nombre d'années, la CEMT suit avec une attention particulière par l'intermédiaire d'un groupe spécialisé à cet effet le développement des diverses formes de transport combiné et les problèmes liés à ce développement dans les pays Membres européens.

La Conférence a toujours considéré que le transport combiné mérite, en raison de toute une série d'avantages qui lui sont propres, une promotion soutenue par les gouvernements qui – sans intervenir dans les choix économiques de base incombant aux partenaires directement intéressés et en respectant entièrement le principe du libre choix des usagers – peuvent utilement créer un cadre général approprié pour un développement harmonieux des transports combinés, éliminer les divers obstacles et difficultés entravant son développement et procurer, selon les cas, certaines facilités de démarrage.

Cette attitude de principe des Ministres des Transports se trouve motivée par des considérations et même des objectifs situés désormais au centre des préoccupations relevant de la politique générale des transports. A ce titre, on doit faire remarquer que le transport combiné par voie terrestre peut contribuer à dégager les grands axes routiers, notamment ceux empruntés par le trafic en transit qui atteignent dans certains cas les limites de leur capacité. En effet, les difficultés qu'éprouvent certains pays, face aux forts courants de trafic qu'ils sont amenés à absorber sur leurs infrastructures routières, ont accentué plus récemment encore l'intérêt qui s'attache à une approche pluri-modale des problèmes et par conséquent à l'apport que les transports combinés peuvent fournir au bon écoulement du trafic. Parallèlement, ces transports peuvent contribuer à mieux utiliser les capacités existantes des chemins de fer et, d'une manière plus générale, par la combinaison précisément des avantages intrinsèques des divers modes qui y participent, à améliorer la qualité du service offert à la clientèle. Enfin le développement des transports combinés apparaît également opportun pour des raisons touchant à l'environnement, à la sécurité et à l'économie d'énergie à base de pétrole, de même qu'à l'utilisation des sols.

Selon une périodicité déjà traditionnelle, le Conseil des Ministres a eu l'occasion, lors de sa session de décembre 1978, d'examiner le sujet sur la base d'un rapport richement documenté et faisant état de la question ainsi que des évolutions récentes intervenues dans ce domaine. Ce rapport qui prend particulièrement en considération les techniques du ferroutage, des conteneurs et du transroulage (roll-on/roll-off) comportait cette fois-ci un certain nombre d'éléments qui lui confèrent son originalité.

D'abord et conformément à un mandat antérieur du Conseil, il contient une étude de la rentabilité du système de ferroutage et du transport par conteneurs sous des aspects macro-économiques et micro-économiques. Cette étude intéressante démontre, en ce qui concerne le transport par ferroutage que pour les partenaires économiques impliqués (expéditeurs, transporteurs routiers et ferroviaires), la comparaison du coût du transport effectué par route exclusivement avec celui du transport par ferroutage, y compris les éléments liés aux opérations terminales, présente une importance décisive.

En outre, et mise à part la qualité du service offert par le rail, le prix demandé par les chemins de fer pour une expédition par ferroutage joue un rôle essentiel dans la décision du transporteur routier d'utiliser ou non le ferroutage. La vraie potentialité de ce système ne doit d'ailleurs pas être jugée par la place qu'il occupe dans l'ensemble du transport, mais par le pourcentage qu'il représente dans le transport de marchandises par route à une distance au-delà d'un seuil économiquement significatif que l'on peut situer à partir de 300 km environ. Il résulte de l'ensemble des aspects étudiés la nécessité pour les gouvernements de coordonner leur planification dans ce domaine sur une longue période et d'adapter certaines techniques uniformes de façon que les coûts d'investisse-

ments restent aussi faibles que possible. Il faudra en plus encourager les transporteurs pratiquant le ferroutage à collaborer sur une base internationale, en particulier par une incitation à l'amélioration de leurs structures organisationnelles, financières et tarifaires.

Les conteneurs, à leur tour, ne sont utilisés pour le transport combiné que si leur emploi réduit l'ensemble des coûts occasionnés directement ou indirectement par le transport, mais cette remarque générale étant faite, les conteneurs présentent des avantages certains en permettant bien souvent des économies sur l'emballage, des transbordements plus rationnels d'un mode de transport à un autre et en diminuant le risque de vol ou d'avaries des marchandises. Tous ces avantages de l'emploi des conteneurs sont désormais bien affirmés, même en dehors du milieu maritime où cette technique, comme on le sait, a pris son point de départ pour l'Europe. Il incombe aux gouvernements des pays Membres d'encourager toutes les tentatives effectuées dans ce domaine par les exploitants des divers modes de transports.

Un autre élément original du rapport présenté aux Ministres réside dans l'étude des coûts de la quote-part particulièrement importante des transports par ferroutage sur certaines relations et de la recherche des raisons pour lesquelles cette technique n'a pas atteint un niveau analogue de développement sur d'autres relations comparables. A cet égard il est apparu que l'emplacement et l'équipement des points terminaux présentent une importance primordiale, ce qui aboutit à la conclusion que les gouvernements concernés devraient s'engager à inciter les instances compétentes à établir un plan commun pour l'emplacement et le nombre des gares terminales et qu'ils devraient par ailleurs, après consultation sur le plan multilatéral, encourager leurs chemins de fer à acquérir un matériel roulant approprié. Les possibilités d'une telle action menée en coopération internationale ont été analysées plus en détail et sur une base concrète, par référence au système du ferroutage pratiqué sur l'axe rhénan en direction de l'Italie, dont il conviendrait d'envisager l'extension jusqu'aux ports de la Méditerranée se trouvant dans son prolongement.

D'autre part, on devrait également tenir compte, dans la future coopération internationale au niveau gouvernemental, des itinéraires de transports combinés allant des pays de l'Europe du nord à travers l'Autriche vers la région du sud-est composée par la Yougoslavie, la Grèce et la Turquie.

Comme ce fut le cas déjà lors des exercices précédents, les Organisations Internationales professionnelles ont été largement consultées à un stade des travaux qui a permis de tenir compte judicieusement de leurs avis et suggestions lors de l'élaboration du texte présenté aux Ministres. Indépendamment de cette consultation, trois Organisations internationales gouvernementales ont fourni une contribution fort appréciée aux travaux :

- le Secrétariat du Comité des Transports Maritimes de l'OCDE sur les aspects concernant les développements récents intervenus dans la navigation maritime et les ports;
- le Secrétariat de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies, sur les travaux en cours dans cette enceinte se rapportant à un ensemble de dispositions de caractère administratif, juridique, technique et autre;
- la Commission des Communautés Européennes, enfin, sur les incidences qui résultent de la directive relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés rail/route de marchandises entre États membres.

A l'issue de son large débat sur le sujet, le Conseil des Ministres a adopté une résolution dont le texte est reproduit au Volume II du présent rapport annuel et dont les divers dispositifs correspondent à la ligne d'approche explicitée ci-dessus.

D – LES INVESTISSEMENTS

Pendant l'année 1978 le Comité des Investissements de la CEMT a poursuivi ses travaux couvrant une série de secteurs, à savoir :

- l'échange d'informations sur les projets d'intérêt international;
- l'évolution du dépôt de signature du nouvel accord remplaçant la déclaration de 1950 et concernant la définition d'un réseau routier européen;
- l'étude sur le choix des critères d'investissements;

- la rédaction du rapport annuel sur l'évolution du trafic et les investissements dans les transports;
- et enfin le problème des grands axes de transports.

Avant de rentrer dans l'exposé de l'action menée dans chaque secteur, il est important de rappeler que, suite aux décisions du Conseil des Ministres, les changements dans les structures de travail de la CEMT ont amené à supprimer le Comité des Investissements et à le remplacer par une série de groupes de travail reprenant en partie les secteurs d'activité de l'ancien comité (voir Partie II).

L'échange d'informations sur les projets d'intérêt international, selon la procédure approuvée par le Conseil des Ministres, a donné lieu comme tous les deux ans, à des renseignements qui seront exploités au cours de l'année 1979 et qui seront présentés au Conseil des Ministres au printemps 1980.

La raison de la présentation de cet échange d'informations avec un certain retard au Conseil s'explique par le but que le Comité des Suppléants s'est fixé de présenter au Conseil, lors de sa séance mentionnée ci-dessus, un dossier aussi complet que possible sur les investissements et les grands axes de communication en Europe.

Il faut ajouter que le dossier qui sera présenté aux Ministres prendra en compte également les travaux menés dans d'autres secteurs, en particulier ceux concernant le choix des critères d'investissements.

Cette étude commencée en 1978 s'est fondée sur une enquête relative aux méthodes de planification et aux critères d'investissements appliqués dans les États membres de la CEMT. Les résultats provisoires de cette enquête ont permis la rédaction d'un avant-projet de rapport qui est actuellement à l'étude par le groupe de travail. Une première tâche accomplie par ce groupe a été l'élaboration de définition et la traduction de termes importants dans les langues de travail de la Conférence, afin de permettre une meilleure compréhension entre les experts nationaux, pour l'évaluation des investissements utilisés dans les différents pays.

Le deuxième objectif que le groupe de travail s'est fixé dans son étude est la présentation de méthodes. L'examen comparatif de deux paramètres importants dans le contexte de l'évaluation des méthodes employées pour le choix des investissements a été étudié également par le groupe. Les paramètres retenus sont les économies liées aux gains de temps et les taux d'actualisation des investissements.

Le travail du groupe d'experts doit se poursuivre pendant toute l'année 1979 et les points sur lesquels le groupe se penchera d'une façon approfondie, concernent :

- a) les aspects internationaux des investissements dans l'infrastructure des transports;
- b) la contribution des investissements dans l'infrastructure des transports à la création de nouveaux emplois;
- c) la prise en considération d'interdépendances intermodales lors de la planification et de l'évaluation des investissements.

A l'égard de la rédaction du rapport annuel sur l'évolution du trafic et des investissements, le travail de la CEMT pendant 1978 a permis d'introduire quelques nouveautés, tant du point de vue de la collecte des statistiques nécessaires pour l'élaboration dudit rapport que pour sa présentation. Pour la collecte un questionnaire nouveau plus synthétique, mais plus complet, a été produit.

Pour ce qui concerne la présentation de ce rapport il a été proposé de la faire à deux niveaux :

1. une présentation rapide mais aussi complète que possible à l'intention du Conseil au cours de sa séance d'automne et au moyen d'une publication format pochette, mettant en lumière les éléments essentiels de l'évolution récente des prestations et des investissements dans les transports;
2. le rapport annuel publié comme habituellement mais dans lequel on introduira davantage de comparaisons intermodales de l'évolution des transports.

En outre les statistiques qui seront présentées désormais dans ce rapport porteront un certain nombre d'améliorations qu'on s'efforcera de maintenir dans le futur, notamment pour permettre des séries chronologiques d'une certaine qualité.

Comme il a été mentionné au début de ce paragraphe les Ministres ont souhaité qu'un rapport faisant le tour de la question des investissements et des grands axes puisse leur être présenté au printemps 1980. C'est dans ce contexte que les interventions répétées du Conseil de l'Europe en la matière seront retenues. En particulier une enquête a été menée en 1978 auprès des pays Membres de la CEMT pour connaître leur avis, eu égard aux propositions contenues dans les résolutions du Conseil de l'Europe n° 826 et 668 qui accompagnent le Rapport 4096 approuvé par l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe en janvier 1978.

C'est donc avec intérêt que la Conférence des Ministres des Transports s'est saisie de ce rapport auquel elle essaiera de donner des réponses dans le cadre de la discussion ministérielle sur le sujet mentionné au printemps 1980.

CHAPITRE II

PROBLEMES SPÉCIFIQUES

A – LES TRANSPORTS URBAINS

Dans le Rapport Annuel de 1977 il était mentionné les différents travaux qui seraient entrepris par la CEMT au cours de la période 1978/79, en matière de transports urbains. Le Comité spécialisé qui a suivi pendant l'année 78 les travaux alors prévus, a été comme la plupart des Comités de la CEMT, touché par le changement des structures de travail approuvé par le Conseil des Ministres. Ce Comité des transports urbains a été supprimé et remplacé, d'une part par des groupes de travail qui continuent les actions en cours, notamment dans le secteur du financement des transports urbains et dans celui des transports semi-collectifs; d'autre part, par un organe consultatif appelé groupe de coordination des transports dans les agglomérations dont il a été fait mention dans la Partie I du présent rapport pour ce qui concerne cette composition et son mandat.

L'activité de la CEMT pendant l'année 78 en matière de transports urbains s'est concrétisée dans la poursuite du programme prévu, notamment quatre études représentent l'activité concrète en la matière; à savoir l'étude sur le financement des transports urbains, l'étude sur les transports semi-collectifs des voyageurs, l'échange d'informations sur les politiques de stationnement et le trafic dans les zones résidentielles.

Concernant les premières de ces études une enquête du Secrétariat avait permis de prime abord, d'obtenir des renseignements précieux sur le financement et les subventions accordées par les différents pays aux transports urbains mais cette information s'est avérée par la suite incomplète. En effet, il était nécessaire d'étudier les effets de subventions sur l'utilisation des transports en commun, sur la qualité des services, sur leur coût et sur beaucoup d'autres aspects. C'est la raison pour laquelle il a paru opportun de créer un petit groupe de rapporteurs qui, sous la présidence d'un chercheur britannique, s'est penché pendant plusieurs mois sur les aspects mentionnés. A la fin de l'année 78 le travail entrepris permet d'escompter la présentation d'un rapport définitif au Conseil des Ministres du printemps 1979.

Le rapport étudie les points suivants :

- i. Évolution des taux de fréquentation, services, coûts, subventions, etc.
- ii. Incidence des subventions sur les taux de fréquentation, les coûts, la productivité, etc.
- iii. Description des politiques suivies en matière de subvention.
- iv. Bref résumé des systèmes de tarifs réduits et autres questions d'intérêt général.

C'est un fait général que les coûts et les subventions se sont accrus démesurément au cours des dernières années, tandis que les taux de fréquentation des transports collectifs n'ont pas suivi le même rythme.

Les renseignements obtenus dans l'étude permettent de constituer une bonne base de données pour une analyse objective. Les changements de tarifs et l'incidence sur le taux de fréquentation seront également examinés dans ce rapport. Bien que l'étude ne puisse peut-être pas arriver à des relations quantitatives dépourvues d'ambiguïté, entre les subventions et la productivité ou les taux de fréquentation, des éléments importants pourront être dégagés pour une politique efficace dans ce domaine.

L'étude sur les systèmes non conventionnels des transports s'est poursuivie en 1978. Cette étude présente un catalogue des systèmes de transports non conventionnels pour lesquels une expérience pratique existe dans divers pays de la CEMT. Ce catalogue n'est pas limité aux transports urbains et les expériences décrites se situent souvent en milieu rural. L'objectif de ce catalogue est de connaître d'une part les origines et les objectifs des expériences et d'autre part d'analyser les formes d'exploitation et les caractéristiques de ces services. Enfin, le catalogue examine également les effets sur les clientèles ainsi que le résultat financier de l'expérience.

Jusqu'à fin 1978, seize expériences concrètes ont été cataloguées pour six pays européens et le Japon. Cependant, le Comité des Suppléants a estimé nécessaire de continuer les travaux en les complétant avec un plus grand nombre d'expériences, afin de couvrir un champ aussi large que possible et en vue de la rédaction des conclusions à caractère politique à l'intention du Conseil.

Dans ces conditions un rapport final est prévu pour l'automne 1979.

Les avantages qu'on peut escompter de l'augmentation du nombre des propriétaires et des usagers d'automobiles comportent néanmoins un certain nombre d'inconvénients (bruit, gêne des usagers, pollution, etc.). Ces inconvénients découlent d'une part de la circulation proprement dite des automobiles, mais aussi et pour une partie non négligeable de leur stationnement. La réglementation du stationnement étant un moyen d'agir sur le débit de la circulation, mais aussi sur l'utilisation des sols, il est apparu nécessaire au Conseil des Ministres de faire en sorte qu'un échange d'informations au niveau de la CEMT s'instaure pour améliorer les connaissances réciproques des pays en la matière.

Au cours de l'année 1978, cet échange d'informations a eu lieu et plusieurs pays ont collaboré. Cependant, il n'a pas donné lieu à la rédaction d'un rapport des conclusions ni à sa présentation au Conseil des Ministres.

Enfin, comme il a été mentionné par ailleurs, la CEMT a accepté de coopérer avec l'OCDE à l'organisation et au déroulement d'un colloque sur les transports urbains et l'environnement qui aura lieu au mois de juillet 1979. C'est dans le cadre de ce colloque que des contacts avec les autorités locales seront établis en pratique et poursuivis par la suite. En effet, des Organisations internationales intéressées et en particulier celles représentatives des pouvoirs locaux et régionaux, seront invitées à participer aux réunions du colloque ainsi que de nombreux experts.

De l'ensemble des travaux de la CEMT en matière de transports urbains se dégage le sentiment qu'en fait, plus que dans l'adoption des mesures coercitives, l'échange d'informations et d'expériences devrait permettre aux autorités responsables d'adopter les mesures qui s'imposent. C'est cette action que la CEMT entend développer à l'avenir.

B – ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ EUROFIMA

Les problèmes posés par le financement du matériel ferroviaire ont été l'une des premières préoccupations des gouvernements membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, notamment en vue de parvenir à une amélioration du parc de véhicules tant dans le secteur des voyageurs que dans celui des marchandises.

C'est afin de trouver une solution à ces problèmes que la Société Eurofima, dont le siège est à Bâle, a été créée en 1955 à l'initiative de la CEMT. L'objectif de cette société européenne était défini par la convention la constituant. Il concerne la recherche sur le marché des capitaux de ressources de financement aux meilleures conditions possibles, en vue de favoriser l'équipement et l'exploitation des transports ferroviaires des parties signataires de ladite convention. Dans ce sens, le but visé était de faciliter la modernisation des réseaux, de favoriser la construction de matériel standardisé et d'agir, dans une certaine mesure, dans le domaine des prix par le moyen d'achats groupés.

La Société Eurofima a parfaitement répondu aux missions qui lui étaient assignées.

C'est ainsi que depuis son origine, la Société a contracté des emprunts et des crédits pour une contre-valeur de plus de 6,5 milliards de francs suisses. Cette somme a permis l'acquisition de 3 000 locomotives et trains automoteurs, 2 000 voitures et près de 50 000 wagons.

Un grand nombre de matériel a pu profiter des commandes groupées, soit 3 600 wagons ainsi que 600 voitures et voitures-lits. La commande la plus importante concerne la fourniture de 500 voitures standards pour le trafic international. La Société pourrait toutefois, en obtenir de meilleures si les possibilités qu'elle offre étaient encore mieux utilisées qu'actuellement par les réseaux.

Cette situation a conduit les responsables de la Société à souhaiter que les Gouvernements puissent lui apporter leur soutien dans le sens prévu par les dispositions de la Convention qui l'a créée, en vue d'obtenir une utilisation plus régulière par les chemins de fer des services de la Société en tant qu'instrument de financement et de commande de matériel. Ce sont ces considérations qui ont conduit le Conseil des Ministres de la Conférence à se pencher sur l'activité de la Société lors de sa session du mois de décembre 1978, sur la base d'un rapport établi par le Secrétariat en liaison avec les responsables d'Eurofima. Il a pu être ainsi observé que la Société, même en présence de circonstances extérieures assez fluctuantes, notamment sur le plan monétaire, n'a jamais été gênée dans son activité par son cadre institutionnel et par la structure de son organisation. A l'avenir, il sera cependant nécessaire, comme par le passé, d'ajuster de temps en temps, le capital/actions au volume des opérations.

Cependant, jusqu'alors Eurofima n'a pas été utilisée ou tout au moins pleinement utilisée, comme cela aurait pu se faire par tous les réseaux-membres comme source de financement. Une participation de tous les réseaux, aussi régulière que possible, augmenterait l'efficacité de l'activité d'Eurofima, en facilitant la répartition des moyens de financement. Cela est important car – sans méconnaître la diversité des besoins de financement des chemins de fer – un certain équilibre entre les participations de chaque réseau au capital/actions et aux opérations de financement devrait être maintenu; en effet, c'est en grande partie sur cela que repose la qualité de la Société en tant que débiteur.

Dans ce sens, il serait souhaitable que chaque réseau puisse prévoir la part de ses investissements en matériel roulant à financer par Eurofima. Par ailleurs, une participation à des financements libellés dans différentes monnaies entraînerait, en faveur des réseaux, une compensation entre les risques monétaires. Mais, pour profiter au mieux des conditions avantageuses des marchés de capitaux, les réseaux devraient être en mesure de répondre rapidement aux offres d'Eurofima.

En outre, bien que d'une manière générale, les "flottements" dans les cours de change soient défavorables aux opérations d'achats en commun, des améliorations pourraient être apportées en vue d'obtenir des avantages dans les prix et dans les délais.

En résumé, on peut considérer qu'Eurofima pourra encore mieux assurer sa mission qu'actuellement, à condition que :

- tous les réseaux-membres, autant que possible, utilisent régulièrement la Société comme instrument de financement et de commande;
- les Gouvernements membres de la Convention prennent en considération l'intérêt de cette utilisation régulière par les réseaux des moyens offerts par la Société et apportent ainsi leur soutien à cette Société.

On trouvera par ailleurs ci-après, le texte du rapport d'activité pour 1978 de la Société.

"EUROFIMA, au cours de cette période, a poursuivi ses efforts en faveur des réseaux actionnaires, dans ses deux domaines d'activité, celui du financement et celui des achats de matériel.

En matière de financement, les opérations ont été pratiquement aussi nombreuses qu'au cours des exercices précédents, mais n'ont représenté que la contre-valeur d'environ 700 millions de francs suisses, contre 900 millions en 1977, notamment en raison des fluctuations monétaires.

En Europe, les taux d'intérêt sur les différents marchés de capitaux ont conservé leur position relative antérieure, à l'exception de ceux du marché suisse qui ont été affectés par un nouveau mouvement de baisse. Sur le marché du dollar, par contre, l'évolution des taux à la hausse a été continue, en fonction des problèmes de balance commerciale et d'inflation aux États-Unis et de la baisse constante de la monnaie américaine.

Les capitaux obtenus par EUROFIMA ont permis de financer, pour 10 réseaux actionnaires de la Société, 13 locomotives électriques, 61 locomotives diesel, 51 rames automotrices, 15 autorails, 159 voitures à voyageurs et 2 585 wagons (dont 2 029 wagons à bogies).

Il convient de signaler en outre que la Société, mettant à profit le niveau favorable des taux d'intérêt en Suisse, a commencé une série de remboursements anticipés de ses emprunts antérieurs et procédé au refinancement des contrats concernés à des conditions très nettement améliorées.

Dans le domaine des achats de matériel, la fourniture des voitures standards européennes est entrée dans sa phase finale.

Les résultats financiers de la Société se présentent assez favorablement, en dépit de l'incidence des perturbations monétaires déjà mentionnées. Le total du bilan a atteint 4 878 millions de francs suisses à fin 1978 (contre 4 651 millions à fin 1977 et 4 266 millions à fin 1976). L'excédent à répartir de 18,3 millions de francs suisses pour 1978 (18,6 millions pour 1977) permettra le paiement du dividende statutaire aux actionnaires et une nouvelle dotation des réserves de la Société.

*
* *

MOYENS DE FINANCEMENT DE LA SOCIÉTÉ

EMPRUNTS :

Six **emprunts obligataires** ont été émis sur le marché international et sur les marchés suisse, japonais et luxembourgeois.

Les conditions de ces émissions ont été les suivantes :

<i>Montant nominal</i>	<i>Taux nominal (%)</i>	<i>Durée (ans)</i>
40 mio. \$-US (janvier)	8,50	10
100 mio. Deutsche Mark (février)	5,50	10
70 mio. francs suisses (mars)	3,75	15
500 mio. francs luxembourgeois (mai)	7,50	10
10 mio. yens (mai)	6,30	12
70 mio. francs suisses (septembre)	3,75	15

Trois **emprunts privés** ont été émis aux conditions suivantes :

<i>Montant nominal</i>	<i>Taux nominal (%)</i>	<i>Durée (ans)</i>
20 mio. \$-US (juillet)	8,50	7
80 mio. Deutsche Mark (octobre)	5,50	10
35 mio. francs suisses (novembre)	3	10

Prêts et crédits à long et moyen terme :

Des prêts et crédits libellés en francs suisses, représentant un montant global de 137 millions, ont été obtenus à des taux d'intérêt de 3 à 4,25 %.

Fonds propres :

Des fonds propres s'élevant à 13 millions de francs suisses ont été apportés par la Société comme complément aux moyens énumérés ci-dessus.

MATÉRIELS FINANCÉS

Les matériels financés au cours de l'exercice sont indiqués ci-après :

Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF)

- 5 locomotives électriques de 4 600 kW
- 15 autorails
- 13 rames automotrices électriques TGV à 10 éléments
- 71 wagons à bogies

Chemin de fer fédéral allemand (DB)

39 locomotives diesel de 2 000 kW
19 locomotives diesel de 1 000 kW

Chemins de fers italiens de l'État (FS)

65 voitures à voyageurs
1 342 wagons à bogies

Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCB)

9 rames automotrices électriques à deux éléments
55 voitures à voyageurs

Chemins de fer néerlandais (NS)

5 rames automotrices électriques à trois éléments
3 rames automotrices électriques à deux éléments

Réseau National des Chemins de fer espagnols (RENFE)

17 rames automotrices électriques à trois éléments
340 wagons à bogies

Communauté des Chemins de fer yougoslaves (JZ)

1 locomotive diesel de 925 kW
17 voitures à voyageurs
276 wagons à bogies
260 wagons à deux essieux

Chemins de fer fédéraux autrichiens (OeBB)

8 locomotives électriques de 5 200 kW
2 rames automotrices électriques à six éléments
2 rames automotrices électriques à trois éléments
22 voitures à voyageurs
221 wagons à deux essieux

Chemins de fer de l'État de Suède (SJ)

75 wagons à deux essieux

Chemins de fer portugais (CP)

2 locomotives diesel de 2 200 kW

Commande groupée de voitures standards européennes

Les dernières livraisons relatives à la commande de 500 voitures standards européennes ont été effectuées à la fin de l'année 1978.

C – CIRCULATION ET SIGNALISATION ROUTIERES

Pour les motifs indiqués dans la première partie du rapport, le Comité de la Circulation et de la Signalisation Routières a été maintenu comme organe de travail de la Conférence.

A cet égard, l'on peut rappeler le double mandat permanent du Comité, reçu du Conseil des Ministres :

- "assurer la mise en œuvre des Conventions internationales en matière de circulation et de signalisation routières, des Accords européens complémentaires et du Protocole sur les marques routières, en tenant compte des réserves que les États membres auraient l'intention de formuler;
- suivre l'application et l'évolution des règles de circulation et de signalisation, de telle manière que celles-ci répondent constamment aux besoins du trafic moderne, tout en maintenant, et si possible en accentuant, l'harmonisation internationale".

En exécution de ce mandat, ledit Comité a traité au cours de l'année un certain nombre de questions dont l'examen est terminé; parmi celles-ci, la plus importante est certainement celle des "zones résidentielles", problème soulevé à l'origine par la Délégation des Pays-Bas où il existe déjà de nombreuses zones de cette nature et qui est d'actualité dans de nombreux pays.

Le terme "zone résidentielle" ainsi appelé faute d'avoir pu trouver meilleure expression pour traduire le mot "woonerf" utilisé aux Pays-Bas, ne permet peut-être pas d'apprécier exactement les caractères du secteur urbain que l'on veut viser en fonction de la circulation et de l'utilisation de la voirie par les automobilistes et les piétons. En fait, il s'agit d'une zone avec une ou plusieurs routes réservées essentiellement à l'habitat et où la distinction entre chaussée et trottoir est abolie. Cette zone, il va de soi, est aménagée spécialement afin d'éviter des vitesses de circulation trop élevées. Il s'agit là d'une tentative intéressante pour améliorer les conditions de vie des habitants et pour faciliter les contacts sociaux, mais il est évident que les rapports entre usagers doivent être régis par des règles particulières, notamment pour assurer la sécurité des piétons et des enfants qui peuvent circuler sur toute la surface de la route et y jouer.

C'est dans cette optique que le Conseil a approuvé les règles de circulation ci-après applicables à ces zones :

- a) les conducteurs ne doivent pas mettre les piétons en danger, ni les gêner. Si nécessaire, ils doivent s'arrêter;
- b) les piétons ne doivent pas entraver la circulation des conducteurs sans nécessité.

La règle a) accorde une priorité de fait aux piétons sur les conducteurs. D'autre part, la règle b) a pour but d'éviter que les piétons n'empêchent inutilement les véhicules de circuler. Il est entendu que les États ne sont pas tenus de reprendre ces règles mot à mot dans leurs législations nationales mais qu'ils les adaptent aux usages de leur droit national. Il suffit que l'esprit de ces dispositions soit respecté.

D'autre part, il est indispensable que les entrées et les sorties des zones résidentielles soient indiquées par un signal routier spécifique.

Après avoir étudié longuement différents projets de signal, y compris, cela va de soi, celui déjà utilisé aux Pays-Bas, et après que l'on ait procédé à des enquêtes de compréhension auprès du public, ainsi qu'à de multiples essais de visibilité tant de nuit que de jour, un signal spécifique a été adopté. Celui-ci étant différent de celui déjà utilisé aux Pays-Bas pose quelques problèmes à la délégation de ce pays qui aura besoin d'une longue période transitoire avant de mettre en place la nouvelle signalisation correspondant à l'option des autres pays européens.

En outre, un nouveau signal pour indiquer des échappatoires a été adopté, la Convention sur la Signalisation ne prévoyant aucun signal de ce genre, alors qu'elle s'est avérée efficace dans certains pays. Ces échappatoires consistent en une courte section de route s'écartant de la chaussée principale qui permettent, sur des descentes longues et raides à des véhicules dont la conduite devient incontrôlée à la suite notamment d'une défectuosité du système de freinage, de les emprunter sans modifier de beaucoup leur direction. Cette section de route se termine par une surface garnie de sable ou de gravier susceptible d'arrêter le véhicule.

De plus, le Conseil a adopté un nouveau signal indiquant la fermeture d'une voie à la circulation. En effet, sur les routes à plusieurs voies où le trafic est souvent très dense et s'effectue généralement à vitesse élevée, la réduction du nombre des voies disponibles dans un sens de circulation crée une situation dangereuse, que cette réduction soit permanente par suite d'un rétrécissement de la chaussée ou temporaire en raison de travaux.

Ce nouveau signal peut être adapté à toutes les situations locales et permet donc de renseigner les conducteurs avec précision sur la ou les voies fermées, ce qui constitue un facteur de sécurité important, surtout sur les routes à circulation rapide.

L'ensemble de ces différentes dispositions adoptées par la CEMT sont progressivement incluses dans les législations nationales et, ainsi qu'il a été fait pour les mesures adoptées antérieurement, ont été transmises à la CEE/ONU dans la perspective des amendements susceptibles d'être apportés aux Conventions mondiales sur la Circulation et la Signalisation Routières.

Enfin, le Conseil des Ministres a approuvé le programme des travaux futurs du Comité. La liste ci-après donne un aperçu des questions qui y figurent :

- signalisation des réglementations applicables par voie de circulation;
- remplacement des inscriptions sur les panneaux additionnels par des symboles;
- création d'un signal de danger "Tunnel";
- opportunité de donner une définition internationale aux chemin de terre et sentier;
- réglementation de l'usage simultané de tous les indicateurs de direction des véhicules (signaux de détresse);
- perte du droit de priorité;
- échange des permis de conduire étrangers contre des permis de conduire nationaux;
- définition de la résidence;
- utilisation par les apprentis-conducteurs des autoroutes et routes de caractère similaire;
- remplacement des lignes séparant les voies de circulation par des plots;
- réglementation de l'usage du casque pour les motocyclistes et les cyclomotoristes;
- application du port obligatoire de ceintures de sécurité et dérogations;
- couleur des panneaux annonçant les sites touristiques;
- signalisation des chantiers et des obstacles;
- usage des avertisseurs sonores – appel de phares;
- avertisseurs spéciaux, lumineux et sonores des véhicules prioritaires;
- éclairage – prescriptions générales;
- emplois des feux de croisement:
 - a) dans les agglomérations;
 - b) le jour.
- bruit, fumée, etc.
- place d'évitement – distance à maintenir entre les véhicules;
- contrôle du stationnement de véhicules aux arrêts d'autobus;
- précision sur la notion de place assise des véhicules automobiles;
- zones piétonnes;
- trousse de secours;
- chicanes en vue de réduire la vitesse des véhicules;
- modifications de la définition du signal D9 "chaînes à neige obligatoires";
- aspect, signification et uniformisation des feux lumineux;

- problèmes des routes à priorité s'infléchissant :
 - a) indication du changement de direction par les conducteurs
 - b) marquage routier;
 - c) signalisation verticale.

- marquage de la ligne d'attente auprès :
 - a) du signal "STOP";
 - b) du signal "CÉDEZ LE PASSAGE";
 - c) des passages à niveau;
 - d) des voies pour obliquer à gauche.

D'après le programme ci-dessus, l'on peut constater que le Comité de la Circulation et de la Signalisation Routières de la CEMT s'attache à suivre de très près les réalités des problèmes qui se posent au fur et à mesure de l'évolution du trafic, afin d'être à même de répondre de la meilleure façon possible aux besoins et aux nécessités du bon écoulement de la circulation dans des conditions de sécurité maximale.

D – CIRCULATION ROUTIERE PENDANT LA PÉRIODE DES VACANCES D'ÉTÉ

La question des conditions d'écoulement de la circulation routière pendant la période des vacances d'été et, en liaison directe avec elle, celle de l'étalement des vacances scolaires a été soulevée au sein du Conseil des Ministres lors de sa session du mois de décembre 1977.

A cette époque, les informations disponibles sur l'organisation des vacances scolaires en 1978 faisaient apparaître une coïncidence des dates pour le début des grandes vacances dans plusieurs pays ou régions en Europe, ce qui laissait craindre notamment pour le week-end situé aux alentours du 1er juillet de l'année en cause des difficultés particulièrement aiguës dans l'écoulement du trafic.

Étant donné que les dates de vacances avaient déjà été choisies pour l'année en cause, le Conseil a demandé que soient examinées à court terme les diverses mesures envisageables en vue d'atténuer les conséquences résultant de la situation particulière de l'année 1978. Mais, pour un avenir plus lointain, il a estimé que la CEMT devrait prendre en considération l'ensemble des possibilités d'intervention auxquelles pourraient recourir les Ministres des Transports pour œuvrer, par une concertation appropriée au niveau international, de sorte que puissent être évitées les difficultés devenues désormais symptomatiques que l'on enregistre pour le départ et en partie pour le retour des grandes vacances.

Ces préoccupations se rapportent en premier lieu aux conditions de fluidité et de sécurité du trafic, mais d'une façon générale, le phénomène est ressenti de plus en plus de nos jours, par l'opinion publique comme un élément important de la qualité de vie des citoyens. En effet, les encombrements sur les routes et notamment sur les grands axes conduisent non seulement à des accidents, mais entraînent également un gaspillage d'énergie et surtout des gênes considérables pour les usagers – adultes et enfants – qui doivent subir des pertes de temps mal tolérées, dans des conditions souvent fort désagréables.

Certes, le problème posé ne relève pas des seules considérations impliquant la compétence des Ministres des Transports puisque son examen conduit à comprendre – et même comme volet essentiel – un aspect qui se situe en dehors du secteur des communications et qui entre principalement dans le champ de responsabilités différentes, que ce soit au niveau gouvernemental, local ou même sur le plan des institutions privées.

A cet égard, il ne fait pas de doute que la solution des difficultés rencontrées est en grande partie conditionnée par une meilleure harmonisation des dates de début et de fin des vacances d'été, génératrices, comme chacun le sait, des pointes de trafic. Mais il importe de souligner que les Ministres des Transports, même s'ils ne sont pas les seuls concernés en la matière, sont impliqués très effectivement dans ce domaine, compte tenu des réactions qu'ils ont à supporter de la part des usagers aux prises avec les difficultés de déplacement et de circulation. Ainsi leur appartient-il d'agir par les voies et moyens appropriés auprès de toutes les instances compétentes.

Dans cet ordre d'idées, le Conseil des Ministres de la CEMT a institué un groupe ad hoc qui devait lui présenter une analyse du problème posé assortie d'une exploration des mesures d'amélioration possibles. A la lumière des travaux de ce groupe, il apparaît qu'une telle amélioration relève de la conjonction d'une série de dispositions qui peuvent être classées dans trois ordres de catégories :

- la première se rapporte à l'organisation des vacances : des vacances scolaires d'abord, mais aussi des vacances dans les grandes entreprises lorsqu'elles ferment leurs portes pendant une période déterminée, puis l'organisation de l'occupation des logements dans les centres touristiques;
- la deuxième concerne l'organisation de la circulation avec un ensemble de mesures particulières destinées à faciliter l'écoulement des courants de trafic et à éviter les encombrements;
- le troisième volet, enfin, se rattache au comportement des usagers et se situe pour l'essentiel sur le plan plus général de l'information, notamment par les mass media, destinée à renforcer l'efficacité des dispositifs mis en œuvre pour faire face au trafic et en assurer la fluidité.

Sur la base de l'analyse mentionnée dont les résultats opérationnels ont été approuvés dans les grandes lignes par le Conseil lors de sa session de décembre 1978, il appartiendra au Comité des Suppléants d'élaborer des propositions d'action concrètes.

On ajoutera, comme il est mentionné dans le Chapitre III ci-après, que la Conférence a organisé vers la fin de l'année 1978 également une Table Ronde sur ce problème qui a été alors examiné dans un contexte plus large, celui du trafic des vacances en général et au niveau de l'ensemble des modes de transports.

E – SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le 25ème anniversaire de la CEMT a donné l'occasion tout à fait appropriée au Conseil des Ministres, de se saisir de deux questions importantes et, chacune à sa façon, dorénavant particulièrement significatives pour l'orientation de l'action de la Conférence en matière de sécurité routière. La première de ces questions se rapporte au port de la ceinture de sécurité, la seconde à la formation des conducteurs.

Au sujet de la ceinture de sécurité, on rappellera d'abord que le Conseil avait déjà adopté, en juin 1973, une résolution comportant six recommandations précises dont la plus importante visait à rendre obligatoire le port de ce dispositif hors agglomération et dans les voitures de tourisme qui, par leurs caractéristiques de construction, pouvaient en être équipées. Après cinq ans, le moment paraissait venu de procéder à un nouvel examen de ce dossier, tout en faisant le point des développements intervenus et le bilan des résultats des expériences acquises dans les divers pays. Tel était l'objet d'une étude préparée à l'attention du Conseil des Ministres par le Comité de la Sécurité Routière.

Cette étude a mis en évidence l'efficacité incontestable de la ceinture, prouvée non seulement dans la pratique par les statistiques des accidents, mais aussi par les résultats d'un grand nombre d'essais en laboratoire. En effet, les éléments recueillis ont permis d'établir sans équivoque que le port correct de la ceinture divise au moins par deux le risque d'être tué pour les occupants de véhicules automobiles en cas d'accident, et diminue par ailleurs d'une manière très sensible la gravité des blessures encourues. Aussi peut-on considérer, malgré certains types d'accident très exceptionnels, où le port de la ceinture peut s'avérer comme facteur d'aggravation, que l'utilisation de ce dispositif procure dans la plus grande majorité des cas une protection réelle et notable des passagers et qu'elle constitue par conséquent une des mesures de sécurité routière ayant le meilleur rapport coût/efficacité. On constate qu'à la suite de la résolution de 1973 mentionnée ci-dessus quinze pays européens auront dès à présent introduit l'obligation du port de la ceinture. Poursuivant la ligne de conduite déjà tracée, le Conseil a arrêté, lors de sa session de Bruxelles, des dispositions complémentaires susceptibles de s'intégrer dans une politique globale en ce domaine, avec l'objectif de faire protéger, dans chaque pays et dans des délais appropriés, tous les occupants des véhicules automobiles par la ceinture de sécurité, à l'exception, bien entendu, de ceux des transports en commun et des cas spéciaux ou particuliers relativement limités. Cette politique vise donc à l'extension progressive des dispositions déjà largement appliquées et ceci notamment aux places arrières des véhicules de tourisme, aux véhicules utilitaires et à l'ensemble du réseau routier, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur des agglomérations.

La nouvelle résolution adoptée par le Conseil contient également d'autres éléments importants liés à la question traitée qu'il s'agisse des améliorations techniques, et en particulier de la promotion de la ceinture à enrouleur, de la normalisation des systèmes d'ouverture-fermeture, des aspects concernant les campagnes d'information et de propagande en faveur de l'utilisation de la ceinture ou encore d'un certain nombre d'aspects juridiques.

Si l'action précitée prend toute sa signification en raison de son efficacité, la formation des conducteurs est devenue à son tour un élément central pour la sécurité de la circulation routière.

Il paraît judicieux de noter à ce propos, que les mesures réglementaires, au fur et à mesure qu'elle ont été affinées et complétées, ont également par la force des choses multiplié les contraintes imposées aux usagers de la route si bien que l'on semble se rapprocher d'un certain seuil qui serait difficile à dépasser sans compromettre leur application effective, compte tenu de l'attitude de l'homme et des possibilités. Dans ces conditions, il est devenu en plus impérieux de mener une action soutenue en faveur d'une formation adéquate des conducteurs, formation qui soit non seulement orientée vers l'enseignement des connaissances formelles des règles du code de la route, dont il serait sans doute intéressant de prévoir la simplification, mais qui aurait plus spécialement pour objet d'inculquer aux futurs conducteurs un état d'esprit et un comportement leur permettant en particulier de participer à la circulation routière en conditions de sécurité maximale.

C'est en résumé l'idée force de la deuxième Résolution adoptée par le Conseil des Ministres lors de sa session de Bruxelles. Les divers éléments de cette Résolution ont pu d'ailleurs s'appuyer sur les résultats de plusieurs travaux de recherche scientifique menés sous l'égide de l'OCDE et portant plus précisément sur les accidents des jeunes conducteurs, la formation des conducteurs et la prévention des accidents impliquant les usagers de véhicules à deux roues.

Parmi les nombreux enseignements précieux que la CEMT a pu tirer des résultats des travaux indiqués, en application d'une formule de coopération qui a déjà porté ses fruits à d'autres occasions, on retiendra en particulier la constatation fondamentale que les jeunes conducteurs débutants – c'est-à-dire les conducteurs âgés de moins de 25 ans et ayant obtenu leur permis depuis moins de trois ans – sont impliqués dans les accidents de la route d'une manière disproportionnée par rapport à tous les autres usagers. En réalité, leur taux d'accidents est, suivant les pays, de deux à quatre fois plus élevé que le taux moyen, et on peut considérer que ce taux particulièrement élevé est la conséquence d'une combinaison fatale de l'inexpérience d'une part, et du goût du risque inhérent à la jeunesse d'autre part. Il importe donc de concevoir la formation d'une manière telle que l'on aboutisse à un raccourcissement de la période particulièrement dangereuse que les conducteurs traversent précisément après l'examen du permis de conduire.

Dans cette optique, la formation doit être globale et, pour devenir efficace, se développer de manière large en apprenant les risques de la circulation et les comportements aptes à les éviter.

Les recommandations contenues dans la Résolution adoptée par le Conseil s'inspirent pour l'essentiel des idées énoncées ci-dessus et visent, au-delà, à la mise en place progressive d'un système cohérent de formation des conducteurs qui aille de l'enseignement dispensé en matière de sécurité routière dans les écoles jusqu'à la phase après l'obtention du permis de conduire, et dont la principale finalité consiste à assurer, d'une façon durable et en profondeur, un comportement des usagers conforme aux exigences de la sécurité dans les conditions de la circulation moderne.

En liaison avec ce dernier aspect, il convient de souligner toute l'attention que les Ministres des Transports attachent depuis de nombreuses années à la sécurité des enfants dans la circulation routière et plus particulièrement à l'enseignement de la sécurité dans les écoles. A cet égard, la Conférence a organisé dans le passé, conjointement avec le Conseil de l'Europe, deux rencontres d'experts gouvernementaux, destinées à élaborer les principes, le contenu, les méthodes et le cadre de cet enseignement avec l'objectif de le généraliser dans les divers pays d'Europe et de le rendre aussi efficace que possible.

Alors qu'il s'est déjà écoulé un délai important depuis la dernière Conférence Mixte qui a eu lieu à Vienne en 1971, il est apparu important aux instances compétentes de la CEMT qu'une nouvelle rencontre puisse avoir lieu afin de faire le point de la situation, d'examiner les difficultés rencontrées et de définir de quelle manière et dans quelle direction l'action entreprise doit se poursuivre. On notera à cet égard que la situation a évolué au fil des années tant sur le plan de l'enseignement que sur celui des problèmes de circulation et de sécurité routière et qu'il importe de procéder une nouvelle fois à une réflexion sur ce sujet, en vue de dégager les voies et moyens du travail qui reste à effectuer en la matière.

La CEMT estime en effet que l'enseignement de tous les aspects relatifs à la sauvegarde des personnes du fait de la motorisation doit dorénavant figurer dans les premiers rangs des objectifs à inscrire au titre de l'éducation des jeunes, car cet enseignement les concerne sur les plans à la fois de leur vie actuelle et future. Les travaux poursuivis par la Conférence montrent que l'on ne saurait sous-estimer la tare de la société moderne qui se traduit encore par un nombre beaucoup trop important de victimes d'accident d'âge scolaire.

Comme déjà indiqué plus haut, la politique de la sécurité routière relève de plus en plus des actions de formation des usagers, et notamment des futurs conducteurs en faveur d'un certain comportement conforme aux exigences données. Comme dans bien d'autres domaines, cette action de formation est d'autant plus efficace qu'elle peut être entreprise dès le plus jeune âge. C'est la raison pour laquelle la CEMT a insisté, dès 1977, sur l'intérêt et l'utilité de la réunion d'une nouvelle Conférence mixte entre des représentants de haut niveau de l'enseignement et des personnalités responsables de la circulation et de la sécurité routière. Elle pense qu'une telle Conférence apporterait de nouveaux éléments de progrès dans un domaine qui touche à une action fondamentale et prioritaire pour la sécurité des jeunes et, par voie de conséquence, à la sécurité routière d'une manière générale.

Alors qu'elle avait pris toutes les dispositions nécessaires pour que cette Conférence puisse se tenir en 1979 — année déclarée par les Nations Unies comme "Année de l'Enfant" — les orientations de choix budgétaires intervenues dans le cadre du Conseil de l'Europe ont conduit à envisager un report de la manifestation à une date ultérieure qui pourrait se situer alors dans le courant de l'année 1980.

En ce qui concerne l'enceinte propre de la CEMT, d'autres travaux portant sur le problème de la sécurité routière ont été soit engagés, soit poursuivis dans le cadre du Comité compétent.

Comme il a été signalé au Chapitre I du présent rapport, ce Comité a été confirmé dans sa fonction et son rôle en dépit des réformes de structure intervenues dans le courant de l'année 1978, et ceci pour une raison évidente tenant au fait que l'on se trouve ici en présence d'un domaine qui par sa nature, son caractère et les évolutions qui le concernent, requiert une compétence spécifique et demande à être suivi d'une manière permanente.

Comme pendant les années précédentes, ce Comité a entretenu, dans la poursuite de ses travaux, des relations particulièrement étroites avec le Service de Recherche Routière de l'OCDE qui, à sa demande, avait inscrit dans son programme deux sujets pour lesquels une exploration au niveau scientifique paraissait particulièrement indiquée, avant que l'on puisse élaborer des propositions concrètes aux responsables politiques : l'un d'entre eux concerne les améliorations de la circulation routière de nuit, l'autre le problème de la prévention et de la répression de l'alcoolémie au volant.

Quant à l'analyse du problème posé par l'accroissement assez systématique dans les divers pays Membres européens, du nombre et surtout de la gravité des accidents se produisant la nuit, le Service de Recherche Routière de l'OCDE a pu transmettre à la Conférence, vers la fin de 1978, un rapport préliminaire qui contient déjà un certain nombre de propositions relatives à des mesures immédiatement applicables et dont l'utilité, l'efficacité et l'acceptabilité peuvent être affirmées à la lumière d'une saine évidence scientifique. Compte tenu de ces propositions, le Comité sera très probablement en mesure de soumettre aux Ministres des Transports, lors de leur session de printemps 1979, un projet de résolution traitant de la matière indiquée.

D'autre part, l'OCDE avait institué, à la suite d'une concertation avec la CEMT portant sur les programmes d'activité, un groupe de recherche qui avait pour tâche essentielle de procéder à une étude sur l'état des connaissances dans le domaine de l'alcool et des médicaments en liaison avec les accidents de la route. Ce groupe a pris en considération les résultats des recherches menées au cours des dix dernières années dans ce domaine difficile afin d'étudier les mesures et les pratiques qui se sont révélées efficaces et qui peuvent être recommandées pour une mise en œuvre générale dans les pays Membres.

Parallèlement, le Comité de la Sécurité Routière a mené une vaste enquête auprès des délégations nationales afin de mieux élucider divers aspects du problème posé : les taux d'alcoolémie en vigueur, les sanctions, les pouvoirs de la police, la procédure de détection, les recherches en cours, la stratégie de contrôle utilisée, les problèmes liés aux campagnes d'information ainsi que les sanctions prises par les tribunaux. Sur la base des éléments qu'il a pu ainsi recueillir de la recherche d'une part, et de la pratique d'autre part, le Comité s'oriente désormais vers l'élaboration de conclusions opérationnelles qui devront englober un certain nombre d'éléments déterminants en la matière tels que notamment les questions liées à l'établissement d'un taux légal, les principes et circonstances des contrôles, les techniques et les méthodes de ces contrôles et le problème afférent aux sanctions et à la réhabilitation.

S'agissant d'une matière à la fois complexe et délicate, le Comité a estimé devoir mener ses travaux avec le plus grand soin possible, et il s'accordera par conséquent un délai adéquat lui permettant de creuser en profondeur le sujet, avant d'en saisir les Ministres des Transports.

Parmi les activités de la CEMT consacrées en 1978 à l'œuvre de la sécurité routière, on citera enfin l'organisation, en collaboration étroite avec la Prévention Routière Internationale, d'un 4ème Concours International d'affiches sur le thème de la sécurité des usagers des véhicules à deux roues. Ce concours avait pour but la réalisation d'une affiche susceptible de servir de support à des campagnes à mener dans les divers pays et qui devraient s'adresser aux automobilistes pour leur recommander une extrême prudence vis-à-vis des deux roues.

Comme déjà mentionné au Chapitre III de la première partie, de nombreux projets d'affiches reçus au titre de ce concours ont été présentés dans le cadre d'une exposition ouverte au public à la gare centrale de Bruxelles, sur les "Transports en Europe et l'activité de la CEMT" organisée à l'occasion du 25ème Anniversaire de la Conférence. Avant l'ouverture de cette exposition, un jury international composé de représentants de la Conférence et de la PRI, avait sélectionné les quatre meilleures affiches dont le lauréat a reçu un prix décerné par la CEMT.

F – TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES

En décembre 1977, le Conseil des Ministres de la CEMT, à la suite de la suggestion présentée par le Secrétaire d'État français aux Transports, M. CAVAILLÉ, avait donné mandat au Comité des Suppléants pour établir un rapport dans les meilleurs délais, mettant en lumière la situation des transports des personnes handicapées en Europe. Ce rapport devait comprendre également un éventail de mesures susceptibles d'être mises en œuvre pour faciliter les déplacements des personnes ainsi concernées.

Pour donner suite à ce mandat, le Comité des Suppléants a créé un groupe ad hoc en janvier 1978, sous la présidence de la Délégation française. Le groupe ad hoc qui a tenu quatre réunions pendant l'année écoulée, a présenté un rapport et un projet de résolution au Conseil des Ministres de décembre 1978. Ces documents qui ont obtenu l'approbation du Conseil des Ministres, sont présentés in extenso, dans le volume II du présent Rapport Annuel.

Pour établir son rapport, le groupe ad hoc avait, d'une part, lancé un questionnaire auprès des pays Membres de la CEMT, d'autre part le Président du groupe ad hoc avait participé au symposium scientifique qui, sous les auspices du Royaume-Uni, de la France et des États-Unis, a été organisé par l'Université de Technologie de Loughborough.

Ce symposium a fourni une base de réflexion pour les travaux du groupe ad hoc de la CEMT. Cette réflexion a été complétée grâce aux réponses nationales qui ont été obtenues au moyen du questionnaire officiel mentionné ci-dessus.

L'examen du problème des transports de personnes handicapées au niveau international a montré qu'il se présente dans des conditions identiques dans la plupart des pays Membres de la CEMT.

La suppression des obstacles au déplacement représente en effet un des éléments importants dans le processus général d'intégration des personnes handicapées et de leur réinsertion éventuelle dans la vie sociale, quel que soit le pays. Il faut en effet reconnaître que notre système des transports en Europe, tout en étant très évolué, n'a pas été conçu en prenant en considération les problèmes de l'accueil à réserver aux personnes handicapées, surtout lorsqu'il s'agit d'handicapés non autonomes. Il reste d'ailleurs encore généralement très peu adapté pour répondre à cette mission.

Le problème qui se pose est d'autant plus difficile à régler que, d'une part, ses solutions exigent des moyens coûteux, difficiles souvent à mettre en œuvre sur le plan technique, et que, d'autre part, la notion de personne handicapée est loin d'être facilement cernable eu égard aux mesures à prendre. Il n'est pas simple, en effet, d'envisager les réponses à donner pour couvrir toutes les formes de handicaps et qui vont des difficultés d'accès aux transports des personnes âgées ou malades à celles plus directement sensibles encore des handicapés non autonomes, et notamment de ceux qui sont tributaires d'un fauteuil roulant.

Il faut bien se rendre compte, en effet, que le terme de "handicapé" s'applique à l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés de nature très différente pour se déplacer. Dans les handicapés, le nombre de ceux qui sont tributaires du fauteuil roulant ne dépasse pas, pour la plupart des pays, 5 à 10 % du nombre global des handicapés.

C'est cette catégorie plus particulière de personnes handicapées qui conduit aux mesures les plus spécifiques et les plus difficiles souvent à prévoir. La Conférence s'est particulièrement attachée à cette question sans négliger

bien entendu tous les aspects d'amélioration possibles d'utilisation des transports par les autres personnes souffrant d'un autre handicap permanent ou non, total ou partiel, physique ou mental.

Le problème se pose d'ailleurs dans des termes un peu différents suivant qu'il s'agisse de transport à courte distance, et notamment des transports urbains, ou des transports à grande distance.

Les mesures générales qui ont été prises dans le contexte des transports urbains par les entreprises exploitantes, tendant à améliorer leurs prestations d'une part, vis-à-vis de l'utilisateur (vitesse, confort, fréquence) et, d'autre part, du point de vue de l'économie de l'entreprise (taux de remplissage maximum) n'ont pas supprimé les obstacles rencontrés par les personnes handicapées pour l'utilisation de ces transports, et ont même dans une certaine mesure aggravé la pénibilité d'accès.

Pour toutes ces raisons, l'aménagement des transports urbains pose des problèmes techniques et financiers très délicats et qui demandent des études approfondies.

A cet égard, il est apparu que s'il est possible de permettre à une fraction notable des personnes handicapées autonomes d'utiliser les transports publics moyennant des réformes de portée limitée portant sur l'accessibilité aux installations terminales et aux véhicules, ces adaptations sont plus complexes et loin souvent d'être faciles pour les handicapés non autonomes.

Dans ces conditions, on doit particulièrement penser à l'organisation de transports spécifiques avec des véhicules spécialisés. Si la promotion de cette formule reste fonction des besoins et des possibilités, elle offre certainement aux personnes concernées la flexibilité d'utilisation et la qualité de service adaptée à leur cas que ces personnes peuvent souhaiter.

C'est dans le même esprit que l'on doit attacher la plus grande importance aux formules d'aides financières personnalisées aux personnes handicapées pour l'emploi d'une voiture individuelle, qui constituent une solution alternative et souvent préférable à une action par la voie de subventions aux transports. On notera à ce propos qu'environ la moitié des personnes tributaires d'un fauteuil roulant peuvent conduire une voiture automobile à condition que celle-ci subisse les aménagements nécessaires; mais de toute manière l'emploi d'un véhicule individuel ou d'un taxi, en plus de la souplesse et de la facilité d'utilisation pour la personne handicapée, constitue souvent la solution à rechercher et en définitive la moins onéreuse.

Pour les transports à grande distance, le problème se pose d'une manière différente. Les améliorations à prévoir ne peuvent que porter sur l'aménagement des facilités d'accès aux installations terminales et aux véhicules de transport ainsi que sur celui des installations intérieures de ces véhicules. Les dispositions à prendre peuvent d'ailleurs relever de la nécessité d'une coopération internationale, notamment dans les secteurs des chemins de fer et de l'aviation civile.

En définitive, la discussion intervenue lors de la session du Conseil des Ministres du mois de décembre 1978 a mis en lumière, à la fois les difficultés que l'on rencontre pour donner aux personnes handicapées les possibilités de se déplacer, mais également les voies de solutions. Le Conseil a spécialement affirmé son intérêt pour que le problème du transport des personnes handicapées retienne toute l'attention qu'on doit lui accorder et pour que toutes les initiatives soient prises sur les plans officiel et privé pour répondre à une mission d'ordre social que notre société doit inscrire au premier rang de ses préoccupations touchant à l'organisation et à l'amélioration du cadre de vie.

C'est dans cet objectif que le Conseil des Ministres a décidé que cette question serait périodiquement reprise par la Conférence et qu'en ce sens elle devrait faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle réflexion à l'horizon 1980/1981.

CHAPITRE III

RECHERCHES ÉCONOMIQUES ET DOCUMENTATION

1. Depuis 1967, la CEMT s'est engagée dans des travaux scientifiques en matière d'économie des transports, afin de procurer aux Ministres des bases objectives en vue de leurs décisions politiques.

Ces travaux se sont progressivement développés et organisés. Ils se manifestent principalement, soit par la tenue tous les deux ans d'un symposium où se rencontrent, pour discuter sur un thème général d'économie des transports, environ trois cents personnalités appartenant au monde universitaire, administratif et professionnel, ainsi qu'à la presse spécialisée et aux organisations internationales intéressées aux transports soit, surtout, par des réunions de tables rondes, ou quinze à vingt participants choisis en raison de leur compétence, étudient, sur le plan scientifique, des sujets délimités.

La détermination des problèmes à traiter incombe au Comité des recherches économiques à qui il appartient, sous l'égide du Comité des Suppléants, de réaliser une cohérence d'ensemble et de tenir compte des secteurs où la politique générale des transports a besoin d'être développée.

2. En 1978, le Comité des recherches économiques a tenu trois sessions; au cours de ces réunions, il a examiné les activités scientifiques organisées par la CEMT depuis sa dernière session de 1977 ainsi que les activités scientifiques en préparation. En particulier, il s'est employé à :

- tirer les conclusions des tables rondes;
- donner une suite au document relatif au symposium de Londres (1977), approuvé par le Conseil des Ministres;
- tenir compte du souhait exprimé par les instances politiques de la Conférence de rapprocher davantage les analyses scientifiques des thèmes qu'impose l'actualité politique; à cet égard, le Comité des recherches économiques s'est efforcé de déterminer les thèmes et les dates des tables rondes en veillant à ce que les travaux scientifiques de la CEMT soient à même de fournir en temps opportun des éléments de discussion pour la prise de décision; c'est ainsi qu'il a été conduit à avancer la tenue des tables rondes traitant du trafic de vacances (Table Ronde 44) et des problèmes de capacité infrastructurelle posés par le transit international (Table Ronde 45) afin d'être en mesure d'apporter un éclairage scientifique sur ces questions et de faciliter de la sorte les travaux des instances appelées en même temps au sein de la CEMT, à traiter sur le plan politique de problèmes très voisins;
- mettre au point des procédures en vue d'une meilleure diffusion des tables rondes;
- surveiller la préparation des tables rondes à tenir en 1979 et 1980 conformément au programme arrêté en 1977 :
 - Table Ronde 45 : "Problèmes de capacité infrastructurelle posés par le transit international".
 - Table Ronde 46 : "Politiques tarifaires des transports urbains autres que le road pricing".
 - Table Ronde 47 : "Possibilités offertes par le chemin de fer en milieu urbain". Cette table ronde qui se penchera notamment sur un grand nombre d'études de cas, se déroulera à Hambourg à l'occasion de la grande exposition internationale consacrée aux transports.
 - Table Ronde 48 : "Les transferts à travers le secteur des transports; évaluation des effets redistributifs".
 - Table Ronde 49 : "Position concurrentielle et avenir du transport fluvial".

– définir successivement un thème général et trois sous-thèmes pour le 8ème symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports; nommer pour ce même symposium deux rapporteurs par sous-thème et préciser le contenu de leur travail;

– suivre l'évolution du système intégré de documentation; un rapport fixant les grandes lignes de l'action à développer a été préparé et soumis au Comité des Suppléants. Ce rapport comportait trois volets :

- . un exposé présentant un bref historique de la CIDET, montrant l'évolution du système et précisant la composition ainsi que les conditions de fonctionnement du nouvel organe de gestion;
- . une annexe décrivant le domaine à couvrir;
- . une annexe indiquant le degré d'harmonisation qu'il est possible de réaliser avec la DIRR.

En ce domaine, le Comité des recherches économiques a également souligné que les résultats acquis devaient faire l'objet d'une vaste action d'information à l'extérieur de façon à être portés à la connaissance de toutes les personnes intéressées par la CIDET.

3. La CEMT a commencé la préparation du 8ème symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports qui aura lieu à Istanbul du 24 au 28 septembre 1979. Il se tiendra sur le thème général suivant : "Le transport face aux changements structurels".

Les débats de ce symposium se dérouleront à partir de six rapports introductifs qui traiteront (à raison de deux rapports par sous-thème) les sous-thèmes suivants :

1° Redéploiement de l'activité, des échanges et transport de marchandises :

- a. redistribution de l'activité et des échanges; transit et infrastructure (Rapporteur : Prof. Kuiler, Erasmus-university, Rotterdam);
- b. les transports combinés; aspects techniques, économiques et commerciaux (Rapporteur : M. Callou, CERLIC, Sèvres).

2° Décentralisation et environnement régional (voyageurs et marchandises) :

- a. systèmes de transport et développement régional : les pays à économies très avancées (Rapporteur : Dr. Meier, Universität Zurich);
- b. systèmes de transport et développement régional : les pays à économies moins avancées (Rapporteur : Prof. Lamer, Institute of Transport Sciences, Zabreb).

3° Évolution des comportements :

- a. transport de voyageurs : mobilité et cadre de vie (Rapporteurs : M. Brög, Sozialforschung, Munich et Prof. Schuster, Johannes Kepler Universität, Linz);
- b. transport de marchandises : chargeurs et auxiliaires de transport (Rapporteur : M. Baxter, National Ports Council, Londres).

De plus, une introduction générale pourrait être présentée par le Professeur Lesourne, Directeur du projet de recherche "interfuturs" de l'OCDE, sur le thème : "Tendances à long terme des changements structurels et leur influence sur les transports".

En outre, un rapport spécial rédigé par des experts du pays invitant exposera aux participants au symposium la situation économique générale et la politique des transports de la Turquie.

Afin de préparer le symposium, le Secrétariat, avant la phase de rédaction des documents introductifs, a adressé à chaque rapporteur une lettre détaillée dans laquelle étaient précisés leurs mandats ainsi que le contenu de leurs rapports; une liste des principaux problèmes devant tout particulièrement faire l'objet de leur attention était notamment jointe à cet envoi.

Quant au déroulement du symposium, il sera analogue à celui qui a été mis au point lors des symposia précédents : chaque sous-thème sera d'abord discuté lors d'une session plénière par l'ensemble des participants, puis il sera soumis au débat d'un panel composé d'un nombre restreint de spécialistes de la question traitée. En outre, comme lors du symposium de Londres :

- les présidents de session auront un rôle très important; chaque président, dans un exposé introductif préparé avec les rapporteurs, rappellera brièvement le contenu des rapports et établira un schéma précis de discussion afin de mieux structurer les débats de la session plénière;
- les demandes d'intervention en session plénière ne seront plus désormais adressées par écrit et à l'avance; elles se feront au fil des débats et devront respecter le cadre tracé par le président de session;
- chaque panel se réunira à huis clos le soir après la session plénière et engagera un débat sur le fond à la lumière des enseignements de la session plénière;
- la séance publique du panel débutera le lendemain matin par un exposé de son président qui résumera les conclusions de la session tenue à huis clos et présentera une courte synthèse des problèmes soulevés la veille lors de la session plénière;
- à ce stade, les membres du panel pourront faire une courte déclaration pour marquer un avis divergent ou apporter un important complément;
- le président entamera ensuite un débat structuré avec la salle;
- enfin, dans une dernière étape, la salle n'intervenant plus, le panel procédera à une synthèse des débats.

Le Symposium d'Istanbul donnera lieu comme les trois symposia précédents, à un rapport général de synthèse qui permettra de prendre connaissance des résultats les plus importants des exposés et des débats. Ce rapport général sera publié au début de 1980.

4. En 1978, la CEMT a organisé cinq **Tables Rondes** en veillant tout particulièrement à choisir les thèmes et les dates de ces manifestations en fonction des préoccupations politiques de la Conférence. Conformément à la vocation de ces instances, leurs travaux doivent notamment permettre d'apporter à la pratique certains enseignements ou indications scientifiques et réaliser ainsi une première étape dans la confrontation de la théorie et de la pratique qui se développe par l'organisation de débats au niveau des éléments responsables des ministères. **Il est important de préciser que les conclusions des tables rondes résultent de discussions entre des personnalités de caractère scientifique et que, si elles constituent un précieux apport de caractère objectif aux instances responsables, elles n'engagent pas, par elles-mêmes, la politique de la Conférence.**

A – LA TABLE RONDE 40

La **Table Ronde 40** dont le thème était : "**Les transports semi-collectifs**", a fait l'objet d'un rapport introductif général rédigé par le professeur Ph. H. BOVY et V. KRAYENBUHL de Lausanne, suivi de plusieurs rapports spécifiques consacrés aux taxis, aux systèmes de transport à la demande, aux dolmus, à la collectivisation des véhicules et aux ramassages d'entreprises.

1° – Définition du Paratransit et champ d'étude

Entre les besoins que l'automobile satisfait pleinement et ceux pour lesquels le transport public conventionnel se révèle parfaitement adapté, il existe toute une gamme de demandes qui, par suite de l'insuffisance de l'offre de transport, reste très souvent au simple état de latence. C'est pour tenter de faire face à ces besoins pas ou mal satisfaits et résoudre en même temps certains problèmes d'engorgement des centres-villes que les premières années de la décennie 70 ont vu l'émergence du concept de paratransit ou de transports semi-collectifs. La multiplication des expérimentations de ce type de transport ainsi que l'étude de systèmes voisins de transport utilisés depuis fort longtemps en Asie et en Amérique Latine permettent de mieux cerner désormais les caractéristiques des transports relevant de cette philosophie.

Afin de donner à la définition du paratransit un caractère opératoire sur le plan pratique et politique, la table ronde a préféré opter pour une conception large du sujet en examinant l'ensemble des systèmes de transport qui se situent entre l'usage conventionnel de l'automobile et l'usage conventionnel des services de transport public.

2° – Transports semi-collectifs et besoins

Le développement encore très inégal des systèmes de transport semi-collectifs ne représente nullement un phénomène technique marginal et passager. Il résulte de tendances irréversibles et correspond à une réalité sociologique profonde reposant sur des besoins réels de déplacement des usagers. Les systèmes de transport semi-collectifs semblent notamment pouvoir faire face à :

- des besoins d'équité : à cette catégorie de besoins se rattache en particulier la préoccupation récente de l'accessibilité des groupes sociaux défavorisés;
- des besoins locaux ressentis tout spécialement par les autorités politiques dans le cadre d'un certain rééquilibrage à l'intérieur des grandes agglomérations;
- des besoins éprouvés par certains groupes ou collectivités de mobiliser de la main-d'œuvre, de la clientèle, etc.

3° – Organisation et transports semi-collectifs

a) Transports semi-collectifs et système de transports

Les transports semi-collectifs doivent être conçus comme un complément du transport public traditionnel et non comme un concurrent. Il répondent à la fois à un souci d'individualisation et de spécialisation. Les changements constatés dans la demande de déplacement exigent un remodelage de la totalité des services de transport offerts et une nouvelle approche du système de transport dans son ensemble. C'est dans le cadre de cette démarche globale, adaptée aux besoins et non pas figée par rapport à l'organisation existante de transport, qu'il importe d'étudier l'instauration de systèmes de transport semi-collectifs.

b) Cadre institutionnel

Deux principes fondamentaux doivent régir le montage institutionnel présidant à l'instauration de systèmes de paratransit :

- la structure de coordination mise en place ne saurait être animée avant tout par le souci de protéger les entreprises de transport public dominantes;
- le cadre institutionnel dans lequel s'insèrent les tentatives de développement des systèmes semi-collectifs, doit permettre aux autorités non seulement de susciter à long terme des activités de recherche théorique sur ces techniques de transport mais également de favoriser les innovations et les projets de démonstration en assurant notamment à ces expériences un caractère de réversibilité.

L'encadrement institutionnel des services de transport semi-collectifs paraît devoir se situer au niveau des autorités publiques locales qui semblent particulièrement aptes à apprécier correctement les demandes latentes de déplacement et à y donner une réponse à la fois rapide et adaptée. Le rôle de l'État en ce domaine ne peut cependant être négligé; c'est à lui qu'il incombe de lever tous les obstacles juridiques ou institutionnels qui, au niveau national, risquent de s'opposer à la mise en place de nouveaux systèmes de transport, de diffuser les résultats des expérimentations et de coordonner les initiatives des différents ministères ou services nationaux.

c) Les problèmes financiers

Le démarrage des systèmes de transport semi-collectifs ne peut qu'être lent; ils s'adressent en effet à des catégories socio-économiques dont la résistance aux changements d'habitude est particulièrement forte. Les autorités ayant la responsabilité de la mise en place des transports semi-collectifs devront donc généralement dégager des ressources financières pour soutenir, au minimum à leur début, les expérimentations de systèmes de transport semi-collectifs.

Il convient cependant d'apprécier le problème financier qui est ainsi posé, en faisant référence aux éléments suivants qui contribuent à le ramener à sa juste dimension :

- le coût des expérimentations reste faible en valeur absolue;
- les grands transferts économiques et financiers réalisés à travers les systèmes semi-collectifs, se situent en fait au niveau des transports de ramassage payés par les entreprises privées;

- les calculs financiers et les bilans économiques permettant de confronter le coût des systèmes semi-collectifs avec celui des transports publics classiques exigent d'être maniés avec beaucoup de précaution; les deux types de services ne répondent pas aux mêmes besoins et la qualité de service qu'ils offrent, ne saurait faire l'objet d'une véritable comparaison. De plus, dans l'évaluation des projets de démonstration des systèmes semi-collectifs, l'impact social des services ainsi mis en place est certainement l'élément le plus important et son appréciation est du ressort des hommes politiques et non des techniciens ou exploitants.

4° – Les solutions techniques

a) Zone rurale

Les systèmes de taxis collectifs et les services mixtes apparaissent comme des formules séduisantes de transport. Il en va de même d'ailleurs des bus communautaires qui devraient cependant faire l'objet d'études précises sur le plan des coûts réels, de la sécurité et du statut du personnel de conduite.

b) Milieu urbain

Force est de constater le très large échec des formules de type "dial-a-ride" trop sophistiquées et trop coûteuses. De tels systèmes ne paraissent avoir d'avenir que pour la desserte de catégories sociales défavorisées p.e. pour des déplacements où les considérations de coût sont relativement secondaires.

Beaucoup plus intéressant, en revanche, semble le recours à des minibus avec itinéraires fixes et formules de rendez-vous. Tout en étant moins onéreuses, de telles formules de transport ont eu, sur le plan de la clientèle, des résultats aussi satisfaisants que les systèmes de "dial-a-ride" là où elles ont été testées en concurrence avec ces derniers.

Une réflexion devrait se développer sur le rôle des taxis dont les possibilités ont été insuffisamment exploitées jusqu'ici.

Le système des pools de voitures présente au premier abord le grand avantage d'être à la fois moins coûteux pour les usagers et les collectivités publiques que les services traditionnels. Cependant, on ne dispose encore que de peu d'informations sur les implications de cette technique de transport pour les autres modes de transport. De plus, l'utilisation en commun de voitures particulières pose un certain nombre de problèmes juridiques qui ne sauraient être négligés (statut du personnel de conduite, partage des frais, assurances...).

B – LA TABLE RONDE 41

La Table Ronde 41 introduite par un rapport du professeur B.T. BAYLISS de Bath, a eu pour thème : "Rôle des transports dans une politique anticyclique".

Les trafics de voyageurs et marchandises réagissent de manière différente aux fléchissements conjoncturels; encore ces réactions sont-elles parfois également différentes suivant les pays.

Lorsqu'il s'agit de savoir comment on peut influencer la conjoncture à travers les transports, il convient de ne pas limiter l'approche à un budget sectoriel ou modal. Qui plus est, il sera souvent plus efficace de transférer ces dépenses dans un autre secteur en dehors du transport. En effet, il s'agit d'éviter deux écueils auxquels peut se heurter l'affectation des fonds par temps de crise.

D'une part, la limite entre les dépenses d'investissement et les dépenses de consommation n'est pas toujours tracée avec toute la netteté désirable dans certaines entreprises de transport. D'autre part, les moyens financiers visant à maintenir des emplois dans le transport pourraient être plus judicieusement utilisés à créer des emplois en dehors du transport; ceci du moins dans la mesure où il s'agit en fait de maintenir dans le transport des emplois improductifs, puisque ce procédé, loin de résoudre un problème fondamental, l'amplifie à terme.

Les interventions peuvent se concevoir :

- sur les investissements;
- sur la formation du personnel;

- sur la gestion des entreprises;
- sur l'administration qui contrôle le transport.

Quant aux infrastructures, il importe de s'interroger sur la portée anticyclique d'éventuels investissements et de ne pas extrapoler simplement des raisonnements qui avaient leur valeur en 1930. A cet égard, les évolutions suivantes méritent d'être retenues attentivement :

- les travaux publics absorbent actuellement plus de capitaux que de main-d'œuvre;
- les interdépendances internationales se sont développées et l'efficacité d'initiatives locales est donc diminuée dans la même mesure;
- les travaux en question font appel à une main-d'œuvre qui est souvent immigrée et qui consomme très peu, contribuant ainsi faiblement à l'effet multiplicateur attribué à ces travaux;
- quant aux emplois procurés aux chômeurs, ils augmentent très peu leur consommation puisque, contrairement à des situations antérieures, ces chômeurs ont de toute façon un pouvoir minimum d'achat garanti par les actuelles politiques sociales.

Vis-à-vis du transport même, l'investissement doit être rationalisateur à terme; s'il n'est pas conçu dans cette optique, il peut contribuer à désarticuler davantage l'économie des transports.

Les moyens de relance devraient donc être recherchés en dehors des infrastructures. Pour ce qui est des infrastructures, priorité doit être donnée à des améliorations (rectifications, élargissement) de ce qui existe déjà. Cependant, dans les chemins de fer, ces améliorations peuvent être relativement importantes du fait que les lignes remontent généralement à une date de construction ancienne et ne conviennent ainsi pas toujours aux besoins actuels de vitesse et de capacité.

Comme les investissements infrastructurels se déroulent sur une durée assez longue de préparation et d'exécution, il peut être préférable d'investir dans des objectifs plus directs, par exemple les véhicules. La nature de l'emploi ainsi stimulé est un autre important facteur à prendre en considération pour un instrument de relance conjoncturelle.

L'amélioration de l'efficacité du transport existant convient mieux aux exigences de politique régionale.

Cette amélioration peut également se faire en éliminant des facteurs de pertes, en particulier en atténuant les pointes du trafic.

Quant à la fiscalité du transport, une manipulation inconsidérée des taxes se heurte à des limites de recettes fiscales d'une part et d'emballlement des prix d'autre part. Mais il subsiste une appréciable marge pour restructurer cette fiscalité en réduisant les taxes fixes et en augmentant en conséquence les taxes directes d'usage. Ceci aurait pour effet de stimuler l'achat et l'entretien de véhicules et d'inciter l'utilisateur à un choix modal qui tient davantage compte des coûts réels. De cette façon, on pourrait avantageusement concilier les exigences de l'industrie automobile et celles de la politique des transports, où la consommation d'espace et d'énergie occupe une place de plus en plus importante.

En guise de conclusions, on peut retenir que :

- des différences sensibles se présentent suivant les pays;
- généralement, les investissements infrastructurels ont des effets plus réduits que ceux qu'on en attend;
- ces investissements ne sont pas souples dans le temps;
- ce dernier inconvénient pourrait toutefois être allégé si on pouvait écourter la préparation, notamment par la disposition de programmes prêts; ceci implique toutefois une prévoyance qui dépasserait de loin les habitudes actuelles;
- il existe des risques d'emballer le cycle;

- les travaux publics doivent être intégrés dans d'autres objectifs politiques et notamment dans ceux de l'aménagement et du développement des régions;
- les risques inflatoires sont à mesurer sérieusement et dépendent de la taille des travaux;
- il est souvent préférable de rationaliser et de moderniser ce qui existe.

C – LA TABLE RONDE 42

La Table Ronde 42 a eu pour thème : "Influence des mesures visant à limiter l'usage de certains modes de transport". Elle a été introduite par un rapport du Professeur M. E. BEESLEY de Londres.

Constatant que les restrictions en question ne sont toujours que des instruments pour réaliser un objectif, la Table Ronde a examiné la question de ces restrictions sous un angle global où intervient constamment la complémentarité entre différentes mesures. Cet angle dépend à son tour de l'objectif et en particulier des améliorations précises envisagées pour la qualité de vie dont la mobilité est un élément essentiel.

A cet égard, on peut distinguer des objectifs situés dans les centres urbains et dans le transport interurbain. Mais en tout cas il importe que la restriction soit précédée d'une information et accompagnée d'une compensation qui sauvegarde la mobilité (notamment sous forme de transport public).

Il est apparu que les restrictions atteignent souvent leur limite en milieu urbain et que, dès lors, il faut surtout leur trouver des compléments assortis.

Dans ce domaine, on peut mentionner les différentes mesures de relocalisation des activités. Mais il est toujours nécessaire de bien évaluer l'impact économique de ces mesures pour un vaste ensemble de secteurs concernés. Par ailleurs, il est indispensable de laisser un temps suffisant d'assimilation entre l'introduction de la mesure et l'appréciation de ses effets.

Une préférence systématique pour les types de mesures qui coûtent le moins cher risque de déboucher sur des détériorations et il est souhaitable que les moyens soient appropriés à l'objectif qu'on se propose.

INSTRUMENTS PRATICABLES

Dans le trafic interurbain, il s'agit surtout de voies spéciales pour les poids lourds et de transports combinés. Les expériences de voies spéciales ont été peu convaincantes; quant aux transports combinés, la Table Ronde a surtout examiné les problèmes soulevés par la localisation des terminaux par rapport aux agglomérations et recommande une localisation prioritaire sur des voies périphériques autoroutières.

Dans le trafic urbain, on peut estimer que la limite du possible est atteinte pour les parkings publics.

Les problèmes de restriction surgissent actuellement surtout dans les villes de taille moyenne où ils peuvent être résolus par une organisation adéquate.

Le "car pooling" est à considérer comme une intéressante formule d'usage plus rationnel de l'espace urbain, tandis que le transport public classique serait plutôt à considérer pour écouler les grands courants de trafic.

Le park and ride ne peut fonctionner que sur des distances suffisamment longues et encore à condition d'offrir un transport réellement attractif.

ALTERNATIVES ET COMPLÉMENTS

L'étalement des horaires peut alléger les flux de trafic, à condition de l'encadrer dans des mesures qui découragent l'emploi accru de la voiture et stimulent par exemple le car pooling; la productivité des transports publics et leur qualité peuvent s'en trouver améliorées. Les marges d'étalement resteront partiellement inutilisées, si cet étalement ne s'applique pas à l'accès à certains services.

Quant aux fonctions à vitaliser dans les villes, des idées plus précises sont indispensables. Avant d'attaquer un problème de transports, il faut savoir à quoi servira finalement le centre. La Table Ronde a examiné différentes possibilités et pris connaissance de différentes expériences dans ce domaine. Elle recommande notamment que les nuisances soient effectivement traduites sous forme de coûts afin de pouvoir guider les options.

Une offre améliorée des chemins de fer dans le transport des marchandises pourrait également apporter des allègements mais requiert une importante reconversion des méthodes existantes.

Enfin, il est apparu que la construction automobile fait des progrès pour réduire la consommation d'énergie et des nuisances. La Table Ronde estime que des restrictions modérées ne devraient pas affecter la production automobile, mais tout au plus modifier l'emploi de la voiture individuelle dans un nouvel équilibre.

D – LA TABLE RONDE 43

La Table Ronde 43, introduite par un rapport du Professeur J.P. BAUMGARTNER de Lausanne, a été consacrée aux "Indicateurs pour mesurer la production des transports".

Les statistiques de transport apparaissent comme un élément déterminant pour les décisions à prendre dans ce secteur, notamment dans le domaine de la gestion micro-économique et dans celui de la planification macro-économique. Elles sont cependant très difficiles à établir et soulèvent de sérieux problèmes d'interprétation.

I. Les besoins en matières de statistiques de transports

Il importe d'opérer une distinction entre les besoins des exploitants qui doivent assurer la gestion de leurs entreprises et ceux des planificateurs qui ont pour tâche de préciser les objectifs et moyens de la politique des transports :

1. Les besoins des exploitants

Les exploitants travaillent essentiellement à partir de statistiques très désagrégées de nature à la fois physique et financière. Au milieu de l'entreprise, on peut mettre en évidence deux grands types de décision :

- des décisions ponctuelles – choix d'un investissement, par exemple – faisant appel à des statistiques très particulières obtenues à partir d'enquêtes spécifiques;
- des décisions de gestion courante exigeant des données avec de longues séries temporelles.

D'une façon générale, force est de noter une non concordance entre les besoins statistiques des exploitants et ceux des planificateurs.

2. Les besoins des planificateurs au niveau macro-économique

a) Les conditions de la collecte des données :

- Utilité des statistiques recueillies : il faut apporter la preuve aux exploitants que les informations qui leur sont demandées présentent une réelle utilité. A cette fin, il importe de communiquer aux personnes interrogées les résultats des enquêtes auxquelles elles ont participé.
- Ampleur du questionnaire : pour avoir des réponses correctes et pouvoir les exploiter, les statisticiens doivent concevoir des questionnaires aussi concis que possible. Il convient également que soient intégrées dans les demandes de renseignements à la fois des questions relatives à la gestion des entreprises et des informations répondant à des besoins d'ordre macro-économique.

Pour surmonter les difficultés liées à la collecte des données, il paraît opportun de concevoir un système d'informations intégré en pyramide avec une transition un peu floue de la gestion au besoin politique.

b) Les données macro-économiques à recueillir : principes généraux

- Banques de données et études spécifiques : dans les années récentes, on a eu sans doute trop tendance à mettre l'accent sur les études spécifiques et à négliger un peu la collecte permanente de données de base. Or, ces dernières permettent de constituer un environnement et une toile de fond indispensables pour les prises de décision exigeant une certaine rapidité.

- Pour une meilleure satisfaction des besoins : en matière d'information statistique au niveau macro-économique, trois types d'action doivent être envisagés :
 - . construction de batteries d'indices;
 - . meilleure utilisation de l'information disponible notamment par une bonne coordination à tous les stades;
 - . adaptation systématique de l'information recueillie aux objectifs poursuivis.

II. La construction des indicateurs

La Table Ronde a examiné certains problèmes posés par la construction pratique des indicateurs avant de préciser, à titre d'exemples, certains domaines où un effort particulier serait nécessaire sur le plan statistique.

1. *Le niveau d'agrégation*

a) L'agrégation : une nécessité

Malgré leurs imperfections, les données agrégées constituent des indicateurs indispensables dans le domaine politique. De tels indicateurs servent en effet de clignotants, fournissent des arguments au niveau global et permettent de constater les résultats d'une politique.

b) L'amélioration de l'agrégation par la prise en compte de la qualité

Pour éviter d'agréger des éléments trop hétérogènes, il faut pondérer les données de production par des indicateurs de qualité de cette production p.e. des indicateurs de la qualité de service des différents modes de transport.

c) La réalisation d'un système intégré d'indicateurs

Si l'agrégation est nécessaire pour des décisions à des niveaux élevés, les données agrégées ne peuvent cependant qu'être fondées sur des informations désagrégées. Il importe de conserver ces dernières du fait de leur possible utilisation à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été primitivement recueillies. Il convient donc de mettre en place un système d'indicateurs statistiques intégrant à la fois les informations micro et macro-économiques et les données à court, moyen et long terme.

2. *Indicateurs physiques ou en valeur*

Ce problème a largement été traité dans le rapport introductif. Les statistiques faisant appel aux prix ou aux coûts sont profondément affectées par les imperfections du marché. Elles soulèvent des difficultés de trois types :

- . difficultés d'ordre méthodologique;
- . difficultés liées aux données disponibles;
- . difficultés d'interprétation.

Malgré leurs imperfections, les indicateurs en valeur apportent néanmoins de précieux renseignements qui viennent utilement compléter les données physiques et les éléments relatifs à la qualité de service.

En fait, la seule solution praticable en ce domaine réside dans l'élaboration de séries d'indicateurs à la fois physiques et monétaires dont l'utilisation est conditionnée et infléchie en fonction des objectifs poursuivis.

3. *Quelques indicateurs utiles*

Il importe avant tout de développer des statistiques tenant compte à la fois de l'offre et de la demande. De tels indicateurs doivent notamment permettre sur le plan politique de connaître l'efficacité du système de transport et de traduire les effets des décisions politiques.

A cet égard, il convient de noter une insuffisance générale des statistiques relatives au transport routier et au transport à courte distance. Il apparaît également nécessaire de disposer :

- . de statistiques offrant une ventilation des déplacements par types d'usagers et types de voyages;
- . d'indicateurs permettant de traduire l'utilisation des capacités offertes;
- . de données relatives à l'intervention des transports comme intermédiaires dans le processus général de production des entreprises;
- . d'éléments statistiques portant sur les relations financières entre entreprises.

E – LA TABLE RONDE 44

La **Table Ronde 44** a examiné le sujet suivant : "**Le trafic de vacances**". Le rapport introductif a été rédigé par le Professeur C. KASPAR de Saint-Gall.

Les problèmes actuellement soulevés par le trafic de vacances peuvent être améliorés d'une manière conséquente par l'étalement des dates de départ et de retour des vacanciers.

Cependant, cet étalement est tributaire d'une série de facteurs externes. En outre, ses effets peuvent être en grande partie anéantis lorsqu'il est confiné à un plan purement national.

Par ailleurs, il importe que l'établissement des vacances soit connu suffisamment longtemps à l'avance par les différentes catégories d'intéressés (usagers, industries, écoles, accueil touristique, etc...). Dans la pratique, ceci revient à préconiser un calendrier d'étalement des vacances scolaires pour un ensemble de pays et pour plusieurs années.

Il est également intéressant de placer les commencements et les fins de vacances en dehors des week-ends.

La Table Ronde attire spécialement l'attention sur le fait que les vacances de courte durée, qui sont moins conditionnées par des impératifs climatologiques, causent souvent les plus grands problèmes de trafic, alors que leur étalement pourrait se faire assez aisément.

En dehors de l'étalement des séjours et des déplacements de vacances, il existe plusieurs autres moyens permettant des améliorations des trafics en question :

- 1° Une diversification des prix, en particulier pour des offres nouvelles tendant à percevoir des rétributions plus élevées par périodes de forte affluence et réduites en périodes creuses.
- 2° Une variante à un régime de taxe de congestion mentionné sous 1. pourrait consister dans la création d'un fonds européen servant à l'investissement de certains axes reconnus comme étant particulièrement importants pour le transit. Un tel fonds permettrait une répartition plus équitable des charges entre les bénéficiaires.
- 3° Dans certains cas extrêmes, des restrictions d'accès peuvent être prévues par un plafonnement de l'offre; ceci afin d'éviter qu'une capacité additionnelle très coûteuse ne doive être prévue pour un rendement très modeste (chemins de fer, avions, navires).
- 4° Améliorations du débit des trafics afin d'optimiser l'usage des infrastructures existantes. Ce débit optimal est entravé par des éléments de trafic non homogènes qui causent des ralentissements et diminuent la sécurité. En conséquence, la Table Ronde recommande une série de mesures combinées d'économie et de sécurité :
 - fixation en fonction du type de la voiture de critères internationaux pour la limitation du nombre de personnes et du poids des bagages pouvant être transportés par cette voiture;
 - fixation de critères internationaux pour l'admission de véhicules tractés (adaptation de la force motrice, éventuellement permis de conduire particulier);
 - péage mieux proportionné avec l'encombrement réel de l'infrastructure pour les véhicules qui réduisent le débit homogène d'une route;

- incitation à transporter par d'autres moyens les excédents de bagages et les remorques sur les longues distances;
- développement de la location des véhicules moteurs, des caravanes et des bateaux destinés au tourisme.

En définitive, le déroulement optimal du trafic de vacances suppose que soient remplies deux conditions :

- utilisation optimale de la capacité de réception touristique;
- réalisation d'une rentabilité suffisante des équipements de transport et de séjour, tant au niveau des entreprises qu'à celui de la collectivité.

Enfin, il importe de considérer le trafic touristique comme une partie d'une problématique très vaste qui intéresse de nombreux secteurs et dont les déterminantes se situent souvent en dehors du transport.

5° Du 26 au 28 septembre 1978, s'est tenue à Helsinki, à l'initiative de la Finlande et sous le double patronage de la CEMT et du pays invitant, une **Table Ronde Régionale**. Les tables rondes régionales ont essentiellement pour objet de reprendre, en les approfondissant et dans une optique spécifique à des pays ayant des préoccupations communes, certains thèmes débattus d'une manière plus générale lors d'une table ronde. Elles permettent notamment, dans une optique appliquée, une confrontation entre les idées de quelques spécialistes de la matière traitée et celles des experts ou praticiens des pays concernés.

A. La Table Ronde régionale d'Helsinki a consacré la première partie de ses travaux à l'étude du thème : "**Les redevances d'usage des infrastructures**". Ce premier thème a été introduit par trois rapports qui ont traité le sujet :

- l'un sous l'angle théorique : il s'agissait du rapport rédigé à l'occasion de la septième table ronde par E. Quinet (Ministère de l'Équipement, Paris) et H. Schuster (Université de Berlin);
- les deux autres dans une optique appliquée :
 - . l'un présenté par B. Hallsten (Stockholm) était consacré aux études suédoises sur la politique des transports et, plus particulièrement, sur la tarification d'usage des infrastructures;
 - . l'autre préparé par M. Talvitie (Helsinki) a permis d'exposer la situation en Finlande en matière de redevances d'infrastructure.

B. Le second thème de la Table Ronde régionale d'Helsinki était le suivant : "**Avantages et inconvénients (au niveau de la collectivité) des interventions de l'État sur la politique des prix des entreprises de transport de marchandises**". Les débats ont pris appui sur :

- le rapport présenté par M. Del Viscovo (Centro Studi Sistemi di Trasporti, Rome) à l'occasion de la Table Ronde 22;
- un document rédigé par le Secrétariat de la CEMT : "Quelques réflexions récentes sur la tarification des transports de marchandises"; ce rapport analysait les conclusions en la matière de deux études récentes : le rapport Guillaumat sur les orientations pour les transports terrestres (France) et la conception globale suisse des transports;
- des rapports rédigés par des experts finlandais (J. Sauna-Aho, P. Virkkunen et R. Rinne) et décrivant la situation des prix de transport dans leur pays pour les différents modes de transport.

6° En 1978, la CEMT a poursuivi ses activités dans le domaine de la **documentation**.

A. **Recherches en cours**

En raison du nombre toujours croissant des projets de recherche mentionnés dans le Bulletin Semestriel d'Information, une nouvelle présentation photocomposée a été adoptée qui permet de présenter un plus grand nombre d'informations sous un volume plus réduit. En outre, le traitement automatique de ces données a pu être effectué en mode conversationnel, permettant ainsi de réduire les délais de mise à jour. L'introduction de ces techniques témoigne du dynamisme de cette activité très suivie par les usagers.

B. Coopération Internationale en matière de Documentation (CIDET)

Le Groupe de Gestion mis en place au cours de l'année précédente s'est penché principalement sur la définition du domaine couvert par la CIDET et sur les différents modèles de coopération DIRR/CIDET envisageables. Ses recommandations ont été présentées au Comité des Recherches Économiques du 9 juin 1978 et au Comité des Suppléants du 6 juillet 1978 qui les ont approuvés. C'est ainsi qu'une formule équilibrée prévoyant une harmonisation des règles d'entrée de données et l'utilisation d'un format d'échange commun a prévalu car elle présentait le meilleur rapport entre les avantages techniques obtenus et les coûts. Deux groupes de travail ont été mis en place pour l'étude des problèmes posés par l'informatique et la terminologie. En outre, le Secrétariat a procédé à la mise à jour et à la publication dans les trois langues de la 2ème édition du thésaurus d'économie des transports. L'ensemble de ces travaux a été accueilli favorablement par les participants au réseau qui ont souligné la nécessité de répondre aux besoins des utilisateurs en matière de documentation sur les transports.

7° Sur le plan de la **coopération de la CEMT avec d'autres organisations internationales** dans le domaine scientifique, l'année 1978 a été marquée par les événements suivants :

A. La CEMT a commencé à préparer un **séminaire organisé en coopération avec l'OCDE** sur le thème général : "Les transports urbains et l'environnement". Ce séminaire aura lieu du 10 au 12 juillet 1979. (Cf. Deuxième partie, Chapitre II A).

B. Une procédure a été mise en route au sein de la CEMT en vue de dégager les implications nationales de l'étude internationale sur "les besoins de transport de voyageurs entre les grandes agglomérations" (Action 33) réalisée conjointement par la CEMT, l'OCDE et la Communauté Économique Européenne. A cette fin, un questionnaire a été adressé aux différents pays Membres de la Conférence afin de rassembler leurs commentaires sous une forme homogène. Les réponses à ce questionnaire feront l'objet d'un examen au début de 1979 et les éventuelles suites à donner seront alors précisées.

C. En 1978, la CEMT a continué à participer en tant qu'observateur à l'étude **prévisionnelle sur le trafic de marchandises** entreprise par la Communauté Économique Européenne. Les résultats de cette étude qui s'est achevée à la fin de 1978 seront publiés au cours de l'année 1979.

Troisième partie

***EVOLUTION DU TRAFIC ET DES INVESTISSEMENTS
EN 1977***

CHAPITRE I

ASPECTS GENERAUX

Introduction

1. Le présent rapport sur l'évolution des transports dans la zone de la CEMT comporte trois chapitres traitant des transports par voie ferrée, par route et par voie navigable. Le dernier chapitre traite aussi des oléoducs et des ports.
2. Les tableaux statistiques qui constituent une partie importante de ce rapport et qui, les années précédentes, étaient présentés dans le corps du texte, figurent pour la première fois dans une annexe accompagnée d'une table des matières destinée à faciliter les recherches. Ces tableaux ont été établis à partir des renseignements fournis tous les ans par les pays Membres de la CEMT.
3. Les remarques suivantes, qui ont trait à certaines évolutions intervenues dans les transports en 1977 et au cours de la décennie précédente, servent d'introduction aux commentaires plus détaillés des chapitres II à IV.

Principales caractéristiques en 1977

4. La croissance continue du transport de voyageurs par la route en 1977 a suivi la tendance qui s'est clairement manifestée au cours des années 70, et c'est seulement dans les chemins de fer, où le trafic voyageurs est relativement stationnaire depuis 1974, que l'on observe un effet durable des bouleversements économiques de ces dernières années sur ce type de transport. (Tableau A).
5. De la même façon, dans le secteur des marchandises, les chemins de fer ont obtenu de moins bons résultats que d'autres modes de transport, le volume des marchandises transportées ayant diminué de 2,5 % (dans 18 pays) entre 1976 et 1977, alors que le trafic par voie navigable augmentait de 3 % et le trafic par route de 2,5 % (dans dix pays). Cependant, le chemin de fer n'a pas été le seul à éprouver des difficultés pour se remettre de la baisse de la demande de transport de marchandises au cours de la période qui a suivi la crise du pétrole ; le trafic par voie navigable est demeuré dans cinq pays relativement inférieur aux niveaux de 1970 et il a été de quelque 6 % inférieur au niveau record de 1974 ; le transport par oléoduc n'a que tout juste égalé le volume transporté cette année-là.
6. Seul le transport routier a enregistré une augmentation substantielle du volume des marchandises transportées et sa part du marché dans dix pays s'est accrue pour atteindre plus de 60 % en 1977 (non compris les oléoducs).

Transport de marchandises

7. En ce qui concerne les marchandises transportées par voie ferrée, le nombre de tonnes-kilomètres en 1977 était inférieur de 9 % au chiffre de 1970 ; cette situation s'explique par la baisse substantielle qui s'est produite après le chiffre de pointe de 1974. Bien que le trafic ait connu une légère reprise en 1976 après le marasme de 1975, ce phénomène ne s'est pas poursuivi. Plusieurs pays ont vu leur trafic s'accroître en 1977, mais les pertes enregistrées dans la plupart des grands pays de la CEMT ont contrebalancé cette progression. Le transport de marchandises par route, voie navigable et oléoduc dans dix pays de la CEMT s'est accru entre 1976 et 1977, comme le montre le tableau B. encore que le transport par voie navigable n'ait pas retrouvé le trafic perdu en 1975 aussi rapidement que dans le cas des deux autres modes de transport.

8. Dans ces mêmes pays, la croissance régulière du transport routier a contrasté avec la baisse du transport ferroviaire et avec les fluctuations du niveau du trafic par voie navigable. Alors que le trafic des marchandises dans son ensemble s'est accru de plus de 14 %, cette expansion s'est presque entièrement limitée aux transports routiers dont la part du marché est passée de 47 % en 1970 et 55 % en 1977. Le transport par oléoduc a représenté, dans ces pays, une part relativement stable du transport des marchandises, part qui s'est légèrement accrue en 1977 pour atteindre le chiffre de 9 %.

Transport international de marchandises

9. Le transport international de marchandises a révélé des tendances analogues, encore que, pour les dix pays représentés au tableau C, il soit clair que le transport par voie navigable a été le mode dominant de transport intérieur. Le transport routier a presque doublé entre 1970 et 1977 et sa part du marché international est passée de 22 à 34 %, augmentation qui s'est essentiellement opérée au détriment des chemins de fer. L'importance qu'ont acquise les voies navigables dans les échanges internationaux explique peut-être que les résultats obtenus par ce mode de transport aient été relativement meilleurs que ceux qui ont été réalisés par les chemins de fer au cours de ces dernières années, face à la concurrence des transports routiers.

Transport de voyageurs

10. Les premiers effets de la crise du pétrole se sont manifestés par une baisse du transport routier par voiture particulière pendant l'année 1974, encore que cette tendance se soit révélée de courte durée puisque ce mode de transport est revenu par la suite à un rythme annuel comparable au rythme annuel moyen du début des années 70. Les transports en commun par la route ont régulièrement progressé au cours des années 70 comme le montrent les tableaux D et E.

11. Le transport de voyageurs par voie ferrée dans l'ensemble de la zone de la CEMT est resté relativement stable après 1974, après un accroissement de 10 % pendant les quatre années précédentes. Cette croissance est due en grande partie à l'augmentation du trafic des chemins de fer français et italiens. Ces pays ne figurent pas dans le tableau E, et l'on peut constater que dans les onze pays Membres qui y sont représentés, le trafic de voyageurs par voie ferrée a augmenté entre 1970 et 1974 dans une proportion bien moindre que pour l'ensemble de la zone de la CEMT et que ce trafic est revenu depuis lors à des niveaux qui ne sont guère inférieurs à ceux de 1970.

Motorisation

12. Les immatriculations de voitures particulières dans 14 pays Membres ont été supérieures à 89 millions en 1977, soit plus du double du chiffre de 1965. Cela correspond à un taux de croissance annuel moyen de 6,5 %. Le taux de croissance annuel est en léger recul : de 8,5 % en moyenne entre 1965 et 1970, il est tombé à 5,4 % entre 1970 et 1976 et, en 1977, le nombre d'immatriculations de véhicules a dépassé de 4 % celui de 1976.

13. Les taux de motorisation ne sont accrus pour atteindre plus de 30 véhicules pour 100 personnes dans plusieurs pays Membres, la plupart des autres pays suivant ce taux de près. (tableau F)

Infrastructure

14. Globalement, la longueur des réseaux ferrés a peu changé dans les pays de la CEMT entre 1976 et 1977, les faibles extensions intervenues dans certains pays ayant compensé les réductions opérées ailleurs.

15. Mille cent vingt-six kilomètres de lignes ont été électrifiées au cours de la période considérée (dans 15 pays Membres).

16. Le réseau de routes E s'est accru de 25 kilomètres en Allemagne au cours de l'année 1977 ; aucun changement n'a été signalé ailleurs.

Investissements consacrés aux équipements et à l'infrastructure des transports de 1970 à 1976

17. Les niveaux des investissements consacrés aux équipements et à l'infrastructure des transports de 1970 à 1976 ont été très variables selon les années et les pays, mais dans douze pays considérés globalement, les tendances générales qui se dégagent indiquent que l'augmentation des investissements destinés aux chemins de fer est allée de pair avec la croissance du PNB, tandis que les investissements consacrés aux routes et aux transports routiers (qui représentent quelque 80 à 85 % des investissements dans les équipements et l'infrastructure de transport) ont baissé par rapport au PNB, malgré un accroissement de 73 % en prix courants pendant la période considérée.

18. Les investissements consacrés aux voies navigables étaient relativement élevés au début des années 70, mais les niveaux d'investissement n'ont pas augmenté depuis lors et, exprimés en chiffres réels, ils ont baissé de façon substantielle par rapport au PNB.

19. En 1976, contrairement aux tendances, les investissements destinés aux transports routiers se sont légèrement améliorés tandis que les investissements dans les chemins de fer ont légèrement diminué en chiffres réels.

A TENDANCE DES TRANSPORTS : 1977 Pourcentage d'augmentation par rapport à 1976

	RAIL		ROUTE			VOIE NAVIGABLE	OLEO-DUC
	Tonnes km	Voyageurs km	Tonnes km	Voyageurs-km public	privé	Tonnes km	Tonnes km
Allemagne	- 6,0	φ	3,3	2,4	2,7	7,5	- 9,9
Autriche							
Belgique	- 2,5	- 3,0	- 0,7	- 1,4	4,8	- 5,1	15,2
Danemark	- 5,5	8,9			- 2,8		
Espagne	6,0	2,5	3,9	9,6	5,4		6,9
Finlande	- 2,3	φ	φ	2,5	1,1	3,3	
France	- 3,4	1,8	1,9			- 7,3	8,4
Royaume-Uni	- 1,3	2,8	2,5	φ	2,8	φ	57,0
Grèce	1,3	2,7					
Irlande	0,2	10,7		- 4,1			
Italie	4,4	- 1,9	12,0	13,0	3,8		
Luxembourg	- 9,8	φ	14,0				
Norvège	- 5,1	φ	8,0				
Pays-Bas	3,9	- 2,5	- 1,0	0,9	1,6	3,8	6,8
Portugal	4,8	0,1			11,8 (1)		
Suède	- 9,0	- 1,0	- 3,4				
Suisse	- 1,1	- 1,4	4,5	5,0 (1)	3,8 (1)	- 1,3	-11,8
Turquie							
Yougoslavie	5,1	5,0	11,9	φ	11,9	4,0	11,2

(1) Estimation

Irlande : Voyageurs transportés (en milliers)

φ moins de 0,05 %

Tableau B TENDANCES DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANS 10 PAYS*

a) Indice tonnes-kilomètres 1970 = 100

MODE	1970	1975	1976	1977
Rail	100	86	91	88
Route	100	124	131	134
Voie navigable	100	94	95	98
Oléoduc	100	111	124	133

b) Pourcentage

Rail	31	25	24	24
Route	47	55	55	55
Voie navigable	14	12	12	12
Oléoduc	8	8	9	9

* B, DK, F, D, NL, N, E, S, CH, GB.

Tableau C TENDANCES DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES DANS 10 PAYS *

a) tonnes 1970 = 100

MODE	1970	1975	1976	1977
Rail	100	86	92	87
Route	100	157	180	192
Voie navigable	100	107	112	115

b) pourcentage

Rail	31	24	23	22
Route	22	31	33	34
Voie navigable	47	45	44	44

* B, F, D, SF, NL, L, E, I, GB, YU.

D TRANSPORT DE VOYAGEURS : CLASSE PAR MODE
En million de voyageurs-kilomètres

	ROUTE : TRANSPORT PRIVE (1)			ROUTE : TRANSPORT PUBLIC (2)			RAIL		
	1965	1970	1977	1965	1970	1977	1965	1970	1977
Allemagne	268 600	352 300	430 900	52 400	60 100	71 100	38 419	37 314	37 348
Autriche							6 439	6 251	6 570
Belgique	25 680	39 713	58 146	3 245	2 965	3 093	8 008	7 567	7 346
Danemark	28 000	33 000	40 800	3 400	4 600		3 200	3 500	3 100
Espagne	27 737	64 347	112 610	11 220	20 910	33 100	13 906	14 992	18 643
Finlande	17 250	24 600	32 000	5 800	7 000	7 900	2 050	2 156	2 977
France	"	"	"	"	"	"	38 300	41 000	52 300
Royaume-Uni	231 000	309 000	370 000	63 000	56 000	53 000	30 116	30 408	29 290
Grèce							1 131	1 531	1 625
Irlande							542	754	873
Italie	108 814	234 442	325 800	27 871	32 004	54 600	26 502	32 457	38 362
Luxembourg							185	105	240
Norvège	7 300	11 200	31 600	3 300	3 700		1 712	1 569	2 004
Pays-Bas	49 600 (a)	85 300 (a)	106 700 (a)	11 000	10 700	11 500	7 715	8 010	8 013
Portugal	9 252	17 470	35 998	3 729	4 358		2 970	3 546	5 235
Suède							5 290	4 559	5 563
Suisse	34 520	50 707	65 839 (a)	2 600	3 200		7 859	8 168	8 028
Turquie									
Yougoslavie	6 648 a)	16 605 a)	47 213 a)	5 696 b)	13 305 b)	27 706 b)	12 800	10 939	10 459

(1) Voitures particulières et motocyclettes.

(2) Autobus.

Danemark : Premiers chiffres pour l'exercice financier 1977-78

Pays-Bas (a) non compris les bicyclettes

Suisse : (a) chiffres approximatifs

Yougoslavie : a) Voitures particulières

b) non compris les transports urbains

Tableau E TENDANCES DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS DANS 11 PAYS *

Voyageurs-kilomètres 1970 = 100

	1970	1975	1976	1977
Transports routiers par voiture particulière .	100	124	129	134
Transports en commun par la route	100	115	119	123
Rail	100	103	102	103

* B, DK, SF, D, GR, NL, N, E, CH, GB, YU.

Tableau F MOTORISATION DANS LES 14 PAYS *
Nombre et pourcentage de la population

	1965	1970	1976	1977
Immatriculations en millions	41.7	62.4	85.8	89.1
1965 = 100	100	150	206	214
En pourcentage de la population	14	20	27	28

* D, B, DK, E, SF, F, UK, IRL, I, L, N, NL, S, CH.

CHAPITRE II

CHEMINS DE FER

AVANT-PROPOS

- 1.** Le rapport repose sur les données fournies par les Pays membres pour l'année 1977. Il établit des comparaisons avec les années 1965, 1970 - 1977.
- 2.** Sauf indication contraire, les données chiffrées se rapportent aux 19 Pays membres, tandis que les chiffres entre parenthèses ne se rapportent qu'aux pays des CE. La subdivision correspond au nombre des membres au cours de la période couverte par le présent rapport.
- 3.** Les pays membres repris dans les tableaux suivent l'ordre de l'alphabet anglais Les Pays membres des Communautés Européennes (situation au 31 décembre 1977) sont marqués d'un astérisque (*) et figurent dans le texte entre parenthèses.

1. TRAFIC VOYAGEURS

Le tableau 1 a) reproduit l'évolution des prestations de transport dans le domaine du trafic voyageurs pour les années 1965 et 1970 à 1977 dans les Pays membres de la CEMT.

Alors que le nombre des voyageurs transportés en 1977 est resté presque le même que celui de l'année précédente (1976), on relève par rapport à 1965 une diminution de 4,0 % (1,77 %).

Les chiffres relatifs aux voyageurs-kilomètres ressortent du tableau 1 b) et couvrent la même période de référence. Aux 197 505 (149 787) mio de voyageurs-kilomètres pour l'année 1965 correspondent 231 405 (176 871) mio de voyageurs-kilomètres en 1977, soit une augmentation de 17,2 % (18,1 %).

Le parcours moyen par voyageur pour les années 1965, 1970 et 1977 est reproduit au tableau 4. Ici également, on constate une augmentation moyenne de l'ordre de 19,1 % (20,9 %).

2. TRAFIC MARCHANDISES

La plupart des Pays membres de la CEMT accuse une diminution des tonnes transportées dans le trafic marchandises (tableau 2 a) de l'ordre de 23 % (42,2 %) pour 1977 par rapport à 1965. Pour les autres années est relevée une tendance montante et fléchissante tour à tour. Pour l'Espagne, la Finlande, la Grèce, l'Italie, l'Irlande, la Norvège, le Portugal, la Suisse et la Yougoslavie les chiffres pour 1965 et 1977 sont restés constants ou n'ont subi que des augmentations peu considérables. L'évolution intervenue au Royaume-Uni est surprenante. Les prestations de transport ont fléchi presque constamment au cours de toute la période considérée pour passer de 232 mio de tonnes en 1965 à 170 mio de tonnes en 1977 (soit ~ 27 %).

Une tendance semblable se dessine pour la comparaison des tonnes-kilomètres transportées (tableau 2 b). Ici l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, la Norvège, le Portugal, la Suède, la Suisse et la Yougoslavie accusent en 1977 une tendance ascendante par rapport à 1965 alors que les données pour 1977 font en partie état d'un fléchissement de 3 à 4 % par rapport à l'année précédente (1976). Les chiffres de 1974 représentent presque exclusivement des valeurs de pointe.

3. TRAFIC INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER

Les données relatives au trafic international de marchandises par chemin de fer figurent au tableau 3. On constate des augmentations peu considérables pour la plupart des pays, à l'exception de la Finlande avec une augmentation de 122 %, de la Grèce avec plus de 600 %, du Portugal avec environ 59 % et de la Yougoslavie avec environ 110 %. Pour les autres Pays membres, on relève d'une année à l'autre tour à tour un mouvement ascendant et descendant ; des valeurs de pointe apparaissent ici également pour 1974.

4. PARCOURS MOYEN D'UN VOYAGEUR OU D'UNE TONNE

Le tableau 4 reproduit les prestations spécifiques de transport pour le trafic voyageurs [parcours moyen d'un voyageur (km)] et pour le trafic marchandises [parcours moyen de transport d'une tonne (km)]. On relève une tendance ascendante générale.

5. LONGUEUR DU RESEAU FERROVIAIRE (tableau 5 a)

a) Réseau global

La longueur totale des réseaux des différents Pays membres a fléchi de 181 068 km en 1965 à 165 126 km en 1977, soit une diminution de 15 942 km ou de 8,8 %. Pour les pays des CE, la diminution enregistrée pour la même période est de 11 437 km (9,6 %) ; cette évolution s'explique par la fermeture de lignes non rentables au trafic.

b) Réseau électrifié

La longueur totale des lignes électrifiées dans les Pays membres de la CEMT est de 57 542 km (35 552 km).

Si l'on y ajoute les données non transmises pour l'Autriche avec $\sim 2\,800$ km, la Turquie avec ~ 250 km, la longueur totale des lignes électrifiées atteint 60 592 km (35 552 km) soit $\sim 34\%$ (33 %) de la longueur totale des réseaux (tableau 5 a), à la condition que soient considérées ici également les données manquantes pour l'Autriche avec $\sim 5\,400$ km, la Turquie avec $\sim 8\,130$ km.

6. OPERATIONS FERROVIAIRES

L'évolution des trains-kilomètres ressort du tableau 6. Une comparaison des totaux pour les années 1965 et 1977 donne tant pour les Pays membres de la CEMT que pour les Pays membres des CE une courbe presque constante quoique se manifestent pour les années intermédiaires certaines fluctuations peu considérables de quelques pour-cent vers le haut ou vers le bas. Pour la Belgique, la France, l'Italie, les Pays-Bas et la Suisse peut être observée une augmentation constante de 1965 à 1977.

7. MATERIEL ROULANT, 1977

La composition du matériel roulant dans les différents Pays membres de la CEMT ressort du tableau 7.

Comme cependant environ la moitié des Pays membres n'ont pas du tout fourni des données ou seulement des données incomplètes, quelque commentaire que ce soit ne pourrait être qu'imparfait.

8. CONSOMMATION D'ENERGIE POUR LA TRACTION

Le tableau 8 a) fournit des détails sur la consommation globale en énergie (énergie électrique et carburant Diesel) pour la traction (en EC) pour l'année 1970 et pour les années de 1975 à 1977. La consommation qui a baissé en moyenne de 15 à 20 % au cours d'une période de sept ans s'explique essentiellement par la diminution du trafic et l'optimisation des conditions de traction (introduction de modes de traction plus économiques).

Le tableau 8 b) précise la consommation globale en énergie subdivisée en énergie électrique et en carburant Diesel ainsi que la part relativement faible qu'accusent les types d'énergie du chemin de fer par rapport à la consommation globale en énergie des Pays membres.

Ici également des commentaires ne s'imposent pas du fait que la plus grande partie des données à fournir fait défaut.

CHAPITRE III

ROUTES

9. TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR ROUTE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

Les transports par les véhicules à 2 roues semblent s'accroître à un rythme plus rapide que par le passé. En 1977, ils représentaient 52,2 millions de voyageurs – km, contre 48,7 en 1976 et 39,1 en 1965. (Tableau 9a, 7 pays). L'accroissement par rapport à 1976 est de 7,2 %, tandis que l'accroissement depuis 1965 est de 34 %, ce qui représente un accroissement moyen de 2,4 % par an seulement.

Pour les transports par voitures et taxis, c'est plutôt l'inverse qui se manifeste : ils continuent certes à s'accroître, mais à un rythme de plus en plus lent. En effet, de 1976 à 1977 l'accroissement a été de 3,3 %, alors que de 1974 à 1977 le taux d'accroissement moyen a été de 3,9 % par an, et que le taux d'accroissement moyen depuis 1965 a été de 6,6 % par an. (tableau 9b)

Pour les transports en commun (autocars, autobus et trolleybus), le taux d'accroissement annuel aurait tendance à s'accroître, comme pour les véhicules à 2 roues. De 1976 à 1977, il a été en effet de 7,1 %, alors que de 1975 à 1976 il était de 6,0 % et que le taux moyen d'accroissement depuis 1965 est de 4,6 % par an. Au Royaume-Uni, on constate une régression lente, mais constante, avec en moyenne un taux de 1,5 % par an. (tableau 9c)

10. TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Les transports de marchandises par route, exprimés en tonnes (tableau 10a) ont connu en 1977 une diminution de 1,2 %, alors que de 1975 à 1976 ils avaient progressé de 1,2 %. On peut dire que sur l'ensemble de la période considérée (1965 à 1967) ils se sont maintenus à un niveau peu variable, avec des hauts et des bas peu prononcés, et avec une faible tendance à l'accroissement : de 1965 à 1977, le taux d'accroissement moyen a été de 1,6 % par an.

En revanche, les transports de marchandises exprimés en tonnes-km (tableau 10b) sont en accroissement plus rapide et assez soutenu : 4,2 % de 1976 à 1977, contre 5,2 % de 1975 à 1976, tandis que le taux d'accroissement moyen de 1965 à 1977 a été de 5,7 % par an.

Le fait que le taux d'accroissement des t-km soit plus élevé que celui des tonnes transportées signifie bien entendu que les distances de transport grandissent.

La ventilation par type d'entreprise (tableau 10c) montre que le transport pour compte d'autrui représente la plus grosse part des transports des marchandises exprimés en t km, et que cette part va en croissant :

1965	: 61,5 %
1970	: 62,7 %
1977	: 64,3 %

Le taux d'accroissement annuel des transports pour compte de tiers est également plus rapide que celui des transports pour compte propre, bien que l'un et l'autre décroissent dans le temps :

Période	Compte de tiers	Compte propre
1970-1977	3,8 % par an	2,9 % par an
1965-1970	5,6	4,9

11. TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Les transports internationaux de marchandises par route, exprimés en tonnes chargées (tableau 11) sont en nette croissance dans tous les pays. Les taux d'accroissements sont les suivants :

Période 1976-1977	:	+ 6,1 % (8 pays)
1975-1976	:	+ 15,2 % (16 pays)
1970-1976	:	+ 10,1 % par an. (8 pays)

12. VEHICULES-KM SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

Véhicules motorisés à 2 roues (tableau 12a)

L'utilisation des véhicules à 2 roues connaît un regain d'intérêt puisqu'elle s'est accrue de 5,8 % ; après avoir connu une période de déclin dont le minimum se situe, suivant les pays, entre 1970 et 1975. De 1965 à 1970, l'utilisation des véhicules à 2 roues avait décliné de 4,3 % par an.

Voitures et taxis (tableau 12b)

Le trafic, après avoir connu une baisse de l'ordre de 2 % en 1974 (et encore, pas dans tous les pays) a repris sa croissance :

+ 5,5 % entre 1974 et 1975
+ 3,4 % entre 1975 et 1976
+ 5,3 % entre 1976 et 1977

Cependant le taux d'accroissement a nettement baissé par rapport à la période antérieure à 1973 : entre 1965 et 1973, le taux d'accroissement était en moyenne de 9,4 % par an.

Autobus, autocars et trolleybus (tableau 12c)

Pour les véhicules de transport en commun, ce serait plutôt l'inverse, le taux de croissance étant passé à 4,1 % en 1977, alors que pour toute la période 1965-1976 il s'était maintenu remarquablement stable, autour d'une moyenne de 2,3 % par an.

Véhicules pour le transport de marchandises (tableau 12d)

Le transport de marchandises semble vouloir reprendre une croissance normale : il s'est en effet accru de 3,1 % en 1977, alors que pendant les années 1974, 1975 et 1976 la progression était tombée en-dessous de 0,5 % par an. Le taux d'accroissement est ainsi revenu sensiblement au niveau qu'il atteignait avant la crise, où il avait été de 3,3 % par an entre 1970 et 1973 et de 3,4 % par an entre 1965 et 1970.

13. VÉHICULES POUR LE TRANSPORT DE PERSONNES

Le tableau 13 reflète l'évolution du nombre de véhicules, par type de véhicule, en 1965, 1970 et 1977. Le tableau suivant indique le taux d'accroissement moyen annuel du nombre de véhicules pour chacune des périodes 1965 - 1970 et 1970 - 1977 :

	1965-1970	1970-1977
2 roues :	- 2,0	+ 2,6 % par an
voitures et taxis :	+ 9,1	+ 5,1
transports en commun :	+ 4,2	+ 3,3

Le nombre de véhicules va donc en s'accroissant, mais son évolution est différente suivant les types de véhicules.

Le nombre de véhicules à 2 roues, notamment, s'il est globalement en croissance et supérieur à celui de 1965, ne l'est pas dans tous les pays. Dans certains d'entre eux le parc reste inférieur à celui de 1965 (GB, NL) ou même est toujours en train de diminuer (SF, IRL, L, N, S).

Pour les voitures comme pour les véhicules de transport en commun, le parc n'a jamais cessé de s'accroître, mais il le fait maintenant à un rythme moins rapide.

14. VÉHICULES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES (tableau 14a et b)

En ce qui concerne le nombre de véhicules, l'évolution globale ramenée aux mêmes pays pour chacune des deux périodes considérées, a été la suivante :

	1966-1970	1970-1977
camions de moins de 1,5 t de CU :	+ 6,1	+ 2,5 % par an (8 pays)
camions de plus de 1,5 t de CU :	+ 2,3	+ 2,8 % par an (8 pays)
remorques et semi-remorques :	+ 5,7	+ 7,3 % par an (10 pays)
tracteurs routiers :	+ 9,3	+ 9,3 % par an (7 pays)

Ces chiffres confirment les tendances déjà décelées dans le passé : taux d'accroissement plus rapide pour les gros véhicules, et même accentuation du taux d'accroissement, alors que pour les plus petits, le rythme aurait tendance à se ralentir.

L'accroissement du nombre de tracteurs routiers (9,3 % par an) est particulièrement remarquable, quoique dans certains pays (S et CH) ces véhicules étaient moins nombreux en 1977 qu'en 1970.

En ce qui concerne la capacité des véhicules, l'évolution globale, toujours ramenée aux mêmes pays pour les deux périodes, a été la suivante :

	1965-1970	1970-1977
camions de moins de 1,5 t :	+ 6,8	+ 6,6 % par an (5 pays)
camions de plus de 1,5 t :	+ 5,7	+ 4,2 (5 pays)
remorques et semi-remorques :	+ 6,6	+ 5,6 (5 pays)

Ici aussi se marque un ralentissement du taux d'accroissement annuel, mais ces chiffres ne sont pas comparables à ceux du tableau donné au point a) ci-dessus, les pays concernés n'étant pas les mêmes.

Si on se limite à la période 1970-1977, l'évolution comparée du nombre de véhicules et de leur capacité est reflétée par le tableau suivant, qui indique le taux d'accroissement annuel moyen entre 1970 et 1977 respectivement du nombre de véhicules de chaque catégorie et de leur capacité :

	Nombre	Capacité
moins de 1,5 t :	+ 4,8 %	+ 4,7 % (10 pays)
plus de 1,5 t :	+ 3,1	+ 4,1 (8 pays)
remorques et semi-remorques :	+ 6,4	+ 5,8 (6 pays)

Enfin, toujours sur la période 1970-1977, la composition du parc a évolué de la manière suivante (pour 6 pays) :

CATÉGORIE	1970			1977		
	% NOMBRE	% CAPACITÉ	CAPACITÉ MOYENNE (t)	% NOMBRE	% CAPACITÉ	CAPACITÉ MOYENNE (t)
moins de 1,5 t	37,7	8,3	0,687	39,5	9,2	0,728
plus de 1,5 t	39,5	52,1	4,125	33,9	47,7	4,405
Rem. et semi-rem.	18,6	39,6	6,663	21,2	43,1	6,385
Tracteurs	4,2	—	—	5,4	—	—
	100	100	3,126	100	100	3,134

15. CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Le tableau 15 indique, en millions de tonnes, la consommation de carburants par les véhicules routiers.

L'évolution du taux d'accroissement annuel de la consommation est reflétée par le tableau suivant :

	65-70	70-75	75-76	76-77
8 pays	+ 8,4 % par an	+ 5,3 % par an	+ 5,8 %	+ 5,4 %
14 pays	—	+ 4,5 % par an	+ 5,4 %	+ 4,9 %

Au cours des deux dernières années, le taux d'accroissement annuel de la consommation a donc notablement diminué par rapport à la période 65-70, mais non par rapport à la période 70-75, et depuis 1975 il ne diminue que lentement.

En 1977, le carburant Diesel représentait 30,6 % de la consommation totale (14 pays).

16. LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER (tableau 16)

Les chiffres indiqués au tableau 16 témoignent que la longueur du réseau routier s'est accrue notablement dans tous les pays et pas seulement à cause de la construction des autoroutes.

Ces chiffres étant hétérogènes, le total n'a pas été fait, sauf pour les autoroutes, dont la longueur s'est accrue de 80 % depuis 1970, ce qui représente un accroissement de plus de 10.000 km (12 pays).

17. LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER INTERNATIONAL (Itinéraires E)

Le tableau 17 a été en partie reconstitué à partir des données fournies pour les rapports précédents. Les années 65,70 et 75 sont ainsi complètes.

On peut en conclure que la longueur du réseau E est d'environ 62.000 km pour l'ensemble des 15 pays de la CEMT. En 1965 et 1970, la Finlande et l'Irlande ne faisaient pas partie de la CEMT. Si l'on fait abstraction de ces deux pays, on voit que le réseau international s'est accru de 3620 km entre 1965 et 1970 et de 7247 km entre 1970 et 1975.

Ce dernier chiffre est toutefois fortement influencé par le fait que certains pays ont modifié profondément la structure de leur réseau (La France notamment, qui a ajouté 2396 km). Dans la majorité des autres pays la longueur du réseau ne subit en général que des adaptations mineures.

CHAPITRE IV

VOIES NAVIGABLES OLEODUCS ET PORTS MARITIMES

18. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS PAR VOIES NAVIGABLES (tableaux 18 et 18bis)

Ensemble des pays intéressés

L'évolution des tonnages transportés par voie navigable dans les six pays - République fédérale d'Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse et Luxembourg - est illustrée ci-dessous :

TONNES CHARGÉES

Unit : 1,000 tonnes

ANNÉE	TRAFIC INTÉRIEUR	TRAFIC INTERNATIONAL	TOTAL
1965.....	264,5	127,5	392,0
1970.....	293,5	174,4	467,9
1971.....	294,0	171,4	465,4
1972.....	292,7	172,5	465,2
1973.....	279,2	193,3	472,5
1974.....	265,1	208,4	473,5
1975.....	229,7	168,2	415,9
1976.....	252,5	195,5	448,0
1977.....	249,3	200,9	450,2

Ces chiffres mettent en évidence qu'après la nette diminution du volume total des transports en 1975, (diminution qui était d'environ 12 %), il y a eu une reprise progressive en 1976. Cette reprise ne s'est pas poursuivie en 1977, où le marché est apparu hésitant et où le volume total des transports n'a que très peu excédé le niveau de 1976, c'est-à-dire est resté inférieur à ce qu'il était au début des années 70.

On remarquera toutefois que le trafic intérieur et le trafic international ont évolué différemment. Ce dernier est presque remonté au niveau qu'il avait atteint avant la régression : le chiffre de 1977 dépasse de quelque 9 % la moyenne des années 1970 - 1974. Le trafic intérieur, par contre, demeure inférieur de quelque 12 %. La tendance, depuis longtemps perceptible, à un développement du transport international ne s'est pas démentie en 1977, année où il a représenté 45 % du transport total - contre 33 % seulement en 1965.

Le redressement des prestations de transport a continué en 1977 : dans les six pays précités, ces prestations ont augmenté d'environ 3 %, atteignant 98,9 milliards de t - km, chiffre qui ne se situe plus qu'à 1 % en-deçà du niveau moyen des années 1970 - 1974. La distance moyenne de transport a augmenté : elle a été de 219 kilomètres.

L'évolution des prestations de transport d'ensemble des six pays précités, de la Finlande, du Royaume-Uni et de la Yougoslavie est similaire.

Ce total de 1977 dépasse de 0,6 % la moyenne des années 1970 - 1974.

Commentaire sur l'évolution du trafic dans divers pays

En République fédérale d'Allemagne, le transport total par voie navigable a représenté 232,5 millions de tonnes en 1977, soit une augmentation de 1,1 %; le relèvement amorcé en 1976 s'est donc poursuivi. Le niveau actuel n'en demeure pas moins inférieur de quelque 4 % à la moyenne des années 1970 - 1974.

Le trafic intérieur a baissé de 4 %, le trafic international a augmenté de 1 %. Les transports de transit ont connu la hausse la plus nette : 4 millions de tonnes, soit 41 %.

Le transport de pierres et de terre, qui entre pour un tiers dans le transport total, n'a presque pas augmenté. Par contre, les bateliers ont transporté 7 % de plus de charbon, et ce, alors que le transport de ce combustible assuré par l'ensemble des modes de transport a régressé. Un même phénomène a été constaté en ce qui concerne le transport de fer et de l'acier : avance de 12,5 % pour la navigation intérieure, recul de 2,5 % pour l'ensemble des modes de transport. L'évolution a été similaire dans le transport de produits pétroliers. Nette baisse, en revanche, du transport de produits chimiques et du transport de véhicules et machines, qui reculent le premier de 2,5 %, et le second, de 6,5 %.

L'accroissement du trafic international est dû en particulier au trafic transfrontière sur la Moselle, qui a augmenté de 1,1 million de tonnes, c'est-à-dire de 12,2 %. Globalement, le trafic international sur le Danube avec l'Autriche et les pays de l'Est a baissé : si le transport vers l'Allemagne a augmenté de 0,20 million de tonnes (hausse de 18 %), le transport vers l'étranger, lui, a diminué de 0,45 million de tonnes (baisse de 30 %).

Les premiers chiffres relatifs à 1978 font apparaître une nette progression du transport par voie navigable : au cours du premier semestre 1978, ce transport a progressé de plus de 7 % par rapport à la période correspondante de 1977 ; ce sont surtout les arrivages de pétrole qui ont augmenté.

En *Belgique*, le volume total des transports par voie navigable s'est élevé à 101,0 millions de tonnes en 1977, soit une faible progression par rapport aux 100,3 tonnes de 1976. Le transport intérieur et le transport de transit ont légèrement diminué, le transport international a augmenté de 2 %.

Le transport total a dépassé en 1977 de près de 3 % la moyenne des années 1970 - 1974.

En *France*, le transport total, avec 91,2 millions de tonnes, est tombé de près de 3 %. La baisse la plus nette a été enregistrée dans le transport intérieur : 3,5 millions de tonnes, soit 6,5 %. Le transport international a diminué au total de 1 %. Le trafic de la France vers l'étranger a baissé de 4,3 %, alors que le trafic en sens inverse a augmenté de 5,3 %. Le transport de transit a lui aussi augmenté, et nettement : 1,1 million de tonnes de plus, soit une hausse de quelque 15 %.

Ces données signifient concrètement que le volume total des transports a été d'environ 16 % inférieur à la moyenne des années 1970 - 1974. La courbe descendante qui s'était amorcée en 1975 s'est donc poursuivie.

L'importance relative du transport intérieur a continué à décliner elle aussi ; ce transport ne représentait plus que 55 % du total, contre 61 % en 1970.

Le premier semestre 1977 a été nettement moins bon que le premier semestre 1976 ; le second semestre de 1977 a toutefois été un peu meilleur que celui de 1976.

L'aperçu suivant énumère les catégories de marchandises constituant traditionnellement le gros des transports fluviaux et indique les variations - des baisses, pour la plupart - par rapport à 1976 :

- pétrole	- 1,4 %
- minéraux et matériaux de construction	- 9,6 %
- produits agricoles	- 23,0 %
- produits pétroliers	- 1,1 %
- combustibles minéraux solides	+ 19,3 %
- denrées alimentaires et fourrages	+ 2,0 %

La première des baisses sensibles signalée est due à la crise générale du bâtiment. Quant à la baisse du transport de produits agricoles, elle est surtout le reflet d'un recul très marqué des exportations. Deux points positifs, cependant : la nette progression du transport des combustibles minéraux solides et la légère augmentation du transport des denrées alimentaires et fourrages.

Aux *Pays-Bas*, l'évolution a été nettement différente de celle des autres pays. Le transport total par voie navigable y a augmenté de 4,8 % en 1977, atteignant le chiffre record de 272,7 millions de tonnes. Le transport intérieur a augmenté de 4,1 %, et le transport international, de 3,2 %. Le transport de transit a connu la progression la plus spectaculaire : 14,2 %. Ainsi - et malgré une régression de 1,1 % des exportations, le courant total des transports a excédé en 1977 de plus de 9 % la moyenne des années 1970 - 1974.

En *Suisse* également, l'évolution a été favorable en 1977. Le transport total a augmenté de 8,4 %. Le transport international a dépassé de près de 5 % la moyenne des années 1970 - 1974.

Au *Luxembourg*, le transport international est resté en 1977 nettement au-dessous de son niveau de 1976. Si les exportations ont augmenté de 0,1 million de tonnes ou 9,5 %, les importations, par contre, ont diminué pour ainsi dire de moitié, tombant à 0,5 million de tonnes.

Au *Royaume-Uni*, le transport intérieur par voie navigable a régressé de 13 % en 1977, tombant à 4 millions de tonnes, ce qui marque la fin de la reprise amorcée en 1976. Le niveau de 1977 a été de 23 % inférieur à la moyenne des années 1970 - 1974.

La *Finlande* a fourni des chiffres, en t - km, sur son transport intérieur, y compris le transport côtier. Entre 1965 et 1970, ce transport a augmenté annuellement de quelque 7 %. Le niveau le plus élevé a été atteint en 1974, avec 105 milliards de t-km. Le chiffre de 1977 a été de 98,9 milliards de t - km, ce qui représente une croissance de 3,6 % par rapport à 1976 et un progrès de 0,9 % par rapport à la moyenne des années 1970 - 1974.

En *Yougoslavie* le volume total des transports par voie navigable a continué d'augmenter en 1977 atteignant 201 millions de tonnes, chiffre qui se situe 34,5 % au-dessus de la moyenne des années 1970 - 1974.

Le transport sur le Rhin

Le tonnage total transporté sur le Rhin, mesuré à la frontière germano-néerlandaise, a nettement augmenté en 1977 : il a progressé de 7,5 %, se fixant à 127,4 millions de tonnes et égalant pratiquement les 127,9 millions de tonnes de 1974, record actuel.

l'aperçu suivant énumère les catégories de marchandises constituant le gros des transports rhénans en 1977, de manière à les comparer aux chiffres de l'année record 1974.

en pourcentages		
AMONT	1974	1977
Charbons	4	4
Minerais	42	32
Combustibles liquides	19	27
Céréales	3	4
Denrées Alimentaires	4	4
Divers	28	29
Total	100 %	100 %
AVAL		
Charbons	16	14
Pierres et terres	39	48
Produits sidérurgiques	21	15
Engrais	5	4
Sels	1	1
Divers	18	18
Total	100 %	100 %

Le volume de transport de ces deux années était presque le même, mais la composition du transport était différente dans ces années. Dans le transport amont en 1974 la proportion des minerais était plus importante; la proportion des combustibles liquides par contre était inférieure.

Dans le transport aval, parallèlement à ce développement, la proportion des produits sidérurgiques en 1977 était sensiblement inférieure à celle de 1974.

19. ÉVOLUTION DU PARC (tableaux 19, 19bis et 19ter)

1. Ensemble des pays intéressés

La flotte de cinq États membres - République fédérale d'Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse, a évolué comme suit dans la période 1970 - 1976 :

FIN DE L'ANNÉE	BATEAUX AUTOMOTEURS		CHALANDS ET BARGES		ENSEMBLE DE LA CALE	
	Nombre	Capacité de charge *	Nombre	Capacité de charge *	Nombre	Capacité de charge *
1965	26 517		8 740	5 511,7	35 257	
1970	23 756	11 447,3	4 797	4 033,0	28 535	15 480,3
1971	22 951	11 583,0	4 494	4 052,4	27 445	15 635,4
1972	22 175	11 649,4	4 414	4 139,7	26 589	15 789,1
1973	21 689	11 747,5	4 272	4 027,5	15 961	15 775,0
1974	20 839	11 581,0	3 916	3 803,3	24 755	15 384,3
1975	20 029	11 411,7	3 799	3 800,7	23 828	15 212,4
1976	18 896	11 076,9	3 588	3 718,8	22 484	14 795,7
1977	17 872	10 705,3	3 356	3 537,3	21 228	14 242,6

* : milliers de tonnes

La flotte des cinq pays considérés a continué à décroître en 1977, à la suite principalement des mesures de déchargement prises dans un certain nombre de pays de l'Europe occidentale. Elle a diminué de 1.256 unités, tombant ainsi au chiffre de 21.228. Pour la capacité de charge, cela a signifié une baisse de 553.100 tonnes ou 3,7 %, baisse sensiblement supérieure à celle des années précédentes, et portant le chiffre de 1977 à près de 9 % au-dessous de la capacité moyenne des années 1970-1974. La diminution de la capacité a coïncidé avec une croissance du courant de transport. La capacité moyenne par bateau a augmenté de 13 tonnes, passant de 658 en 1976 à 671 en 1977, soit une progression de 2 %.

Le nombre de bateaux a diminué dans les trois catégories citées.

Le nombre de bateaux automoteurs a diminué de 5,4 %, ou encore de 1.024 unités, tombant à 17.872 unités; la capacité totale a diminué de 3,7 millions de tonnes, ce qui représente un pourcentage moindre : 3,4 %.

Le nombre de chalands et de barges poussées est tombé à 3.356, soit une baisse de 232 unités ou 6,5 %; la capacité totale a baissé de 4,9 % ou 1,8 million de tonnes, se fixant à 3,5 millions de tonnes.

Le nombre de remorqueurs et pousseurs, tout en diminuant de 16 unités en 1977, est resté au total supérieur à ce qu'il était en 1970.

Commentaire sur l'évolution du parc dans divers pays

En République fédérale d'Allemagne, la flotte intérieure a de nouveau perdu 181 unités en 1977, totalisant désormais 4.432 unités et une capacité de charge de 4 millions de tonnes, inférieure de 3,9 % à celle de l'année précédente et de 9,8 % à la moyenne des années 1970 - 1974.

Comme en 1976, la part des bateaux automoteurs s'est élevée à 76 % du tonnage total.

La capacité moyenne par bateau a continué à croître, atteignant 907 tonnes.

La flotte a perdu au total en 1977, en chiffres nets, 115.100 tonnes; les mesures de déchargement supprimèrent 205.800 tonnes.

En *Belgique* la flotte a perdu le nombre appréciable de 283 unités, conservant en tout 3.574 unités. La capacité totale a diminué de ce fait de 133.100 tonnes, soit de 6,1 % et est tombée à 2,1 millions de tonnes, chiffre représentant 17,6 % de moins que la capacité des années 1970 - 1974.

La capacité totale de la flotte est en régression depuis 1966 : la flotte belge a perdu au fil des années près de 30 % de sa capacité. Par contre-coup la capacité moyenne par bateau augmente constamment et a atteint 577 tonnes en 1977.

En *France* également, la tendance à une diminution de la capacité de la flotte intérieure s'est poursuivie en 1977 : perte de 95.800 tonnes ou 3,4 %. La capacité restante (2.706.800 tonnes) est de 9,4 % inférieure au niveau moyen des années 1970 - 1974. La capacité moyenne par bateau s'est élevée à 465 tonnes, soit 5 tonnes de plus qu'en 1976.

Aux *Pays-Bas*, la flotte intérieure a perdu au total 487 unités en 1977, qui représentaient une capacité de 182.000 tonnes. La capacité totale est ainsi tombée à 4,9 millions de tonnes, soit 3,9 % de moins que la moyenne des années 1970 - 1974.

La capacité moyenne par bateau a nettement augmenté : de 679 tonnes en 1976, elle est passée à 700 tonnes. L'augmentation la plus marquée a été enregistrée dans la catégorie des chalands et des barges poussées, où la capacité moyenne est passée de 1.242 à 1.287 tonnes. La capacité moyenne des bateaux automoteurs a progressé de 23 tonnes, atteignant 606 tonnes.

Les mesures de déchirage décidées par les pouvoirs publics ont entraîné la disparition en 1977 de 887 unités, totalisant une capacité de 426.500 tonnes.

En *Suisse*, la flotte a perdu au total 24 unités en 1977, qui représentaient une capacité de 27.200 tonnes. Les 376 unités restantes totalisaient une capacité de 530.400 tonnes, chiffre qui se situe à 5,6 % au-dessous du niveau moyen des années 1970 - 1974.

La capacité moyenne par bateau a atteint 1.411 tonnes : une augmentation de 17 tonnes. La progression a été de 14 tonnes pour les chalands et les barges poussées, qui ont atteint le chiffre moyen de 1.722 tonnes, et de 27 tonnes pour les bateaux automoteurs, qui ont atteint la moyenne de 1.318 tonnes. La Suisse a la capacité moyenne par bateau la plus élevée de tous les pays de la CEMT passés en revue.

En *Yougoslavie* en 1977 la flotte a continué à augmenter de 32 unités, représentant une capacité de 17.000 tonnes. La capacité moyenne par bateau passant de 483 tonnes en 1976 à 531 en 1977.

20. ÉVOLUTION DU TRANSPORT PAR OLÉODUC (Tableau 20)

La longueur du réseau d'oléoducs est restée inchangée en 1977 en République fédérale d'Allemagne, en Belgique, en Espagne, en France, aux Pays-Bas en Suisse et en Yougoslavie. Elle ne s'est accrue qu'au Royaume-Uni, où, à la suite d'une augmentation de 162 km, elle a atteint 2.827 km. La longueur totale du réseau, dans l'ensemble des pays cités, est passée de ce fait à 12.439 km.

Les prestations de transport ont baissé de 2,1 % en 1977. Elles se sont élevées à 65,908 milliards de t - km, chiffre qui reste de 4,0 % supérieur à la moyenne des années 1970 - 1974.

La longueur totale du réseau en 1977 excédait de 19,1 % le chiffre moyen des années 1970 - 1974. Comparativement, les prestations de transport ont nettement moins progressé.

L'évolution par pays

En *République fédérale d'Allemagne*, les prestations de transport ont régressé de 9,9 %, tombant à 14,5 milliards de t - km. Ce chiffre se situe à plus de 19 % au-dessous du niveau moyen des années 1970 - 1974.

En *France*, le transport par oléoduc a diminué de 8,6 % et est tombé à 32,3 milliards de t - km, soit 1,6 % de moins que la moyenne des années 1970 - 1974.

En *Espagne*, il y a eu une baisse de 6,9 %. Le chiffre atteint 2,5 milliards de t - km, reste néanmoins plus d'une fois et demie supérieur à la moyenne des années 1970 - 1974.

En *Suisse*, le transport par oléoduc a diminué de 11,8 %, tombant à 1,2 milliard de t - km. Ce chiffre correspond exactement à la moyenne des années 1970 - 1974.

Au *Royaume-Uni*, 1977 a été l'année d'une progression spectaculaire : le chiffre atteint - 8,1 milliards de t - km - représente une augmentation de 57,1 % par rapport à 1976 et est 2,3 fois plus élevé que la moyenne des années 1970 - 1974. Ces chiffres sont le premier reflet très net de l'exploitation du pétrole de la mer du Nord.

En *Belgique*, augmentation également, quoique moins marquée : 15,2 % de plus qu'en 1976, et un total de 1,8 milliard de t - km, représentant 58 % de plus que la moyenne des années 1970 - 1974. Ce progrès est dû en partie au transport par l'oléoduc Rotterdam-Anvers.

Aux *Pays-Bas*, les prestations de transport ont à nouveau progressé, dépassant de 6,8 % celles de 1976 et atteignant 5,3 milliards de t - km. Ce dernier chiffre excède de 7,9 % la moyenne des années 1970 - 1974.

En *Yougoslavie* les prestations de transport ont continués d'augmenter de 12 %.

21. ÉVOLUTION DU TRAFIC DES GRANDS PORTS MARITIMES (tableaux 21 et 21bis)

Le trafic total (chargé et déchargé) dans les grands ports maritimes des pays considérés a diminué de 2,2% en 1977. Le niveau atteint n'en a pas moins excédé de 5 % la moyenne des années 1970 - 1974. Mais il a été de 4,8 % inférieur au chiffre record de 1974, année où la forte production d'acier avait entraîné un important trafic de minerais et de houille et où l'on avait noté de grands arrivages de produits pétroliers.

Les chiffres relatifs au trafic total dans les ports maritimes ont subi le contrecoup de la conjoncture économique. Entre 1970 et 1977, ce trafic n'a progressé annuellement que de 2 %, alors que la croissance annuelle avait été de 8 % au cours de la période 1965 - 1970.

Les chargements et les déchargements se sont développés différemment. Si ces deux catégories ont progressé l'une et l'autre de près de 8 % entre 1965 et 1970, elles ont par contre suivi des courbes différentes entre 1970 et 1977 : progression annuelle moyenne de 3,8 % pour les chargements et de 1,9 % seulement pour les déchargements.

Commentaire par pays

Le tableau suivant illustre l'évolution des chargements et déchargements dans les ports maritimes de divers pays, telle qu'elle a été constatée en 1977 d'une part par rapport à la moyenne des années 1970 -1974, et d'autre part par rapport à 1976; tous les chiffres sont des pourcentages.

	CHARGEMENTS (évolution par rapport à 1970 - 1974)	DÉCHARGEMENTS	TRAFIC TOTAL (évolution par rapport à 1976)
République fédérale d'Allemagne . .	24,9	- 2,8	- 2,2
Belgique	14,5	- 8,7	2,8
Espagne	58,2	21,8	- 1,0
France	41,8	12,8	- 3,3
Royaume-Uni	54,6	- 23,5	- 2,9
Norvège	- 20,4	4,1	- 7,1
Pays-Bas	0,7	7,2	- 3,9
Suède	- 16,3	3,1	- 4,8
Grèce	205,6	25,5	- 1,0
Portugal	- 19,4	32,6	6,1
Yougoslavie	+ 29,1	31,0	5,0
Italie	+ 1,3	- 0,7	2,0

On constate que le trafic total a baissé en 1977 dans les grands ports maritimes de tous les pays cités, à l'exception de la Belgique, de la Yougoslavie, du Portugal et de l'Italie. La cause essentielle en est la diminution des arrivages de pétrole brut. Le transport de minerais a également régressé. Par contre, le transport par conteneur a nettement progressé.

Par rapport à la moyenne des années 1970 - 1974, les chargements ont, en 1977, progressé sensiblement plus vite que les déchargements, et ce, dans la plupart des pays mentionnés. Font exception les Pays-Bas, la Norvège, la Suède, le Portugal et la Yougoslavie, où les entrées ont évolué beaucoup plus favorablement que les sorties. Soulignons, pour terminer, le cas du Royaume-Uni, où les entrées sont nettement inférieures à la moyenne des années 1970 - 1974 alors que les sorties sont de loin supérieures à cette moyenne.

LISTE DES TABLEAUX

CHAPITRE II CHEMINS DE FER

	Pages
1. TRAFIC VOYAGEURS	
a) Voyageurs transportés	79
b) Voyageurs-kilomètres	80
2. TRAFIC MARCHANDISES	
a) Tonnes transportées	81
b) Tonnes-kilomètres	82
3. TRAFIC INTERNATIONAL DE MARCHANDISES	83
4. PARCOURS MOYEN D'UN VOYAGEUR OU D'UNE TONNE	84
5. LONGUEUR DES LIGNES	
a) Réseau global	85
b) Réseau électrifié	86
6. OPERATIONS PAR VOIE FERREE	
Trains-kilomètres et tonnes-kilomètres	87
7. EVOLUTION DU PARC 1977	88
8. CONSOMMATION D'ENERGIE POUR LA TRACTION	
a) Carburant Diesel et énergie électrique	89
b) Consommation par type d'énergie	90

CHAPITRE III ROUTES

9. TRANSPORTS DE VOYAGEURS SUR LE TERRITOIRE NATIONAL	
a) Véhicules motorisés à 2 roues	91
b) Voitures et taxis	92
c) Autocars, autobus et trolleybus	93
10. TRANSPORTS DE MARCHANDISES	
a) Véhicules nationaux et étrangers (millions de T)	94
b) Véhicules nationaux et étrangers (t-km)	95
c) Véhicules nationaux et étrangers	96
Compte propre, compte autrui	
11. TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES	
Marchandises chargées	97

12. TRAFIC ROUTIER SUR LE TERRITOIRE NATIONAL	
a) Véhicules motorisés à 2 roues	98
b) Voitures et taxis	99
c) Autocars, autobus et trolleybus	100
d) Véhicules pour le transport de marchandises	101
13. VEHICULES POUR LE TRANSPORT DE PERSONNES	
Par type de véhicule 1965, 1970, 1977	102
14. VEHICULES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	
a) Nombre de véhicules par type	103
b) Capacité de charge par type	104
15. CONSOMMATION DE CARBURANTS PAR LES VEHICULES ROUTIERS	105
16. LONGUEUR DU RESEAU ROUTIER	106
17. RESEAU ROUTIER INTERNATIONAL (ROUTE «E»)	106

**CHAPITRE IV
VOIES NAVIGABLES**

18. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES NAVIGABLES	
a) Tous transports	107
b) Trafic intérieur	107
c) Trafic international : marchandises chargées	107
d) Trafic international : marchandises déchargées	108
e) Trafic international : marchandises en transit	108
18 bis TRAFIC SUR LE RHIN A LA FRONTIERE GERMANO-NEERLANDAISE.	108
19. BATEAUX EN SERVICE	
a) Bateaux automoteurs	109
b) Chalands remorqués et barges	109
c) Remorqueurs et pousseurs	110
19 bis BATEAUX EN SERVICE PAR AGE 1977	
a) Bateaux automoteurs	111
b) Chalands remorqués et barges	111
c) Remorqueurs et pousseurs	111
19 ter BATEAUX EN SERVICE PAR CAPACITE DE CHARGE 1977	
a) Bateaux automoteurs	112
b) Chalands remorqués et barges	112
20. OLEODUCS	
a) Longueur des oléoducs en service	113
b) Tonnes transportées par type de trafic	113
c) Tonnes-kilomètres par tonne de trafic	114
d) Tonnes-kilomètres	114
21. TRAFIC INTERNATIONAL DANS LES PORTS MARITIMES	
a) Marchandises chargées	115
b) Marchandises déchargées	115
21 bis TRAFIC DANS LES GRANDS PORTS MARITIMES	116
INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS – MATERIEL ET INFRASTRUCTURE	117-118

Tableau 1. TRAFIC VOYAGEURS

(a) Voyageurs transportés

en Millions

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne *	1070	930	986	979	1019	1051	1008	971	971
Autriche	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgique *	187	183	184	180	178	180	178	173	178
Danemark *	.	115	115	112	109	106	101	100	89
Espagne	328	314	314	326	335	336	333	334	339
Finlande	31	23	25	28	30	33	36	37	37
France *	620	613	608	626	620	642	658	675	694
Royaume-Uni *	865	824	816	754	728	733	730	708	702
Grèce	12	13	13	13	13	12	12	13	13
Irlande *	9	10	11	12	13	15	14	14	15
Italie *	321	343	347	355	361	387	370	390	394
Luxembourg *	8	10	10	10	11	11	11	11	11
Norvège	34	29	29	29	30	33	33	33	34
Pays-Bas *	192	188	188	184	181	183	176	172	171
Portugal	127	145	146	154	166	179	183	192	196
Suède	70	60	56	65	69	78	76	76	76
Suisse	239	231	230	224	224	220	211	208	205
Turquie	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	236	152	146	141	137	135	139	126	129

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 1. TRAFIC VOYAGEURS.

(b) Voyageurs-kilomètres

en Millions

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne *	38419	37314	37592	38824	38945	39734	36897	37100	37348
Autriche	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgique *	8008	7567	7750	7510	7449	7641	7650	7575	7346
Danemark *	.	.	.	.	.	.	.	.	3100
Espagne	13906	14992	15118	16034	17250	17633	17643	18183	18643
Finlande	2050	2156	2349	2594	2773	3047	3135	2985	2977
France *	38300	41000	41100	43200	44700	47300	50700	51500	52300
Royaume-Uni *	30116	30408	30127	29100	29800	30900	30300	28500	29290
Grèce	1131	1531	1635	1563	1571	1594	1553	1583	1625
Irlande *	542	754	783	844	875	881	899	788	873
Italie *	26502	32457	33948	35394	36359	37880	36332	39118	38361
Luxembourg *	185	205	207	208	217	231	234	240	240
Norvège	1712	1569	1596	1622	1640	1884	1948	1997	2004
Pays-Bas *	7715	8010	8114	8039	8173	8589	8501	8218	8013
Portugal	2970	3546	3569	3761	4106	4552	4856	5235	5235
Suède	5290	4559	3914	4412	4645	5480	5615	5617	5563
Suisse	7859	8168	8226	8306	8402	8289	7984	8115	8028
Turquie	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	12800	10939	10566	10576	10578	10429	10284	9941	10459

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 2. TRAFIC MARCHANDISES

(a) Tonnes transportées

En Millions de tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne *	298	352	324	326	342	352	287	299	280
Autriche	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgique *	65	72	67	70	76	83	59	60	58
Danemark *	.	.	.	.	.	.	.	.	7
Espagne	44	43	43	47	49	51	47	47	48
Finlande	21	24	22	24	26	27	22	23	22
France *	239	250	240	246	258	266	219	227	214
Royaume-Uni *	232	209	198	178	197	176	175	176	170
Grèce	3	3	3	3	3	4	4	4	4
Irlande *	3	4	4	4	4	4	3	4	4
Italie *	50	58	54	54	55	53	43	48	50
Luxembourg *	16	20	21	22	23	23	17	16	14
Norvège	24	29	28	29	31	31	25	29	24
Pays-Bas *	27	27	23	22	24	23	18	18	18
Portugal	4	4	4	4	4	4	3	3	4
Suède	56	66	60	62	68	73	58	59	51
Suisse	37	46	45	46	48	46	34	37	39
Turquie	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	75	75	76	72	75	82	78	78	77

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 2. TRAFIC MARCHANDISES

(b) Tonnes-kilomètres

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne *	57298	70268	64623	63836	66356	68274	54311	58390	54886
Autriche	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgique *	6814	7876	7387	7546	8238	9199	6757	6648	6485
Danemark *	.	.	.	.	.	.	.	.	1800
Espagne	9209	10339	10112	10753	12002	12009	11079	11159	11826
Finlande	5191	6279	5760	6503	7016	7493	6444	6550	6399
France *	64560	70410	67040	68610	73870	77060	64040	68510	66210
Royaume-Uni *	25229	26807	24279	23357	25566	24168	23474	23104	22800
Grèce	564	688	748	756	798	902	931	844	855
Irlande *	376	545	575	564	568	603	568	595	596
Italie *	15357	18069	17226	17120	17629	18145	14885	16376	17100
Luxembourg *	622	763	746	781	786	866	660	628	567
Norvège	2056	2740	2527	2559	2787	2949	2623	2771	2631
Pays-Bas *	3710	3710	3420	3255	3470	3370	2735	2700	2805
Portugal	755	776	812	797	819	867	754	854	885
Suède	13883	17311	15658	16214	18260	19598	16057	16238	14782
Suisse	7859	8168	8226	8306	8402	8289	7984	8115	8028
Turquie	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	18036	19253	19653	19179	20447	23081	21035	21017	22225

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 3. TRAFIC INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

Marchandises chargées

En milliers de tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne *	32670	40382	36517	38315	41111	45787	35761	38319	32900
Autriche . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgique *	8800	13200	12500	12500	13700	15000	12000	12500	12700
Danemark * . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Espagne . . . . .	.	1804	1610	1959	2293	2134	1700	1842	2108
Finlande	659	932	1031	1323	1146	1260	1308	1463	1402
France *	30511	32694	33391	33710	34897	35097	25651	27758	25502
Royaume-Uni * . . . . .	.	.	.	.	.	40	170	203	260
Grèce	142	584	683	624	637	1094	1244	1002	1005
Irlande *	—	—	—	216	242	245	192	267	159
Italie *	10086	10552	11979	11949	10747	9996	9627	9607	10775
Luxembourg *	3673	4036	4338	4602	4904	5110	3585	3417	3432
Norvège . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Pays-Bas *	11700	15200	14100	13500	16200	15300	12000	11900	11800
Portugal	191	171	167	175	260	225	190	237	303
Suède	19138	24568	23291	24570	27135	27280	19074	21497	17362
Suisse	1400	1800	1800	1900	2200	2300	1100	1900	.
Turquie . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	2700	4100	3800	4400	4400	4700	3700	4600	4700

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 4. PARCOURS MOYEN

En kilomètres

	PARCOURS MOYEN D'UN VOYAGEUR			PARCOURS MOYEN D'UNE TONNE		
	1965	1970	1977	1965	1970	1977
Allemagne *	36	38	39	192	197	196
Autriche	.	.	.	.	.	.
Belgique *	40	38	41	106	110	111
Danemark *	.	.	35	.	.	253
Espagne	70	81	81	282	314	305
Finlande	66	94	81	247	262	290
France *	62	68	77	270	282	309
Royaume-Uni *	35	37	42	109	128	134
Grèce	110	121	121	286	233	245
Irlande *	60	73	59	154	158	167
Italie *	83	95	98	307	312	336
Luxembourg *	23	21	21	38	38	39
Norvège	50	54	59	86	95	110
Pays-Bas *	39	41	45	144	143	183
Portugal	23	26	28	203	198	242
Suède	76	76	73	246	263	288
Suisse	33	35	39	140	145	153
Turquie	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	54	70	85	241	255	287

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 5. LONGUEUR DES LIGNES

(a) Réseau global

En kilomètres

	1965	1970	1975	1976	1977	Augmentation de 1976 à 1977 (km)
Allemagne *	30372	29555	28824	28581	28557	- 24
Autriche	.	.	.	.	.	.
Belgique*	4441	4165	3998	3898	4003	+ 3
Danemark *	.	.	.	.	2004	.
Espagne	17432	16378	15722	15739	15758	+ 19
Finlande	5470	5841	5957	6036	6089	+ 53
France *	38065	36019	34297	34299	34150	- 149
Royaume-Uni *	24013	18989	18118	18007	17973	- 34
Grèce	2612	2602	2476	2479	2479	-
Irlande *	2857	2189	2006	2008	2005	- 3
Italie *	16140	16073	16077	16143	16177	+ 0,2
Luxembourg *	337	271	275	274	274	-
Norvège	4297	4242	4241	4241	4241	-
Pays-Bas *	3235	3148	2825	2825	2850	+ 25
Portugal	3591	3591	3592	3592	3588	- 4
Suède	13433	12203	12065	12061	12077	+ 16
Suisse	2934	2926	2933	2933	2934	+ 1
Turquie	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	11839	10289	9995	9967	9967	-

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 5. LONGUEUR DES LIGNES

(b) Réseau électrifié

En kilomètres

	1965	1970	1975	1976	1977	Prévisions pour 1980
Allemagne *	6472	8586	10003	10341	10546	11080
Autriche . . . . .	.	.	.	.	.	.
Belgique *	1078	1218	1276	1296	1302	1552
Danemark * . . . . .	.	.	.	.	103	114
Espagne	3533	3749	4201	4883	5321	.
Finlande	—	66	395	394	515	934
France *	8323	9251	9252	9267	9553	.
Royaume-Uni *	2886	3162	3611	3709	3767	3940
						(1982)
Grèce	—	—	—	—	—	—
Irlande *	—	—	—	—	—	—
Italie *	7953	7916	7986	8182	8413	.
Luxembourg *	136	136	137	137	137	.
Norvège	2014	2440	2440	2440	2440	.
Pays-Bas *	1624	1646	1712	1719	1731	1743
Portugal	404	404	404	404	404	404
Suède	7587	7520	7484	7479	7479	7582
Suisse	2906	2911	2918	2918	2919	.
Turquie . . . . .	.	.	.	.	.	.
Yugoslavie	472	1510	2649	2649	2912	.

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 6. OPÉRATIONS PAR VOIE FERRÉE : TRAINS-KILOMETRES
ET TONNES-KILOMETRES BRUTES

En million

	TRAINS-KILOMETRES					TONNES-KILOMETRES BRUTES				
	1965	1970	1975	1976	1977	1965	1970	1975	1976	1977
Allemagne *	561	615	590	576	570	228020	269177	236006	242954	235231
Autriche . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgique *	81	83	87	88	89	30370	33053	33042	33534	33404
Danemark *	.	.	.	.	45	.	.	.	.	12000
Espagne	44	45	44	45	44	21335	23574	25623	26091	26705
Finlande	47	43	44	43	43	15876	17982	19495	19739	19137
France *	455	469	480	489	492	235943	253500	252221	255717	260300
Royaume-Uni *	519	470	454	446	446	.	.	162954	162330	162939
Grèce	19	19	18	18	17	2704	4317	4723	4589	4636
Irlande *	12	12	11	11	11	—	—	—	—	—
Italie *	255	277	279	289	293	90186	100193	102441	108430	110120
Luxembourg *	4	4	4	4	.	1558	1976	1784	1729	—
Norvège	33	32	34	35	35	.	.	.	.	.
Pays-Bas *	77	98	107	108	108	24667	26847	24769	24832	24432
Portugal	26	26	28	27	34	5163	6392	7385	7528	8269
Suède	119	111	104	105	104	43923	47342	45668	46110	43805
Suisse	83	89	89	92	94	28313	33518	31408	33303	34086
Turquie . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	119	121	127	126	127	50838	55221	59874	58140	60826

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 7. ÉVOLUTION DU PARC : 1977

	Nombre						
	LOCOMOTIVES		VEHICULES DE VOYAGEURS		FOURGONS	WAGONS DE MARCHANDISES	
	ELECTRIQUES	AUTRES	AUTOMOTRICES	VOITURES		TOTAL	DONT EUROP ET POOL
Allemagne *	2688	4728	2214	16026	1193	287716	121530
Autriche . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Belgique *	247	936	552	2327	66	48079	25200
Danemark *	—	389	—	1165	105	8874	4702
Espagne	445	960	4155	.	621	51900	.
Finlande . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
France * . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
United Kingdom *	320	3366	4711	17044	4838	166935	513
Grèce . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Irlande *	—	213	—	362	129	5659	.
Italie * . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Luxembourg * . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Norvège . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Pays-Bas *	112	468	1660	309	54	16160	5099
Portugal	49	149	188	523	138	5830	—
Suède	803	684	414	1864	233	47823	.
Suisse	886	109	195	3899	573	25585	10116
Turquie . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie	389	1169	2975	.	449	49265	.

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 8. CONSOMMATION D'ÉNERGIE DES ENGIN MOTEURS

(a) Carburant Diesel et énergie électrique

En tonnes équivalent charbon (TEC)

	MILLIERS DE TEC				TEC PAR MILLION DE TONNES-KM BRUTES			
	1970	1975	1976	1977	1970	1975	1976	1977
Allemagne *	4457	3301	3167	3070	16,55	13,99	13,04	13,02
Autriche .	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgique *	492	517	513	517	15,13	15,63	15,32	15,39
Danemark *	.	.	.	.	.	.	.	.
Espagne .	657	753	798	815	27,9	29,4	30,6	30,5
Finlande .	189	165	171	171	8,8	7,1	7,3	7,5
France *	2782	2462	2579	2560	11,0	9,8	9,7	9,8
Royaume-Uni *	2210	2142	2082	2302	.	13,1	12,9	14,1
Grèce .	127	66	63	60	29,5	14,0	13,7	12,9
Irlande *	45	46	45	47	—	—	—	—
Italie *	.	.	.	.	.	.	.	.
Luxembourg *	27	27	30	29	13,5	15,0	17,3	17,8
Norvège .	176	179	191	.	.	.	.	.
Pays-Bas *	490	460	460	420	18,3	18,5	18,5	17,2
Portugal .	111	131	137	148	18,1	18,0	18,3	18,1
Suède .	.	.	.	.	.	.	.	.
Suisse .	775	691	719	719	23,1	22,0	21,6	21,1
Turquie .	.	.	.	.	.	.	.	.
Yougoslavie .	374	561	575	623	.	9,4	9,9	.

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 8. CONSOMMATION D'ÉNERGIE DES ENGIN MOTEURS

(b) Consommation d'énergie par type, 1977

Milliers de TEC/pourcentage

	CONSOMMATION PAR LES RÉSEAUX FERRÉS		CONSOMMATION DES RESEAUX FERRES EN POURCENTAGE DE LA CONSOMMATION TOTALE D'ENERGIE	
	ENERGIE ÉLECTRIQUE	CARBURANT DIESEL	ENERGIE ÉLECTRIQUE	CARBURANT DIESEL
Allemagne *	2335	735	1,82	0,66
Autriche . . . . .	.	.	.	.
Belgique *	329	188	.	.
Danemark * . . . . .	.	.	.	.
Espagne	436	379	1,47	1,28
Finlande . . . . .	.	.	.	.
France * . . . . .	.	.	.	.
Royaume-Uni *	1277	1025	1,07	3,80
Grèce . . . . .	.	.	.	.
Irlande * . . . . .	.	47	.	.
Italie * . . . . .	.	.	.	.
Luxembourg * . . . . .	.	.	.	.
Norvège . . . . .	.	.	.	.
Pays-Bas *	381	39	.	.
Portugal	82	86	.	.
Suède	743	43	.	.
Suisse	1999	.	5,8	.
Turquie . . . . .	.	.	.	.
Yougoslavie . . . . .	.	.	.	.

Pays de la CEMT (19)

* Pays de la CEE (9)

Tableau 9. TRANSPORTS DE VOYAGEURS SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

a) VÉHICULES MOTORISÉS A 2 ROUES

1000 millions de voyageurs - km

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne									
Autriche									
Belgique									
Danemark									
Espagne	4,0	3,3	2,8	2,7	2,1	1,9	2,7	2,0	1,9
Finlande									
France									
Royaume-Uni	7,5	4,5	4,4	4,0	4,2	4,5	5,6	6,7	7,3
Grèce									
Irlande									
Italie	27,6	22,5	23,1	26,1	26,5	25,1	27,1	27,1	29,3
Luxembourg									
Norvège	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Pays-Bas	1,1	5,0	4,0	4,0	5,0	6,0	8,0	8,0	9,0
Portugal	3,8	5,5	5,9	6,2	6,6	7,1	7,5	8,0	8,3
Suède									
Suisse	1,9	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,0	3,0	3,1
Turquie									
Yougoslavie									
TOTAL	46,6	44,1	43,6	46,5	48,0	48,3	54,5	55,4	59,5

Tableau 9. TRANSPORTS DE VOYAGEURS SUR LE TERRITOIRE NATIONAL
b) VOITURES ET TAXIS.

1000 millions de voyageurs-km

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	268,6	352,3	373,6	379,2	391,3	384,0	407,20	419,40	430,90
Autriche									
Belgique	25,7	39,7	44,9	47,2	49,0	51,1	53,1	55,5	58,1
Danemark						36,9		39,7	40,8
Espagne	23,71	60,98	71,18	79,71	89,96	92,65	99,33	104,75	110,65
Finlande									
France									
Royaume-Uni	223,5	304,2	325,8	342,8	359,6	345,3	346,6	356,4	363,2
Grèce									
Irlande									
Italie	81,2	211,9	248,9	273,3	278,2	258,5	279,3	287,5	296,5
Luxembourg									
Norvège	6,6	10,6	11,4	12,1	23,9	25,6	27,1	28,9	31,0
Pays-Bas	42,0	79,4	90,4	99,9	102,7	100,6	102,9	101,1	103,1
Portugal	8,9	16,9	19,5	21,6	24,0	26,4	28,6	31,5	35,2
Suède		70,8	73,4	76,0	78,1	81,1	85,8	89,5	91,2
Suisse	28,3	42,0	44,4	47,4	50,5	51,5	51,2	53,9	55,9
Turquie									
Yougoslavie	6,6	16,6	20,6	24,3	27,7	31,7	37,1	42,2	47,2
TOTAL	715,1	1188,8	1324,1	1403,5	1474,9	1485,3	1518,3	1610,3	1663,8

Tableau 9. TRANSPORTS DE VOYAGEURS SUR LE TERRITOIRE NATIONAL
c) AUTOCARS, AUTOBUS ET TROLLEYBUS

1000 million de voyageurs - km

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	40,8	49,6	51,8	53,7	55,8	57,7	59,6	59,7	61,5
Autriche									
Belgique	8,3	9,3	9,4	9,6	9,4	9,9	9,9	9,3	9,5
Danemark		4,6	4,9	5,1	5,4	5,6	5,7	6,0	
Espagne	11,2	10,9	23,3	28,6	22,5	25,2	26,9	30,2	33,1
Finlande									
France									
Royaume-Uni	63,0	56,5	56,5	55,0	54,0	54,0	54,0	53,0	53,0
Grèce									
Irlande									
Italie	27,9	32,0	33,3	36,8	38,6	40,1	42,3	48,2	54,6
Luxembourg									
Norvège	3,3	3,7	3,8	3,9	4,1	4,1	4,0	3,9	
Pays-Bas	11,0	10,7	10,5	10,5	10,6	10,8	10,8	11,4	11,5
Portugal	3,7	4,4	4,6	4,7	4,9	5,0	5,2	5,4	
Suède	2,6	3,2	3,3	3,5	3,7	3,9	3,8	4,1	4,2
Suisse									
Turquie									
Yougoslavie									
TOTAL	171,8	184,9	201,3	211,5	209,0	216,4	232,1	231,2	227,4

Tableau 10. TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE
a) (VÉHICULES NATIONAUX ET ÉTRANGERS)

million de tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	1643	2137	2194	2273	2367	2215	2080	2182	2221
Autriche									
Belgique	227	315	342	339	342	343	338	332	314
Danemark		280	284	286	292	288	282	289	
Espagne									
Finlande									
France	1231	1432	1451	1484	1529	1550	1357	1427	1385
Royaume-Uni	1590	1610	1582	1629	1672	1538	1602	1516	1422
Grèce									
Irlande									
Italie									
Luxembourg				13	15	13	17	13	21
Norvège		181	186	186	196	205	212	220	228
Pays-Bas	269	327	334	343	354	364	362	375	365
Portugal									
Suède		480		447	507	491	448	403	403
Suisse	198	252	263	280	311	308	218	240	251
Turquie									
Yougoslavie	36	59	72	74	74	81	83	84	100
TOTAL	5194	7073	6708	7351	7659	7370	6998	7084	6716

Tableau 10. TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE
b) (VÉHICULES NATIONAUX ET ÉTRANGERS)

1 000 Millions de tonnes - kilomètres

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	62,5	78,0	81,6	87,3	94,9	95,0	93,1	103,5	106,9
Autriche									
Belgique	8,5	13,1	14,3	15,2	16,0	17,0	16,5	15,8	15,7
Danemark							9,6		10,8
Espagne	33,2	51,7	58,6	65,1	70,8	78,1	76,5	79,2	82,3
Finlande	7,4	10,4						13,6	13,6
France	43,5	62,4	68,3	74,6	83,2	87,4	78,5	83,9	85,5
Royaume-Uni	68,8	85,0	85,9	87,5	90,4	89,9	95,3	95,6	98,0
Grèce									
Irlande									
Italie	45,8	58,7	57,5	59,0	61,9	62,4	62,8	66,7	74,4
Luxembourg	0,2	0,2	0,2	0,5	0,6	0,7	0,6	0,7	0,8
Norvège	2,2	3,2	3,5	3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,4
Pays-Bas	8,9	12,39	13,99	13,97	15,16	15,63	15,44	16,67	16,50
Portugal									
Suède	6,8	17,8		18,2	20,7	21,5	20,2	20,6	19,9
Suisse	2,8	4,2	4,7	5,2	6,1	6,4	4,5	5,0	5,2
Turquie									
Yougoslavie	3,0	6,7	7,3	8,1	8,5	9,8	10,5	11,2	12,5
TOTAL	293,6	403,6	395,0	438,3	472,2	488,2	488,1	517,2	449,5

Tableau 10. TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE
c) (VÉHICULES NATIONAUX ET ÉTRANGERS)

Par type d'entreprise

1000 millions de tonnes-kilomètres

	POUR COMPTE D'AUTRUI			POUR COMPTE PROPRE			ENSEMBLE		
	1965	1970	1977	1965	1970	1977	1965	1970	1977
Allemagne	40,6	51,1	69,3	21,9	26,9	37,6	62,5	78,0	106,9
Autriche									
Belgique	3,8	6,2	8,2	4,7	6,9	7,4	8,5	13,1	15,7
Danemark		4,6	5,4		3,5	4,2		8,1	9,6
Espagne									
Finlande									
France	23,3	38,0	49,2	20,2	24,4	36,3	43,5	62,4	85,5
Royaume-Uni	39,2	51,0	64,9	29,6	34,0	33,1	68,8	85,0	98,0
Grèce									
Irlande									
Italie	35,0	39,2	50,0	10,8	19,5	24,4	45,8	58,7	74,4
Luxembourg			0,3			0,5			0,8
Norvège	1,0	1,3		1,2	1,9		2,2	3,2	
Pays-Bas	5,7	8,7	11,7	3,2	4,0	4,8	8,9	12,4	16,5
Portugal									
Suède		12,7	15,8	5,2	5,1	4,1		17,8	19,9
Suisse									
Turquie									
Yougoslavie									
TOTAL	148,6	212,5	274,8	96,8	126,2	152,4	240,2	338,7	427,2

Tableau 11. TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Marchandises chargées	Million (10 ⁶) tonnes								
	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne *	8,9	17,4	18,8	23,2	27,9	34,3	32,9	40,2	43,3
Autriche **	2,8	3,5	3,9	4,6	4,9	4,6	4,5	5,4	
Belgique *	9,1	21,4	22,0	26,2	30,1	29,7	29,8	33,9	35,3
Danemark *	2,4	3,3	3,8	3,8	3,9	4,0	4,2	4,2	4,2
Espagne **		1,5	1,6	2,1	2,4	2,6	2,8	3,6	4,0
Finlande **		0,1	0,1	0,2	0,2	0,4	0,2	0,3	
France *	9,9	20,6	23,7	25,9	28,9	28,7	25,9	28,8	31,0
Royaume-Uni	0,7	1,2	2,0	2,9	3,7	4,5	4,9	4,9	5,3
Grèce **		0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,5	0,7	
Irlande									
Italie *	3,9	6,7	8,3	11,4	10,7	10,9	11,3	13,2	14,6
Luxembourg *	0,7	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,8	0,9	
Norvège	0,4	0,8	0,8	1,0	1,2	1,7	2,0	2,1	
Pays-Bas *	6,9	11,0	12,5	15,0	17,1	17,9	17,2	19,7	19,8
Portugal **		0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3		
Suède **	1,7	2,8		3,8		4,3	4,2	4,6	
Suisse **	0,4	1,0	1,0	1,2	1,3	1,5	1,5	1,9	
Turquie									
Yougoslavie **	0,2	0,9	0,9	1,0	1,3	1,5	1,3	1,5	

* SOEC Yearbook

** CEE Bulletin annuel.

Tableau 12. TRAFIC ROUTIER SUR LE TERRITOIRE NATIONAL
a) VÉHICULES MOTORISÉS A 2 ROUES

Million véhicules - kilomètres

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	5 600	2 400	2 200	2 300	2 600	2 900	3 200	3 600	3 800
Autriche									
Belgique									
Danemark									2 400
Espagne	2 983	2 489	2 115	2 020	1 571	1 420	1 704	1 536	1 460
Finlande									
France									
Royaume-Uni	6 700	3 900	3 800	3 500	3 700	4 000	4 900	5 800	6 700
Grèce									
Irlande									
Italie	24 700	20 500	21 000	23 000	24 300	23 000	24 700	24 700	26 800
Luxembourg									
Norvège									
Pays-Bas	6 800	5 300	5 000	4 600	4 500	4 300	4 100	3 500	3 300
Portugal	303	437	466	494	573	552	591	636	657
Suède									
Suisse	1 900	2 700	2 800	2 900	3 000	3 100	3 000	3 000	3 100
Turquie									
Yougoslavie									
TOTAL	48 986	37 726	37 381	39 014	40 244	39 272	42 195	42 772	48 217

Tableau 12. TRAFIC ROUTIER SUR LE TERRITOIRE NATIONAL
(b) VOITURES ET TAXIS

1000 millions de véhicules - kilomètres

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	143,4	201,1	214,6	221,6	229,8	227,2	245,1	255,0	265,5
Autriche									
Belgique	15,1	21,6	22,6	23,9	25,1	26,3	27,4	28,7	30,1
Danemark		20,3	20,6	21,5	22,3	21,4	21,9	22,4	23,0
Espagne	9,6	24,6	28,8	32,2	36,4	37,5	40,3	42,9	45,3
Finlande	7,2	11,9	12,5	14,0	15,5	15,4	16,9	17,4	17,4
France									
Royaume-Uni	115,8	161,3	173,9	184,3	194,5	189,0	192,5	200,5	206,4
Grèce									
Irlande									12,1
Italie	45,1	122,5	144,6	159,8	160,8	147,7	158,7	162,5	166,6
Luxembourg									
Norvège	4,9	7,9	8,5	9,0	9,6	12,1	12,5	13,3	14,3
Pays-Bas	22,5	41,8	46,6	51,0	51,9	50,6	51,7	50,5	54,2
Portugal	3,7	7,1	8,2	9,1	10,1	11,1	12,0	13,2	14,8
Suède									
Suisse	14,7	21,4	22,7	24,2	24,8	26,4	27,4	27,7	28,7
Turquie									
Yougoslavie									
TOTAL	382,0	641,5	703,6	750,6	780,8	764,7	806,4	834,1	878,4

Tableau 12. TRAFIC ROUTIER SUR LE TERRITOIRE NATIONAL
c) AUTOCARS, AUTOBUS ET TROLLEYBUS

Million véhicules - kilomètres

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	1 800	2 200	2 300	2 500	2 500	2 600	2 700	2 800	2 900
Autriche									
Belgique	337	368	373	381	389	402	397	393	399
Danemark						300	300	300	300
Espagne	434	811	907	919	908	976	1 041	1 168	1 280
Finlande	500	600	600	600	600	600	600	600	250
France									
Royaume-Uni	3 900	3 600	3 600	3 600	3 600	3 500	3 600	3 500	3 700
Grèce									
Irlande									
Italie	1 200	1 400	1 400	1 500	1 600	1 700	1 700	1 900	2 100
Luxembourg									
Norvège	200	200	200	200	300	300	300	400	600
Pays-Bas	492	511	502	503	513	544	557	580	579
Portugal	146	200	209	213	216	217	218	227	
Suède									
Suisse									
Turquie									
Yougoslavie									
TOTAL	9 009	9 890	10 091	10 416	10 620	11 139	11 413	11 868	12 108

Tableau 12. TRAFIC ROUTIER SUR LE TERRITOIRE NATIONAL
d) VÉHICULES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES.

Million véhicules - kilomètres

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	22 100	26 200	26 200	26 700	26 900	26 400	26 700	26 200	26 500
Autriche									
Belgique		3 158	3 440	3 397	3 361	3 254	3 172	2 971	2 895
Danemark	2 600	2 900	3 500	3 500	3 500	3 500	3 600	3 800	4 200
Espagne	6 798	10 437	11 271	12 911	14 215	14 932	14 172	13 915	14 400
Finlande									
France									
Royaume-Uni	36 300	37 800	39 200	40 200	42 000	40 600	40 300	41 600	42 600
Grèce									
Irlande									
Italie	17 200	22 600	22 500	23 300	23 400	23 500	24 200	25 300	27 000
Luxembourg									
Norvège									
Pays-Bas	2 224	2 866	3 004	3 280	3 289	3 478	3 455	3 418	3 300
Portugal									
Suède									
Suisse									
Turquie									
Yougoslavie									
TOTAL	87 222	105 961	109 115	113 288	116 665	115 664	115 599	117 204	120 895

Tableau 13. VÉHICULES POUR LE TRANSPORT DE PERSONNES

Nombre de véhicules enregistrés, par type

en Milliers

	VÉHICULES A 2 ROUES			VOITURES ET TAXIS			VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN		
	1965	1970	1977	1965	1970	1977	1965	1970	1977
Allemagne	1 924	1 433	2 596	9 267	13 941	20 020	39	47	66
Autriche									
Belgique	531	431	607	1 436	2 060	2 871	9	10	13
Danemark			500	900	1 210	1 474	3,9	5,0	6,5
Espagne	1 124	1 267	1 149	807	2 378	5 945	20	31	41
Finlande	356	327	218	455	712	1 059	7	8	10
France	5 500	5 020	5 590	9 600	12 900	16 700	27	42	62
Royaume-Uni	1 614	1 053	1 202	9 028	11 661	14 209	83	79	79
Grèce	49	69		104	227		8	13	
Irlande	52	41	34	285	393	576	2	2	3
Italie	3 695	3 322	4 300	5 473	10 209	16 371	32	39	49
Luxembourg		4	3,1	62	94	129	0,4	0,6	0,7
Norvège	189	170	138	465	747	1 107	6	7	10
Pays-Bas	140	72	80	1 273	2 454	3 851	10	10	10
Portugal	41	59	86	275	523	1 068	4	5	7
Suède	64	41	22	1 793	2 289	2 857	9	13	19
Suisse	482	669	781	845	1 383	1 939	4	6	4
Turquie									
Yougoslavie	106	370	242	188	721	1 924	8	15	22
TOTAL	15 867	14 348	17 548	42 256	65 293	92 100	272,3	332,6	402,2

Tableau 14. VÉHICULES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES.

a) Nombre de véhicules enregistrés, par type

en Milliers

	CAMIONS DE MOINS DE 1,5 t DE CHARGE UTILE			CAMIONS DE PLUS DE 1,5 t DE C.U.			TRACTEURS			REMORQUES ET SEMI-REMORQUES		
	1965	1970	1977	1965	1970	1977	1965	1970	1977	1965	1970	1977
Allemagne	387,4	443,1	614,6	493,9	585,0	531,3	666,1	90,8	148,2	386,7	462,2	671,8
Autriche												
Belgique	60	89	89	107	97	100	2	11	15		25	37
Danemark		53,1	89,6			69,0	7,0	5,0	5,6		17,3	22,3
Espagne	162	341	590	205	369	527	3	6	18	12	18	38
Finlande		39,8	86,8		61,0	45,2		2,0	2,9		15,8	19,0
France	632,1	767,8	1 119,5	533,5	658,7	972,2	29,5	53,8	109,5	56,2	81,4	143,0
Royaume-Uni	940,0	985,0	1 222,0	660,0	631,0	483,0	inclus dans 2 ^{ème} colonne.					
Grèce		64,4			43,0							
Irlande	inclus dans 2 ^{ème} colonne				48,8	53,3	inclus dans 2 ^{ème} colonne.					
Italie	inclus dans 2 ^{ème} colonne.				1 213,1			13,1			59,8	86
Luxembourg		4,5	5,5		4,0	4,5		0,4	0,7			
Norvège		90,7	82,5		52,6	58,0		1,4	2,4		37,5	
Pays-Bas	138	194	200	78	87	95	8	12	20			
Portugal	34,4	45,3	91,6	23,7	27,6	53,4	1,8	3,8	8,1	12,5	31,2	76,7
Suède		62,0	86,0		78,4	79,5	3,2	4,1	3,7	51,3	84,5	191,5
Suisse	49,0	60,2	82,8	35,0	50,9	55,6	1,8	2,7	2,3	40,1	51,6	50,9
Turquie												
Yougoslavie	59	107	158				19	31	81	25	41	92
TOTAL	2 461,9	3 346,9	4 517,9	2 136,1	4 007,1	3 127,0	141,4	237,1	417,4	583,8	925,3	1 428,2

Tableau 14. VÉHICULES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

b) Capacité de charge par type de véhicule.

Milliers de tonnes

	CAMIONS DE MOINS DE 1,5 t DE CHARGE UTILE			CAMIONS DE PLUS DE 1,5 t DE C.U			REMORQUES ET SEMI-REMORQUES		
	1965	1970	1977	1965	1970	1977	1965	1970	1977
Allemagne	343	412	647	2 113	2 615	2 864	1 796	2 261	2 979
Autriche									
Belgique	36	70	72	422	492	549	221	387	595
Danemark		57	88			327			217
Espagne	81	218	425	831	1 446	2 392			
Finlande		27	76		273	376		82	184
France	316	384	560	1 734	2 141	3 160	1 035	1 499	2 633
Royaume-Uni		586	578		4 493	5 233			
Grèce		43			217				
Irlande									
Italie									
Luxembourg									
Norvège		60	58		256	354			
Pays-Bas			200			600			
Portugal			105						
Suède		53	75		504	551	258	410	536
Suisse	45	58	83	202	291	358	117	162	201
Turquie									
Yougoslavie									
TOTAL	821	1 968	2 967	5 302	12 728	16 764	3 427	4 801	7 325

Tableau 15. CONSOMMATION DE CARBURANTS PAR LES VÉHICULES ROUTIERS.

Million de Tonnes

	1965	1970	1975	1976	Tous carburants	1977	
						essence	Diesel
Allemagne	22,1	32,1	39,5	41,6	44,1	31,9	12,2
Autriche							
Belgique	22,	3,2	3,9	4,1	4,4	3,0	1,4
Danemark					2,4	1,7	0,7
Espagne	5,3	8,7	13,3	14	14,7	9,3	5,3
Finlande		1,7	2,2	2,2	2,2	1,3	0,9
France	10,6	16,4	22,3	23,6	24,3	16,7	7,6
Royaume-Uni		19,3	21,5	22,5	23,0	17,3	5,7
Grèce		0,9	1,3	1,5			
Irlande	0,6	0,8	1,0	1,1	1,14	0,87	0,27
Italie	8,7	12,7	15,1	16,3	17,4	10,4	7,0
Luxembourg	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4	0,3	0,1
Norvège		1,4	1,6	1,8	1,9	1,2	0,7
Pays-Bas							
Portugal	0,5	0,86	1,36	1,42	1,48	0,67	0,81
Suède		3,8	4,1	4,1	4,4	3,2	1,2
Suisse		2,6	2,9	2,9	3,0	2,5	0,5
Turquie							
Yougoslavie							
TOTAL	50,1	104,56	130,36	137,42	144,82	100,34	44,38

Tableau 16. LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER

Kilometres

	Total routes			Autoroutes		
	1965	1970	1977	1965	1970	1977
Allemagne	407751	440844	472100	3372	4461	6711
Autriche						
Belgique	11699	12109	13730	310	488	1102
Danemark			4685			413
Espagne	133320	139395	146410	54	187	1291
Finlande	71500	71870	73763	65	108	194
France	82200	82542	29181	645	1542	3637
Royaume-Uni	13999	14466	16089	571	1057	2397
Grece	7735	13000			65	
Irlande	15900	15980				
Italie	39068	46668	50048	1736	3913	5712
Luxembourg	865	872	894		7	27
Norvège	57156	66999	72021	24	79	182
Pays Bas		76990			873	1595
Portugal	29391	30165	32505	46	66	74
Suède						
Suisse	302	650	1014	221	377	704
Turquie						
Yougoslavie	78690	91289	104466			201
TOTAL				7044	13223	24240

Tableau 17. RÉSEAU ROUTIER INTERNATIONAL

Longueur existante et proposée Routes E

Kilometres

	1965	1970	1975	1976	1977	Proposée
Allemagne	5762	6137	6119	6131	6154	
Autriche	1828	1784	1808			
Belgique	1093	1111	1073	1073	1073	1.126
Danemark	886	886	901	901	901	
Espagne	5928	5928	5838	6458	6442	6.269
Finlande			2393	2393	2393	2.393
France	5943	5943	8339			
Royaume-Uni	1651	2000	2360	2444		3.838
Grece	2742	2742	3743			
Irlande			814	822	822	1.190
Italie	6402	6402	6402	6402	6402	
Luxembourg	90	89	90	90	90	
Norvège	2278	3928	3935	3825	3825	3.825
Pays-Bas	1336	1367	1348	1348	1350	1.352
Portugal	1246	1246	1246	1246	1246	1.436
Suède	3362	3353	3934			
Suisse	1309	1298	1298	1252	1252	1.252
Turquie	5576	6838	6865			
Yougoslavie	3281	3281	3281	7026	7026	
TOTAL	50713	54333	61787	41411	38976	22.681

Tableau 18 TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES NAVIGABLES

a) Tous transports

en Millions de Tonnes - kilomètres

	1975	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	43 552	48 813	44 991	43 969	48 480	50 972	47 565	45 804	49 254
Belgique	6 087	6 734	6 729	6 758	6 494	6 053	5 124	6 072	5 762
Finlande	3 070	4 350	4 270	4 840	4 680	4 600	4 430	4 820	5 040
France	12 510	14 183	13 773	14 156	13 792	13 738	11 905	12 156	11 266
Royaume-Uni	217	129	100	91	90	73	74	72	72
Italie	—	350	386	392	—	—	—	—	—
Luxembourg	—	300	205	265	294	343	297	279	288
Pays-Bas	24 071	30 764	30 428	29 333	31 997	33 196	29 597	30 954	32 127
Suisse	133	169	164	163	167	168	132	156	157
Yougoslavie	3 313	4 384	4 240	4 595	4 850	5 527	5 461	5 572	5 796

b) Trafic intérieur : marchandises transportées

en Millions de Tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	98,2	102,4	99,4	97,4	97,0	92,1	78,8	82,5	79,1
Belgique	25,8	31,2	29,4	28,1	24,9	26,1	18,5	21,9	21,7
France	58,3	66,9	64,4	64,5	62,5	61,0	52,9	54,0	50,5
Royaume-Uni	8,5	6,5	5,5	5,0	5,0	3,9	4,2	4,6	4,0
Italie	2,8	4,4	—	4,1	—	—	—	—	—
Luxembourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pays-Bas	82,2	93,0	100,8	102,7	94,8	85,9	79,5	94,1	98,0
Suisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yougoslavie	7,0	12,5	13,5	14,7	15,1	15,6	17,7	17,6	19,9

c) Trafic international : marchandises chargées

en Millions de Tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	32,4	49,5	47,3	44,9	50,0	56,7	50,9	48,2	52,8
Belgique	18,9	20,3	21,5	23,0	29,0	28,8	24,1	31,1	33,7
France	15,1	22,2	22,6	25,3	25,9	25,8	22,3	21,0	20,1
Royaume-Uni	—	—	—	—	—	—	0	0,1	0,1
Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luxembourg	—	0,5	—	—	0,8	0,8	0,8	1,0	1,1
Pays-Bas	60,4	81,4	79,5	77,8	87,3	96,0	87,7	93,8	92,7
Suisse	0,7	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4
Yougoslavie	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,6

Tableau 18 TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES NAVIGABLES (suite)

d) Trafic international : marchandises déchargées

en Millions de Tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	57,0	75,8	73,6	77,9	88,9	91,0	85,6	89,3	86,4
Belgique	27,8	35,6	39,1	39,6	42,6	46,5	37,0	42,6	41,8
France	9,3	13,3	13,1	12,7	13,0	14,3	11,5	11,4	12,0
Royaume-Uni	—	—	—	—	—	—	0	0	0
Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luxembourg	—	0,8	0,6	0,6	0,7	1,0	1,1	0,7	0,5
Pays-Bas	28,2	42,9	41,1	39,6	45,0	47,7	43,9	43,5	49,0
Suisse	8,0	8,6	8,0	7,7	8,2	9,1	7,9	8,0	8,6
Yougoslavie	1,0	2,3	2,4	2,3	2,2	2,8	2,9	2,8	3,0

e) Trafic international : marchandises en transit

en Millions de Tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	8,1	12,3	9,7	8,3	9,9	12,2	12,0	10,0	14,2
Belgique	4,6	4,4	5,4	5,7	5,2	5,5	4,2	4,6	3,8
France	7,0	8,0	6,6	6,2	7,4	8,2	7,9	7,5	8,6
Royaume-Uni	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luxembourg	—	—	—	—	—	11,5	10,3	9,4	—
Pays-Bas	23,2	24,5	24,0	24,3	27,7	30,1	24,7	28,9	33,0
Suisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yougoslavie	0,2	0,2	0,1	0,3	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1

Tableau 18 bis TRAFIC SUR LE RHIN A LA FRONTIERE GERMANO-NEERLANDAISE

en milliers de tonnes/pourcentage

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Tous trafics									
dont :									
Mouvement amont	52,5	68,6	63,4	62,2	72,9	78,7	74,7	77,0	78,8
Mouvement aval	28,2	43,8	41,2	39,3	43,9	49,2	44,4	41,5	48,6
TOTAL	80,7	112,4	104,6	101,5	116,8	127,9	119,1	118,5	127,4
Transport par poussage dont :									
Mouvement amont	6,8	16,4	16,1	19,5	27,4	30,7	30,0	28,3	30,0
Mouvement aval	0,9	4,5	4,0	4,1	5,4	6,4	5,9	5,3	7,3
TOTAL	7,7	20,9	20,1	23,6	32,8	37,1	35,9	33,6	37,3
Transport par poussage en pour centage du trafic total	9,5	18,6	19,2	23,3	28,1	29,0	30,1	28,4	29,3

Tableau 19 BATEAUX EN SERVICE : 1965, 1970, 1972, 1975 - 1977

a) Bateaux automoteurs

	NOMBRE						CAPACITÉ (en milliers de tonnes)					
	1965	1970	1972	1975	1976	1977	1965	1970	1972	1975	1976	1977
Allemagne	5 664	5 190	—	3 967	3 800	3 658	—	3 447,8	—	3 245,5	3 145,7	3 057,9
Belgique	5 212	4 843	—	3 916	3 628	3 368	2 234,4	2 244,3	—	2 056,6	1 968,7	1 842,8
France.	5 961	5 583	—	5 125	4 751	4 504	2 211,5	2 124,3	—	1 960,3	1 835,0	1 756,3
Royaume-Uni	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	0,6	0,6
Italie (1)	645	431	434	—	—	—	60,6	60,7	60,9	—	—	—
Luxembourg.	—	—	—	17	19	—	—	—	—	9,8	11,1	—
Pays-Bas	9 309	7 807	—	6 700	6 416	6 052	3 180	3 297	—	3 751	3 739	3 666
Suisse	371	333	—	321	301	290	337,5	334,2	—	397,9	388,5	382,3
Yougoslavie	21	21	—	29	29	32	9	7	—	14	14	17

101

b) Chalands remorqués
et barges

Allemagne	1 853	1 146	—	819	813	774	1 559,2	1 076,2	—	9 760,0	989,7	962,4
Belgique	689	455	—	266	229	206	520,3	370,4	—	265,2	227,5	220,3
France.	3 727	1 591	—	1 438	1 348	1 314	1 401,4	869,8	—	980,0	967,6	950,5
Royaume-Uni	—	—	—	—	31	31	—	—	—	—	10,4	10,4
Italie (1)	—	393	381	—	—	—	98,7	67,9	67,8	—	—	—
Luxembourg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pays-Bas	2 384	1 523	—	1 173	1 099	976	1 915	1 600	—	1 401	1 365	1 256
Suisse	87	82	—	103	99	86	115,8	116,5	—	177,1	169,1	148,1
Yougoslavie	729	839	—	887	881	870	481	615	—	605	699	696

(1) Dernier relevé effectué en 1972.

Tableau 19 BATEAUX EN SERVICE : 1965, 1970, 1972, 1975 - 1977 (suite)

c) Remorqueurs et pousseurs

	NOMBRE						CAPACITÉ (en milliers de CV)					
	1965	1970	1972	1975	1976	1977	1965	1970	1972	1975	1976	1977
Allemagne	687	448	—	387	390	381	261,4	183,4	—	313,0	212,0	209,2
Belgique	169	247	—	284	288	288	24,1	40,5	—	57,6	60,6	60,1
France	520	207	—	231	241	241	164,1	119,9	—	159,4	172,5	172,5
Royaume-Uni	—	—	—	—	16	16	—	—	—	—	4,2	4,2
Italie (1)	123	124	115	—	—	—	8,2	8,2	7,8	—	—	—
Luxembourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pays-Bas Remorqueurs	2 239	2 034	—	2 002	1 974	1 958	408	398	—	363	377	373
Pays-Bas Pousseurs	23	44	—	103	113	122	18	42	—	110	114	117
Suisse	21	14	—	19	19	19	30,7	17,1	—	18,6	18,0	18,4
Yougoslavie	240	260	—	268	266	267	72	75	—	10,4	10,5	10,5

(1) Dernier relevé effectué en 1972.

Tableau 19 bis BATEAUX EN SERVICE : PAR AGE 1977

	NOMBRE			CAPACITÉ (en milliers de tonnes)		
	Avant 1950	1950 - 1969	1970 et au-delà	Avant 1950	1950 - 1969	1970 et au-delà
a) Bateaux automoteurs						
Allemagne (1) . . .	2 222	1 220	358	1 415,8	1 212,3	517,6
Belgique						
France						
Royaume-Uni . . .	—	3	—	—	0,55	—
Italie						
Luxembourg						
Pays-Bas	3 757	2 116	179	1 805	1 574	287
Suisse	67	162	61	71,7	188,4	122,2
Yougoslavie	12	8	12	4,0	2,6	10,9
b) Chalands remorqués et barges						
Allemagne (1) . . .	425	177	211	352,3	222,2	415,2
Belgique						
France						
Royaume-Uni . . .	—	17	14	—	7,0	3,42
Italie						
Luxembourg						
Pays-Bas	548	197	231	594	310	351
Suisse	24	22	40	35,1	32,0	81,1
Yougoslavie	311	417	142	190,0	355,6	150,5
	NOMBRE			CAPACITÉ (en milliers de CV)		
	Avant 1950	1950 - 1969	1970 et au-delà	Avant 1950	1950 - 1969	1970 et au-delà
c) Remorqueurs et Pousseurs						
Allemagne (1) . . .	32	28	36	14,8	28,8	69,8
Belgique						
France						
Royaume	1	7	2	0,35	1,515	0,6
Italie						
Luxembourg						
Pays-Bas	1 417	538	125	254	155	81
Suisse	4	9	6	2,2	6,9	9,3
Yougoslavie	77	148	42	17,5	50,5	28,7

(1) 1.1.1977.

Tableau 19 ter BATEAUX EN SERVICE : PAR CAPACITÉ DE CHARGE 1977

	NOMBRE						CAPACITÉ (en milliers de tonnes)					
	CLASSE (1)											
	0	I	II	III	IV	V	0	I	II	III	IV	V
a) Bateaux automoteurs												
Allemagne (2)	290	452	651	1 111	1 104	192	41,1	148,0	338,0	922,7	1 360,0	335,8
Belgique												
France												
Royaume-Uni												
Italie												
Luxembourg												
Pays-Bas	743	1 597	1 702	1 286	532	192	131	529	891	1 063	658	394
Suisse	—	2	6	84	107	91	—	0,6	3,3	73,2	132,5	172,8
Yougoslavie												
b) Chalands remorqués et barges												
Allemagne	66	62	111	164	143	267	9,7	20,1	56,1	138,1	187,3	578,3
Belgique												
France												
Luxembourg												
Pays-Bas	68	149	89	136	187	347	9	55	48	116	243	784
Suisse							—	—	—	22,1	24,4	101,6

(1) Classe : 0 : <250 t.
 I : 251 - 400 t.
 II : 401 - 650 t.
 III : 651 - 1 000 t.
 IV : 1 001 - 1 560 t.
 V : >1 500 t.

(2) 1.1.1977.

Tableau 20 OLÉODUCS

a) Longueur des oléoducs en service (1)

Kilomètres

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	1 070	2 058	2 058	2 086	2 086	2 086	2 086	2 086	2 086
Belgique.	—	50	317	317	317	317	317	317	317
Espagne	267	1 099	1 099	1 099	1 099	1 099	1 099	1 306	1 306
France	1 646	3 533	4 631	4 743	4 903	5 212	5 222	5 222	5 222
Italie	1 222	1 860	2 096	2 247	2 247	2 615	3 044	3 907	—
Royaume-Uni . .	830	1 634	1 695	1 583	2 417	2 446	2 658	2 665	2 827
Pays-Bas (1) . .	153	323	391	391	391	391	391	391	391
Suisse	60	222	222	222	238	238	239	239	239
Yougoslavie . . .	—	—	—	151	151	151	151	151	151

(1) Sauf oléoducs de moins de 50 km de long et tous les oléoducs utilisés à titre militaire.

(1) International seulement.

113

b) Tonnes transportées par type de trafic, 1977

en Milliers

	INTÉRIEUR	IMPORT	EXPORT	TRANSIT	TOTAL
Allemagne	20 700	63 700	—	—	84 400
Belgique.	—	—	—	—	—
Espagne	7 952	—	—	—	7 952
France	82 328	83 290	962	22 519	105 819
Italie	73 433	—	28 778	—	102 211
Royaume-Uni	42 033	—	—	—	42 033
Pays-Bas.	—	—	—	—	—
Suisse	—	6 079	—	7 046	13 125
Yougoslavie	1 652	—	—	—	—

Tableau 20 OLÉODUCS (suite)

c) Tonnes - kilomètres par type de trafic, 1977

en Millions

	INTÉRIEUR	IMPORT.	EXPORT.	TRANSIT.	TOTAL.	
Allemagne						
Belgique						
France	18 688	19 281	593	13 023	32 304	
Royaume-Uni	8 134	—	—	—	—	
Italie	—	—	—	—	—	
Luxembourg	—	—	—	—	—	
Pays-Bas (1)	—	—	5 345	—	5 345	
Espagne	2 548	—	—	—	2 548	
Suisse	—	267	—	911	1 178	
Yougoslavie	143					

(1) International seulement.

114

d) Tonnes - kilomètres, 1965, 1970 - 1977

en Millions

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Allemagne	8 900	16 900	18 300	18 700	19 200	16 900	14 600	16 100	14 500
Belgique	—	270	521	1 554	1 710	1 472	1 535	1 524	1 756
Espagne	109 ⁽¹⁾	1 022	1 296	1 607	2 054	2 293	2 119	2 737	2 548
France	20 728	28 184	29 908	32 470	37 503	36 164	31 095	35 335	32 304
Royaume-Uni	1 299	2 665	3 063	3 011	4 287	4 784	5 417	5 182	8 134
Italie	1 763	9 000	10 178	10 766	12 079	10 892	10 581	10 406	—
Luxembourg									
Pays-Bas (1)	1 570	4 075	4 599	5 704	5 933	4 459	4 450	5 005	5 345
Suisse	73	1 205	1 232	1 120	1 227	1 110	1 251	1 335	1 178
Yougoslavie	—	—	19	100	93	111	110	128	143

Concerne le premier oléoduc civil espagnol inauguré le 21.9.65.

(1) Pays-Bas : International seulement.

Tableau 21 TRAFIC INTERNATIONAL DANS LES PORTS MARITIMES

en Millions de tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
a) Marchandises chargées									
Allemagne (1) . . .	17,8	22,5	21,0	22,5	27,8	35,5	27,9	29,0	32,3
Belgique	21,3	29,2	28,9	34,0	36,8	40,1	35,3	33,7	38,7
Irlande (3)	—	14,1	13,3	15,9	20,0	19,6	11,8	7,5	—
Finlande (2)	10,2	12,4	11,2	11,9	12,8	11,4	8,2	12,0	14,1
Espagne	10,4	15,0	15,0	16,0	16,0	17,0	16,0	21,0	25,0
France	19,5	25,2	25,9	29,9	30,2	40,8	40,8	43,1	43,1
Royaume-Uni	35,1	48,0	48,7	49,7	53,5	51,1	50,2	62,8	77,6
Italie	24,0	34,8	34,9	37,2	37,0	35,8	29,4	31,0	36,4
Norvège	27,3	35,4	34,6	37,5	41,7	40,4	36,6	34,2	30,2
Pays-Bas	29,3	63,9	67,7	77,2	88,1	85,1	80,8	82,5	77,0
Portugal	3,4	3,7	3,5	3,6	3,8	4,0	2,9	3,1	3,0
Suède (4)	20,8	26,0	24,7	26,2	32,9	34,1	26,6	25,7	24,1
Yougoslavie	1,4	3,8	3,3	3,2	3,9	4,0	3,5	4,0	4,7
Grèce	2,7	4,2	4,4	5,9	8,8	12,2	14,3	13,2	14,6
b) Marchandises déchargées									
Allemagne (1) . . .	78,9	106,3	101,8	102,0	110,2	115,1	98,9	110,4	104,1
Belgique	44,1	71,0	63,8	56,1	6,4	63,7	50,4	60,1	57,7
Irlande (3)	—	21,5	20,8	23,0	29,2	28,3	18,5	15,6	—
Finlande (2)	13,9	20,2	20,5	21,8	24,4	25,3	23,2	23,3	25,6
Espagne	35,1	52,0	57,0	64,0	69,0	74,0	73,0	82,0	77,0
France	109,6	168,8	175,5	191,3	187,9	226,7	194,8	232,6	214,3
Royaume-Uni	159,4	196,2	202,0	205,0	219,5	211,1	175,3	180,0	158,2
Italie	114,3	200,9	209,9	221,9	237,3	225,2	198,9	217,9	217,6
Norvège	13,7	20,8	19,1	20,4	22,3	22,6	20,0	21,9	21,9
Pays-Bas	118,1	202,7	208,9	232,8	261,8	250,9	242,6	255,8	248,1
Portugal	6,0	8,9	9,8	10,6	11,5	13,5	11,7	13,3	14,4
Suède (4)	31,9	46,4	42,6	42,4	45,5	49,2	45,8	48,6	46,6
Yougoslavie	2,2	11,6	12,7	11,5	12,3	14,9	14,0	16,2	16,5
Grèce	8,9	13,4	14,2	17,8	25,3	25,3	23,0	25,9	24,1

115

(1) Transports de la DDR inclus.

(2) Ports intérieurs inclus (0,1 - 0,2 millions de tonnes)

(3) Y compris transbordement de pétrole. La diminution récente est due à une réduction du transbordement de pétrole brut à Bantry Bay terminal.

(4) Sauf les marchandises par ferry.

Tableau 21 bis TRAFIC DES GRANDS PORTS MARITIMES
Marchandises chargées et déchargées

en millions de tonnes

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
B									
Anvers.....	59,4	80,7	73,3	66,7	71,5	75,9	60,5	66,1	79,0
Gant.....	3,2	10,2	10,4	17,2	14,7	15,1	14,3	15,1	14,4
D									
Breïne.....	12,7	15,5	15,0	15,8	16,1	16,2	13,7	14,3	14,5
E									
Hambourg.....	35,2	46,8	45,0	45,9	49,3	51,7	47,5	51,5	52,6
Algeïras.....	0,5	8,2	8,6	9,2	10,1	11,7	11,1	12,8	12,1
Barcelone.....	6,7	8,1	9,3	10,3	11,4	11,8	11,7	13,4	15,2
GB									
Bilbao.....	6,7	11,2	11,4	13,8	18,7	19,5	18,7	19,6	18,5
Cartagena.....	10,4	15,8	15,8	16,6	16,5	15,9	14,4	13,6	13,6
Gijon.....	3,3	6,1	6,4	8,3	10,6	12,0	12,3	13,2	11,9
Huelva.....	3,0	8,6	9,7	9,0	9,1	10,6	10,8	10,3	11,7
S.C. Terrenife.....	12,5	14,3	15,0	15,2	14,1	14,8	12,5	13,2	14,4
Tarragona.....	2,2	4,4	5,0	5,3	6,0	6,6	8,1	15,9	16,1
F									
Bordeaux.....	7,3	11,5	13,4	14,4	14,0	13,9	11,6	12,4	11,6
Dunkerque.....	16,3	26,2	26,1	28,2	32,2	35,2	30,6	34,3	33,6
Le Havre.....	28,0	59,8	61,6	66,4	89,0	86,3	73,9	81,8	80,0
I									
Marseille.....	57,0	73,4	77,0	84,4	101,7	111,1	97,5	106,7	100,5
GB									
Immingham.....	8,6	9,3	9,9	11,8	14,3	13,1	13,2	13,1	13,2
NL									
Liverpool.....		29,3	31,8	27,0	27,3	27,8	23,7	22,2	17,7
Southampton.....		27,6	28,0	29,0	29,1	27,5	24,5	26,6	23,7
Tees and.....		22,6	22,2	22,7	26,0	25,0	20,1	30,5	28,2
Hartlepool.....									
I									
Gènes.....	31,7	52,6	54,6	56,4	59,4	59,1	46,9	48,7	
Trieste.....	44,2	27,4	33,8	35,8	37,5	33,7	31,9	35,4	
Venise.....	14,6	24,7	23,5	24,2	25,1	24,3	21,9	23,7	
NL									
Amsterdam.....	13,2	21,4	24,1	21,0	21,4	18,2	18,4	18,0	16,8
Rotterdam.....	116,1	225,6	232,8	268,5	309,8	267,1	272,9	277,8	269,9
P									
Lisbonne.....	7,7	9,0	9,6	10,5	10,9	11,8	9,8	1,2	1,3
Leixos.....	2,2	5,9	5,8	5,7	60,1	8,6	7,7	9,0	9,8

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTÉRIEURS – MATÉRIEL ET INFRASTRUCTURE

Monnaies nationales en millions d'unités

PAYS	ANNÉES	PRODUIT INTÉRIEUR BRUT AUX VALEURS D'ACQUISITION	FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE	CHEMINS DE FER			CHEMINS DE FER SECONDAIRES ET URBAINS	ROUTES				VOIES NAVIGABLES			INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTÉRIEURS (5 + 6 + 10 + 13)
				MATÉRIEL MOBILE	INFRA-STRUCTURE	TOTAL (3 + 4)		MATÉRIEL MOBILE		INFRA-STRUCTURE	TOTAL (7 + 8 + 9)	MATÉRIEL MOBILE	INFRA-STRUCTURE	TOTAL (11 + 12)	
								VÉHICULES UTILITAIRES	AUTRES VÉHICULES						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Allemagne	1975	1 030 020	214 540	1 137	2 738	3 875	1 559	6 101	21 259	14 553	41 913	80	662	742	48 089
	1976	1 119 380	231 890	955	2 931	3 886	1 646	6 770	24 975	13 741	45 486	78	599	677	51 695
	1977	1 193 500	249 140	1 029	2 985	4 014	1 657	7 763	29 746	...	...	54	621	675	...
Autriche	1975	654 420	174 490	4 372	5 430	9 802	10 576	5 093	53 086	29 495	87 674	757	4 261	5 018	113 070
	1976	728 720	189 260	5 944	6 177	12 121	4 412	6 186	67 837	34 246	108 269	859	3 625	4 484	129 286
	1977	790 500	213 840	6 169	7 714	13 883	6 160	7 046	74 424	33 751	115 221	932	4 659	5 591	140 855
Belgique	1975	2 289 400	502 600												
	1976	2 621 718	569 514												
	1977	2 828 796	602 781												
Danemark	1975	203 781	40 346	253	107	360	142	1 649	4 761	1 900	8 310	—	—	—	8 812
	1976	232 894	50 164	205	175	380	147	2 926	7 195	1 861	11 982	—	—	—	12 509
	1977	276 243	64 427	155	141	296	152	2 791	7 236	2 372	12 399	—	—	—	12 847
Espagne	1975	5 909 700	1 425 900	3 381	24 671	28 052	7 494	49 581	126 659	54 690	230 930	—	—	—	238 424
	1976	6 999 400	1 605 600	2 076	20 701	22 777	7 578	61 024	181 666	63 803	306 493	—	—	—	336 848
	1977	8 782 900	1 998 000	4 653	24 804	29 457	...	...	...	79 629	...	—	—	—	...
Finlande	1975	97 961	30 162	257	404	661	70	1 407	2 540	1 146	5 093	...	18	...	...
	1976	110 122	30 156	264	462	726	86	1 506	2 738	1 215	5 459	...	21	...	...
	1977	121 633	32 404	303	447	750	114	1 428	2 891	1 200	5 519	...	17	...	...
France	1975	1 437 150	335 440	2 076	1 917	3 993	—	9 664	30 917	17 034	57 615	...	457	...	...
	1976	1 657 370	382 290	2 263	2 323	4 586	—	16 048	45 993	15 705	77 746	...	509	...	...
	1977	...	...	2 718	2 722	5 440	—	17 633	49 544	12 120	79 297	17 741	501	18 242	102 979
Grèce	1975	673 430	140 170												
	1976	813 691	175 040												
	1977	951 850	223 000												
Irlande	1975	3 621	847												
	1976	4 416	1 080												
	1977														
Italie	1975	114 215 000	22 831 000	114 641	200 234	314 875	33 550	844 470	3 605 690	949	3 451 109	426	3 000	3 426	3 802 960
	1976	143 849 000	28 730 000	219 791	238 261	458 052	26 200	1 245 010	4 235 200	645	5 480 855	1 843	638	2 481	5 967 588
	1977	172 988 000	34 193 000	313 816	290 268	604 084	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Monnaies nationales en millions d'unités

PAYS	ANNEES	PRODUIT INTERIEUR BRUT AUX VALEURS D'ACQUISITION	FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE	CHEMINS DE FER			CHEMINS DE FER SECONDAIRES ET URBAINS	ROUTES				VOIES NAVIGABLES			INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS (5 + 6 + 10 + 13)
				MATÉRIEL MOBILE	INFRA-STRUCTURE	TOTAL (3 + 4)		MATÉRIEL MOBILE		INFRA-STRUCTURE	TOTAL (7 + 8 + 9)	MATÉRIEL MOBILE	INFRA-STRUCTURE	TOTAL (11 + 12)	
								VÉHICULES UTILITAIRES	AUTRES VÉHICULES						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Luxembourg	1975	80 800	23 575	164	111	275	-			-			-		
	1976	86 500	24 400	97	127	224	-			-			-		
	1977			122	217	339	-			2 251		-	3 400	3 400	
Norvège	1975	148 237	50 766	110	244	354	83	1 628	3 575	2 277	7 480	-	-	-	7 917
	1976	170 709	62 000	131	268	399	79	2 101	4 889	2 509	9 499	-	-	-	9 977
	1977	190 417	70 558	142	336	478	59	2 507	6 460	2 863	11 830	-	-	-	12 367
Pays-Bas	1975	208 930	43 960	52	347	399	300	7 386	5 989	2 744	16 119	104	216	320	17 138
	1976	237 990	46 410	73	370	443	323	8 503	6 769	2 781	18 053	91	219	310	19 129
	1977	261 120	55 110	109	465	574	930	10 896	8 561	2 538	21 995	111	177	288	23 787
Portugal	1975	376 736	73 992	704	1 861	2 565	315	547	1 979	2 196	4 722	65	-	65	7 667
	1976	464 677	78 784	377	802	1 179	387	830	1 510	2 711	5 051	39	-	39	6 656
	1977			1 412	1 109	2 521	352	...	669	...	...	...	-	...	...
Royaume-Uni	1975	103 139	20 597	68	110	178	35	820	2 213	835	3 868	53	102	155	4 236
	1976	121 978	23 414	95	110	1 005	37	1 133	2 852	834	4 819	235	80	315	6 176
	1977	140 074	25 387	88	150	230	30	1 496	3 451	696	5 643	108	...	...	...
Suède	1975	286 477	60 437	274	181	455	177	1 867	8 222	2 598	12 687	-	-	-	13 319
	1976	323 291	66 301	380	200	580	132	2 396	9 824	2 764	14 984	-	-	-	15 696
	1977	351 511	71 403	349	247	596	122	2 631	8 287	2 685	13 603	-	-	-	14 321
Suisse	1975	139 920	33 655	246	534	780	73	404	3 068	2 089	5 561	-	30	30	6 444
	1976	141 960	29 435	297	467	764	108	396	3 444	2 150	5 900	-	30	30	6 892
	1977	145 630	30 350	224	510	734	104	427	4 209	2 062	6 698	-	33	33	7 569
Turquie	1975	514 984	66 040												
	1976														
	1977														
Yougoslavie	1975	472 700	117 400	1 262	2 373	3 635	76								
	1976			2 728	2 040	4 768	85	15 330		3 001	18 331	82	-	82	22 124
	1977			2 640	4 100	6 740	102	20 161		7 100	27 261	82	-	82	32 196
								26 127		7 900	34 027	105	-	105	40 974

* Source : Bulletin statistiques de l'OCDE
 ** Chiffres provisoires
 - Néant
 ... Chiffres non disponibles.

ANNEXE

**INFORMATIONS STATISTIQUES SUR LE TRAFIC INTRA-EUROPÉEN
DE TRANSPORT AÉRIEN CIVIL DES ÉTATS MEMBRES DE
LA COMMISSION EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE
(CEAC)**

**Contribution fournie par le Secrétariat
de la CEAC**

TRAFIC INTRA-EUROPÉEN DE TRANSPORT AÉRIEN CIVIL DES ÉTATS CEAC (a)
ESTIMATION DU TRAFIC RÉGULIER ET NON RÉGULIER
(Intérieur et International) 1977

		TRAFIC RÉGULIER INTÉRIEUR	TRAFIC INTERNATIONAL			TOTAL RÉGULIER (INTÉRIEUR ET INTERNATIONAL)	TOTAL GÉNÉRAL	
			RÉGULIER	NON RÉGULIER	TOTAL			
		(1)	(2)	(3)	(4) = (2) + (3)	(5) = (1) + (2)	(6) = (1) + (4)	
Nombre de passagers	Milliers	46 794	34 452	24 766	59 218	81 246	106 012	
	% du total	—	58,2 %	41,8 %	100 %	—	—	
	- international	57,6 %	42,4 %	—	—	100 %	—	
	- régulier	44,1 %	32,5 %	23,4 %	—	—	100 %	
	- ensemble du trafic							
Nombre de passagers- kilomètres	Millions	19 382	28 603	38 437	67 040	47 985	86 422	
	% du total	—	42,7 %	57,3 %	100 %	—	—	
	- international	40,4 %	59,6 %	—	—	100 %	—	
	- régulier	22,4 %	33,1 %	44,5 %	—	—	100 %	
	- ensemble du trafic							
Frêt	Mar- chan- dises	Millions de tonnes- kilomètres	175,3	458,4	N/D	N/D	633,7	N/D
		% du total régulier	27,7 %	72,3 %	—	—	100 %	
	Poste	Millions de tonnes- kilomètres	49,5	58,1	N/D	N/D	107,6	N/D
		% du total régulier	46,0 %	54,0 %	—	—	100 %	
	Total	Millions de tonnes- kilomètres	224,8	516,5	N/D	N/D	741,3	N/D
		% du total régulier	30,3 %	69,7 %	—	—	100 %	

(a) y compris la Yougoslavie qui est devenue membre de la CEAC en 1977

POURCENTAGES DE CHANGEMENT 77/76, 76/75, 75/74, 74/73, 73/72 ET 72/71 (b)

		TRAFIC RÉGULIER INTÉRIEUR (1)	TRAFIC INTERNATIONAL			TOTAL RÉGULIER (INTÉRIEUR ET INTERNATIONAL) (5)	TOTAL GÉNÉRAL (6)	
			RÉGULIER (2)	NON RÉGULIER (3)	TOTAL (4)			
Nombre de passagers	77/76	+ 5,1 %	+ 7,6 %	+ 11,7 %	+ 9,3 %	+ 6,1 %	+ 7,4 %	
	76/75	+ 9,9 %	+ 5,8 %	+ 0,2 %	+ 3,5 %	+ 8,2 %	+ 6,3 %	
	75/74	+ 1,9 %	+ 2,7 %	+ 8,1 %	+ 4,9 %	+ 2,2 %	+ 3,6 %	
	74/73	+ 2,4 %	+ 2,7 %	- 6,8 %	- 1,4 %	+ 2,5 %	+ 0,2 %	
	73/72	+ 8,0 %	+ 6,9 %	+ 9,3 %	+ 7,9 %	+ 7,5 %	+ 7,9 %	
	72/71	+ 9,6 %	+ 7,8 %	+ 18,8 %	+ 12,2 %	+ 8,8 %	+ 11,1 %	
Nombre de passagers-kilomètres	77/76	+ 5,9 %	+ 8,9 %	+ 9,5 %	+ 9,2 %	+ 7,6 %	+ 8,4 %	
	76/75	+ 10,3 %	+ 7,5 %	+ 6,0 %	+ 6,6 %	+ 8,6 %	+ 7,4 %	
	75/74	+ 3,0 %	+ 5,4 %	+ 4,2 %	+ 4,7 %	+ 4,4 %	+ 4,3 %	
	74/73	+ 4,2 %	+ 3,2 %	- 4,6 %	- 1,4 %	+ 3,6 %	- 0,2 %	
	73/72	+ 9,9 %	+ 10,1 %	+ 10,6 %	+ 10,4 %	+ 10,0 %	+ 10,3 %	
	72/71	+ 12,0 %	+ 10,9 %	+ 20,4 %	+ 16,1 %	+ 11,3 %	+ 15,2 %	
121	Marchandises	77/76	+ 16,9 %	+ 7,6 %	N/D	N/D	+ 10,0 %	N/D
		76/75	+ 9,0 %	+ 7,9 %			+ 8,2 %	
		75/74	- 11,8 %	- 8,8 %			- 9,6 %	
		74/73	+ 10,1 %	+ 1,7 %			+ 3,8 %	
		73/72	+ 18,8 %	+ 9,4 %			+ 11,1 %	
		72/71	+ 8,6 %	+ 13,6 %			+ 12,5 %	
Frêt	Poste	77/76	+ 7,6 %	+ 16,3 %	N/D	N/D	+ 12,1 %	N/D
		76/75	+ 6,7 %	+ 5,4 %			+ 6,0 %	
		75/74	- 0,2 %	+ 13,1 %			+ 6,3 %	
		74/73	+ 12,8 %	+ 5,6 %			+ 9,2 %	
		73/72	+ 9,7 %	+ 9,1 %			+ 9,4 %	
		72/71	+ 2,9 %	+ 7,5 %			+ 5,4 %	
	Total	77/76	+ 14,7 %	+ 8,5 %	N/D	N/D	+ 10,3 %	N/D
		76/75	+ 8,4 %	+ 7,6 %			+ 7,9 %	
		75/74	- 9,6 %	- 6,8 %			- 7,9 %	
		74/73	+ 10,7 %	+ 2,0 %			+ 4,5 %	
		73/72	+ 16,7 %	+ 9,4 %			+ 11,2 %	
		72/71	+ 7,2 %	+ 13,0 %			+ 11,6 %	

(b) à l'exclusion de la Yougoslavie.

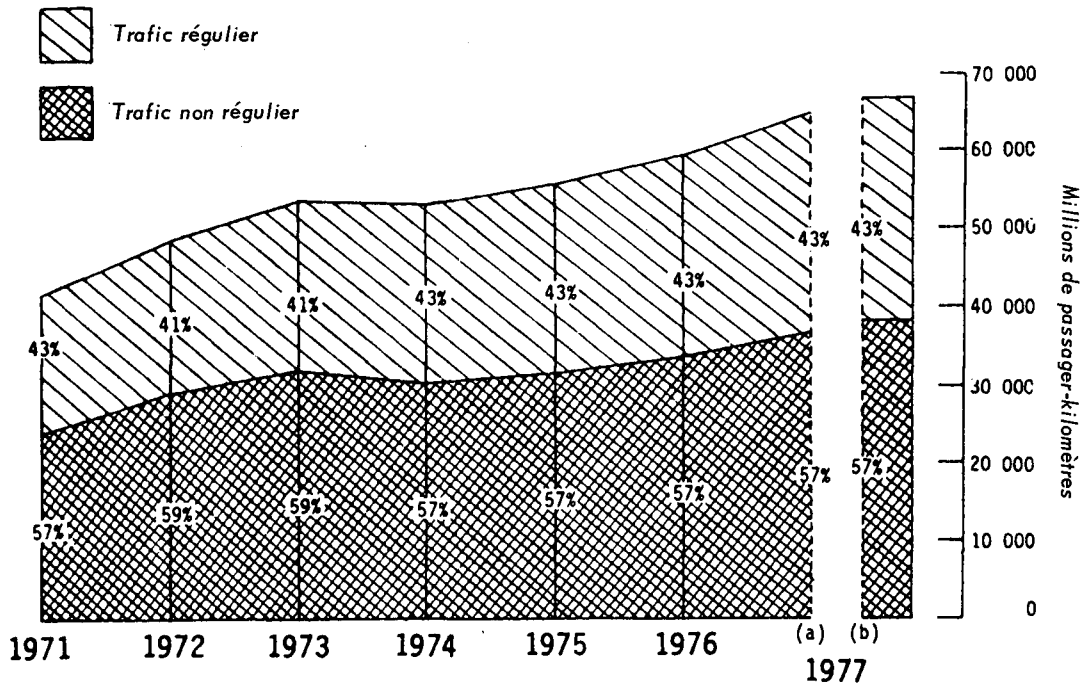
NOTES DES TABLEAUX

- Colonne (1) Les estimations figurant dans cette colonne portent sur le total du trafic intérieur régulier (métropolitain) des États membres de la CEAC. La synthèse de ces données a été effectuée à partir des chiffres présentés pour les États membres de la CEAC dans le Recueil de statistiques n° 228 de l'OACI ("Trafic – Exploitants de transport aérien commercial 1973-1977"), certains ajustements ayant été pratiqués dans les cas du Danemark, de la France, des Pays-Bas et du Portugal afin d'éliminer le trafic intérieur qui n'a pas été réalisé à l'intérieur des territoires métropolitains (européens) des États concernés (par exemple trafic Danemark - Groënland, France – Antilles françaises, etc.).
- Colonne (2) Les estimations de cette colonne portent sur le trafic régulier intra-européen des compagnies membres de l'Association of European Airlines (AEA) * au cours de l'année civile 1977; elles ont été préparées à partir de données fournies par l'AEA. Le nombre de passagers se rapporte au trafic entre États membres de la CEAC. Les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises ont été estimés en multipliant le nombre de passagers et de tonnes de marchandises intra-CEAC par des distances d'étape moyennes en trafic passagers, marchandises et courrier dans la région "Europe locale" de l'AEA (qui englobe l'Europe orientale jusqu'à la longitude 55 E ainsi que l'Algérie, le Maroc et la Tunisie); de telles données sur les étapes moyennes ne sont pas disponibles pour la région intra-CEAC.
- Colonne (3) Les estimations de cette colonne portent sur le trafic non régulier (international) réalisé entre les États membres de la CEAC au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1977. La source du chiffre de passagers est le Doc. ECAC. CEAC. n° 12, tandis que pour les passagers-kilomètres on a appliqué un parcours moyen par passager de 1 584 kilomètres, estimé par le Secrétariat.

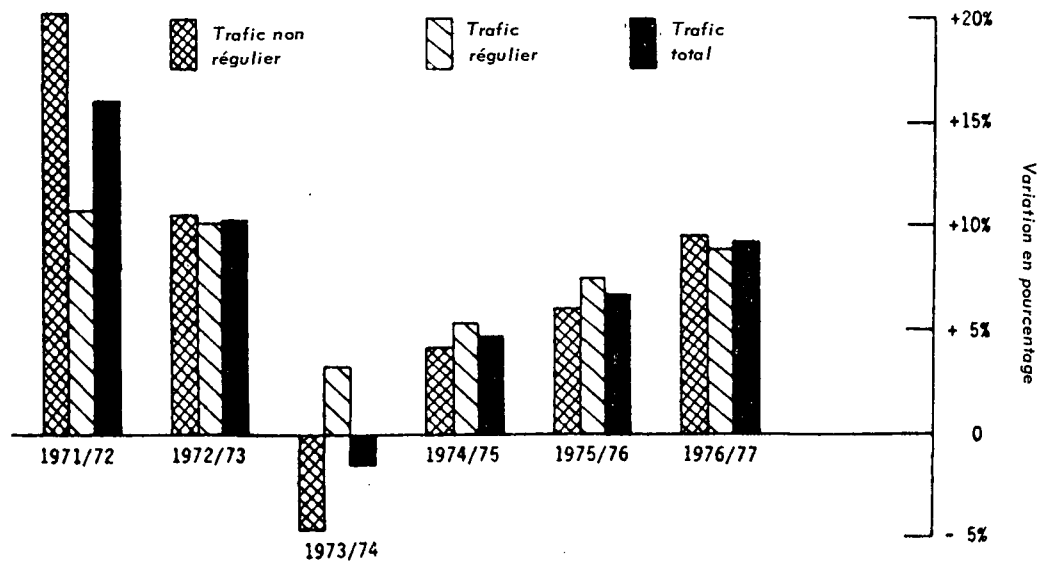
* Compagnies membres de l'AEA :

Aer Lingus, Irish International Airlines
Air France
Alitalia
AUA, Austrian Airlines
British Airways
British Caledonian
Finnair
Iberia
Icelandair (Flugfelag Islands)
JAT, Yugoslav Airlines
KLM, Royal Dutch Airlines
Lufthansa
Olympic Airways
Sabena
SAS, Scandinavian Airlines System
Swissair
TAP, Portuguese Airways
THY, Turkish Airlines
UTA (France)

TRAFIC INTRA - EUROPEEN - 1971-1977



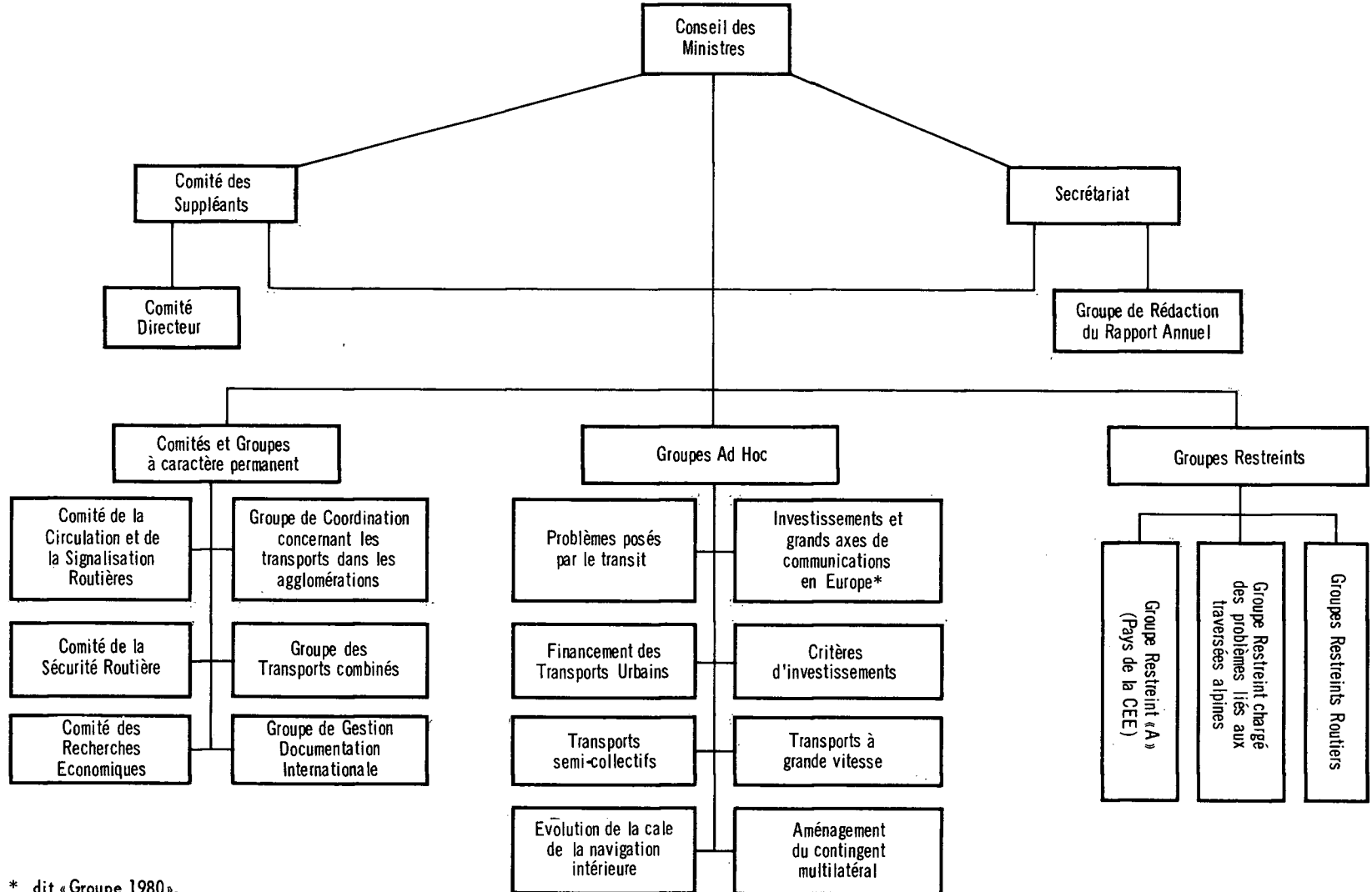
VARIATIONS ANNUELLES EN POURCENTAGE - 1971/1972 - 1976/1977 (a)



- (a) Yougoslavie exclue - pour permettre la comparaison avec les années précédentes.
- (b) Yougoslavie incluse (devenue membre de la CEAC en 1977).

Annexe I

ORGANIGRAMME DE LA CEMT A PARTIR DE JANVIER 1979



* dit « Groupe 1980 ».

ANNEXE II

1. COMPOSITION DES BUREAUX DE LA CEMT

BUREAU DU CONSEIL DES MINISTRES

Conformément aux dispositions de l'article (1a) du Règlement intérieur, le Conseil des Ministres a procédé, lors de sa séance du 12 décembre 1978, à l'élection de son Bureau, qui est constitué comme suit :

Présidence (Yougoslavie)

M. A. ZELIC, Ministre des Transports et Communications

Première Vice-Présidence (Allemagne)

M. K. GSCHIEDLE, Ministre Fédéral des Transports

Deuxième Vice-Présidence (Finlande)

M. V. SAARTO, Ministre des Communications

BUREAU DU COMITÉ DES SUPPLÉANTS

Par application de l'article 3 du Règlement intérieur, le Bureau du Comité est constitué comme suit :

Présidence (Yougoslavie)

M. M. IVKOVIC: Conseiller du Président, chargé des Relations Extérieures

Première Vice-Présidence (Allemagne)

M. C. WOELKER, Dirigeant Ministériel, Ministère Fédéral des Transports

Deuxième Vice-Présidence (Finlande)

M. R.J. AUVINEN, Secrétaire Général, Ministère des Transports.

2. LISTE DES DÉLÉGUÉS AUX CONFÉRENCES DE BRUXELLES ET DE PARIS

ALLEMAGNE

- M. GSCHIEDLE, Ministre Fédéral des Transports
- M. WOELKER, Dirigeant Ministériel (Suppléant du Ministre)
- M. KAPPEL, Conseiller Ministériel
- M. KEIDEL, Conseiller Ministériel
- M. HERMANN*, Conseiller Ministériel
- Mme LOTEE**, Attachée de Presse
- Mme GROPE**, Interprète

AUTRICHE

- M. LAUSECKER*, Ministre Fédéral des Transports
- M. HALBMAYER, Directeur Général (Suppléant du Ministre)
- M. METZNER, Directeur Général
- M. GRADINGER*, Député Membre du Comité des Transports du Conseil National
- M. KNAPPL, Chef du Service des Organisations Internationales
- M. WEBER*, Secrétaire privé du Ministre Fédéral des Transports

BELGIQUE

- M. CHABERT*, Ministre des Communications
- M. POPPE, Secrétaire Général (Suppléant du Ministre)
- M. DE WOLF*, Chef de Cabinet du Ministre des Communications
- M. SINNAEVE, Directeur Général
- M. MAGDALEYNS**, Directeur d'Administration
- M. de VOGELAERE*, Secrétaire d'Administration

DANEMARK

- M. OLESEN*, Ministre des Transports
- M. HALCK, Secrétaire d'État (Suppléant du Ministre des Transports)
- M. PEDERSEN*, Chef de Division
- M. MÖLLMANN*, Chef de Division
- M. HARRITSNAJ*, Secrétaire particulier du Ministre
- M. FOLDBERG*, Conseiller juridique, Chemins de fer danois
- M. DUE*, Directeur, Ministère de la Justice
- M. WIESE*, Chef de Division, Ministère de la Justice
- M. BAASCH POULSEN**, Chef de Section, Ministère des Transports

ESPAGNE

- M. SANCHEZ-TERAN, Ministre des Transports et Communications
- M. HERNANDO, Secrétaire Général du Conseil Supérieur des Transports
- M. IMEDIO, Chef de la Section des Affaires Internationales du Conseil Supérieur des Transports

* Réunion de Bruxelles.

** Réunion de Paris.

FINLANDE

M. SAARTO, Ministre des Communications

M. AUVINEN, Secrétaire Général, Ministère des Communications (Suppléant du Ministre)

M. KOSKINEN*, Secrétaire du Ministre des Communications pour les affaires politiques

M. LEHTINEN, Secrétaire des Affaires internationales

M. OINONEN**, Premier Secrétaire, Délégation de la Finlande près l'OCDE

FRANCE

M. LE THEULE, Ministre des Transports

M. COMMEAU, Inspecteur Général des Transports et des Travaux Publics (Suppléant du Ministre)

M. COSTET**, Directeur Général des Transports intérieurs

M. GRANGE*, Conseiller technique du Ministre des Transports

M. ARTAUD-MACARI**, Président honoraire du Conseil Supérieur des Transports

M. BABEY, Sous-Directeur des Routes et de la Circulation routière

M. GAUTHIER, Administrateur Civil, Service des Relations internationales

Mlle LE GALL, Attachée principale d'Administration

M. GARREAU*, Conseiller des Affaires Étrangères, Ministre des Affaires Étrangères

M. GERONDEAU*, Secrétaire Général du Comité Interministériel de la Sécurité routière

M. MAMONTOFF*, Chargé de Mission, Secrétariat Général du Comité Interministériel de la Sécurité routière

GRECE

M. PAPADOGONAS, Ministre des Communications

M. GIANNOPOULOS, Conseiller (Suppléant du Ministre)

M. BEKIARIS, Directeur

IRLANDE

M. FAULKNER*, Ministre du Tourisme et des Transports

M. McMAHON, Secrétaire Général (Suppléant du Ministre)

M. O'DOHERTY*, Secrétaire Général adjoint, Département de l'Environnement

M. RYAN, Principal, Département du Tourisme et des Transports

ITALIE

M. ACCILI, Secrétaire d'État aux Transports

M. FONTANA*, Secrétaire d'État aux Travaux Publics

M. AMERIO, Dirigeant Général, Ministère des Transports (Suppléant du Ministre des Transports)

M. BUCCIARELLI*, Dirigeant Général

M. LAURETTI**, Premier Dirigeant

M. COSENTINO, Inspecteur en Chef

M. PIAZZINI, Inspecteur Principal

* Réunion de Bruxelles

** Réunion de Paris.

LUXEMBOURG

M. BARTHEL*, Ministre des Transports et de l'Énergie
M. KASEL, Conseiller de Gouvernement (Suppléant du Ministre)
M. MATHIAS*, Attaché de Gouvernement
M. BLEY*, Inspecteur Principal

NORVEGE

M. JORDAHL*, Ministre des Transports
M. RIBU, Secrétaire Général (Suppléant du Ministre)
M. LOTHE, Directeur Général
Mme QVIGSTAD**, Conseiller
M. JOHANSEN, Premier Secrétaire, Délégation permanente de la Norvège près l'OCDE

PAYS-BAS

M. TUIJNMAN, Ministre des Transports et des Travaux Publics
Mme SMIT-KROES, Secrétaire d'État
M. VAN DER NOORDT, Directeur de la Politique Internationale des Transports (Suppléant du Ministre)
M. DE GROOT*, Directeur Général des Transports
M. QUIST*, Directeur adjoint de la Sécurité routière
M. OSTEN*, Conseiller
M. van OOSTERWIJK**, Conseiller
M. van REES**, Conseiller
M. RIJSDIJK, Département de l'Information
M. LAK*, Attaché des Transports, Bruxelles
M. de MEESTER*, Conseiller adjoint pour les transports, Ministère des Affaires Étrangères

PORTUGAL

M. FERREIRA LIMA*, Ministre des Transports et des Communications
M. AIRES, Directeur Général des Transports Terrestres (Suppléant du Ministre)

ROYAUME-UNI

M. W. RODGERS*, Secretary of State for Transport,
M. LAZARUS*, Deputy-Secretary
M. HUGHES**, Deputy-Secretary
M. BANISTER*, Under-Secretary (Suppléant du Ministre)
M. FAIRCLOUGH**, Under-Secretary (Suppléant du Ministre)
M. PITTAM, Senior Principal
M. GOLDMAN*, Secrétaire Particulier

* Réunion de Bruxelles

** Réunion de Paris.

SUEDE

Mme BONDESTAM**, Ministre des Transports et des Communications
M. DANELL*, Sous-Secrétaire d'État (Suppléant du Ministre)
M. LÜBECK**, Sous-Secrétaire d'État (Suppléant du Ministre)
M. VOSS**, Sous-Secrétaire d'État adjoint
M. ORRSTEN, Chef de Section

SUISSE

M. RITSCHARD*, Président de la Confédération, Ministre des Transports et Communications et de l'Énergie
M. TRACHSEL*, Directeur, Office Fédéral des Transports
M. JORDANIS, Conseiller aux Affaires Internationales (Suppléant du Ministre)
M. MESSERLI, Vice-Directeur, Division Fédérale de la Police
M. CHAPPUIS, Adjoint Scientifique, Office Fédéral des Transports

TURQUIE

M. ÖNGÜT*, Ministre des Communications
M. ERKIN*, Sous-Secrétaire d'État
M. TÜZEL, Conseiller des Relations Extérieures (Suppléant du Ministre)
M. ÖZDEDE*, Sous-Secrétaire d'État adjoint, Ministère de l'Industrie et de la Technologie

YUGOSLAVIE

M. ZELIĆ, Président du Comité Fédéral des Transports et Communications
M. CERović*, Ambassadeur, Chef de la Mission permanente de la RSF de Yougoslavie auprès de l'OCDE
M. IVKOVIĆ, Conseiller du Président pour la Coopération Internationale (Suppléant du Président du Comité Fédéral des Transports et Communications)
M. TESIĆ**, Représentant de la Mission Permanente de la RSF de Yougoslavie auprès de l'OCDE
M. NOVAKOVIĆ, Interprète

AUSTRALIE

M. RYAN*, First Assistant Secretary, Department of Transport
M. CRAWFORD*, Conseiller, Délégation permanente de l'Australie auprès de l'OCDE

CANADA

M. LAPOINTE*, Député et Secrétaire parlementaire du Ministre des Transports, Ottawa
M. MacLEAN**, Ambassadeur, Représentant permanent de la Délégation du Canada près l'OCDE
M. CLOUTIER*, Sous-Ministre des Transports Ottawa
M. KINGSTON, Premier Secrétaire (Transports), Canadian High Commission, Londres
M. GRANGER*, Premier Secrétaire, Ambassade du Canada

* Réunion de Bruxelles

** Réunion de Paris.

ÉTATS-UNIS

M. Brock ADAMS*, Secretary, Department of Transportation Washington D.C.
M. KAMM*, General Counsel, Department of Transportation, Washington, D.C.
M. RYAN**, Représentant permanent adjoint de la Délégation des États-Unis près l'OCDE
M. YOUNG*, Deputy Assistant Secretary, Department of Transportation
M. FORRESTER*, Industry Adviser, Délégation permanente des États-Unis près l'OCDE
M. LOMBARDI**, Délégation des États-Unis auprès de l'OCDE

JAPON

M. MITSUKUZA*, Vice-Ministre des Transports, Tokyo
M. IWATA, Directeur, Division des Affaires Internationales, Cabinet du Ministre des Transports, Tokyo
M. OGANE, Conseiller, Délégation permanente du Japon près l'OCDE
M. ASAHARA, Conseiller, Ministère des Transports

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES*

M. van LENNEP, Secrétaire Général
M. ELDIN, Secrétaire Général adjoint
M. JACOMET, Directeur Général

CONSEIL DE L'EUROPE*

M. DE KOSTER, Président de l'Assemblée Parlementaire
M. CALLEJA, Président du Comité des Délégués des Ministres
M. ADINOLFI, Secrétaire Général adjoint

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE/ONU*

M. STANOVNIK, Secrétaire Exécutif
M. HALBERTSMA, Directeur, Division des Transports

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

M. OLESEN*, Président du Conseil des Communautés Européennes
M. GSCHIEDLE**, Président du Conseil des Communautés Européennes
M. LE GOY*, Directeur Général des Transports à la Commission des Communautés Européennes
M. BURKE, Commissaire, responsable des Transports à la Commission des Communautés Européennes
M. COGHLAN, Chef de Cabinet, Adjoint de M. BURKE
M. ERDMENGER*, Directeur à la Direction Générale des Transports de la Commission des Communautés Européennes
M. von HOFFMANN*, Directeur au Secrétariat Général du Conseil des Communautés Européennes
M. ALSØE*, Chef de Division au Secrétariat Général du Conseil des Communautés Européennes
M. D'ELBREIL, Chef de Division à la Direction Générale des Transports de la Commission des Communautés Européennes
M. TIMANS*, Administrateur à la Direction Générale des Transports de la Commission des Communautés Européennes

* Réunion de Bruxelles
** Réunion de Paris.

M. G. BILLET - Secrétaire

**OECD SALES AGENTS
DÉPOSITAIRES DES PUBLICATIONS DE L'OCDE**

ARGENTINA – ARGENTINE

Carlos Hirsch S.R.L., Florida 165, 4º Piso (Galería Guemes)
1333 BUENOS-AIRES, Tel. 33-1787-2391 Y 30-7122

AUSTRALIA – AUSTRALIE

Australia & New Zealand Book Company Pty Ltd.,
23 Cross Street, (P.O.B. 459)
BROOKVALE NSW 2100 Tel. 938-2244

AUSTRIA – AUTRICHE

Gerold and Co., Graben 31, WIEN 1. Tel. 52.22.35

BELGIUM – BELGIQUE

LCLS

44 rue Otlet, B 1070 BRUXELLES .Tel. 02-521 28 13

BRAZIL – BRÉSIL

Mestre Jou S.A., Rua Guaipá 518,
Caixa Postal 24090, 05089 SAO PAULO 10. Tel. 261-1920
Rua Senador Dantas 19 s/205-6, RIO DE JANEIRO GB.
Tel. 232-07. 32

CANADA

Renouf Publishing Company Limited,
2182 St. Catherine Street West,
MONTREAL, Quebec H3H 1M7 Tel. (514) 937-3519

DENMARK – DANEMARK

Munksgaards Boghandel,
Nørregade 6, 1165 KØBENHAVN K. Tel. (01) 12 85 70

FINLAND – FINLANDE

Akateeminen Kirjakauppa
Keskuskatu 1, 00100 HELSINKI 10. Tel. 65-11-22

FRANCE

Bureau des Publications de l'OCDE,
2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16. Tel. (1) 524.81.67
Principal correspondant :
13602 AIX-EN-PROVENCE : Librairie de l'Université.
Tel. 26.18.08

GERMANY – ALLEMAGNE

OECD Publications and Information Centre
4 Simrockstrasse
5300 BONN Tel. 21 60 46

GREECE – GRÈCE

Librairie Kauffmann, 28 rue du Stade,
ATHÈNES 132. Tel. 322.21.60

HONG-KONG

Government Information Services,
Sales and Publications Office, Beaconsfield House, 1st floor,
Queen's Road, Central. Tel. 5-233191

ICELAND – ISLANDE

Snaebjörn Jónsson and Co., h.f.,
Hafnarstraeti 4 and 9, P.O.B. 1131, REYKJAVIK.
Tel. 13133/14281/11936

INDIA – INDE

Oxford Book and Stationery Co.:
NEW DELHI, Scindia House. Tel. 45896
CALCUTTA, 17 Park Street. Tel.240832

ITALY – ITALIE

Libreria Commissionaria Sansoni:
Via Lamarmora 45, 50121 FIRENZE. Tel. 579751
Via Bartolini 29, 20155 MILANO. Tel. 365083
Sub-depositari:
Editrice e Libreria Herder,
Piazza Montecitorio 120, 00 186 ROMA. Tel. 674628
Libreria Hoepli, Via Hoepli 5, 20121 MILANO. Tel. 865446
Libreria Lattes, Via Garibaldi 3, 10122 TORINO. Tel. 519274
La diffusione delle edizioni OCSE è inoltre assicurata dalle migliori
librerie nelle città più importanti.

JAPAN – JAPON

OECD Publications and Information Center
Akasaka Park Building, 2-3-4 Akasaka, Minato-ku,
TOKYO 107. Tel. 586-2016

KOREA - CORÉE

Pan Korea Book Corporation,
P.O.Box nº101 Kwangwhamun, SÉOUL. Tel. 72-7369

LEBANON – LIBAN

Documenta Scientifica/Redico,
Edison Building, Bliss Street, P.O.Box 5641, BEIRUT.
Tel. 354429-344425

MALAYSIA – MALAISIE

University of Malaya Co-operative Bookshop Ltd.
P.O. Box 1127, Jalan Pantai Baru
KUALA LUMPUR Tel. 51425, 54058, 54361

THE NETHERLANDS – PAYS-BAS

Staatsuitgeverij
Verzendboekhandel
Chr. Plantijnstraat
S-GRAVENHAGE Tel. nr. 070-789911
Voor bestellingen: Tel. 070-789208

NEW ZEALAND – NOUVELLE-ZÉLANDE

The Publications Manager,
Government Printing Office,
WELLINGTON: Mulgrave Street (Private Bag),
World Trade Centre, Cubacade, Cuba Street,
Rutherford House, Lambton Quay, Tel. 737-320
AUCKLAND: Rutland Street (P.O.Box 5344), Tel. 32.919
CHRISTCHURCH: 130 Oxford Tce (Private Bag), Tel. 50.331
HAMILTON: Barton Street (P.O.Box 857), Tel. 80.103
DUNEDIN: T & G Building, Princes Street (P.O.Box 1104),
Tel. 78.294

NORWAY – NORVÈGE

J.G. TANUM A/S
P.O. Box 1177 Sentrum
Karl Johansgate 43
OSLO 1 Tel (02) 80 12 60

PAKISTAN

Mirza Book Agency, 65 Shahrah Quaid-E-Azam, LAHORE 3.
Tel. 66839

PORTUGAL

Livraria Portugal, Rua do Carmo 70-74,
1117 LISBOA CODEX.
Tel. 360582/3

SPAIN – ESPAGNE

Mundi-Prensa Libros, S.A.
Castelló 37, Apartado 1223, MADRID-1. Tel. 275.46.55
Libreria Bastinos, Telado, 52, BARCELONA 1. Tel. 222.06.00

SWEDEN – SUÈDE

AB CE Fritzes Kungl Hovbokhandel,
Box 16 356, S 103 27 STH, Regeringsgatan 12,
DS STOCKHOLM. Tel. 08/23 89 00

SWITZERLAND – SUISSE

Librairie Payot, 6 rue Grenus, 1211 GENÈVE 11. Tel. 022-31.89.50

TAIWAN – FORMOSE

National Book Company,
84-5 Sing Sung Rd., Sec. 3, TAIPEI 107. Tel. 321.0698

THAILAND – THAÏLANDE

Suksit Siam Co., Ltd.
1715 Rama IV Rd.
Samyan, Bangkok 5
Tel. 2511630

UNITED KINGDOM – ROYAUME-UNI

H.M. Stationery Office, P.O.B. 569,
LONDON SE1 9 NH. Tel. 01-928-6977, Ext. 410 or
49 High Holborn, LONDON WC1V 6 HB (personal callers)
Branches at: EDINBURGH, BIRMINGHAM, BRISTOL,
MANCHESTER, CARDIFF, BELFAST.

UNITED STATES OF AMERICA – ÉTATS-UNIS

OECD Publications and Information Center, Suite 1207,
1750 Pennsylvania Ave., N.W. WASHINGTON. D.C.20006.
Tel. (202)724-1857

VENEZUELA

Libreria del Este, Avda. F. Miranda 52, Edificio Galipán,
CARACAS 106. Tel. 32 23 01/33 26 04/33 24 73

YUGOSLAVIA – YUGOSLAVIE

Jugoslovenska Knjiga, Terazije 27, P.O.B. 36, BEOGRAD.
Tel. 621-992

Les commandes provenant de pays où l'OCDE n'a pas encore désigné de depositaire peuvent être adressées à :
OCDE, Bureau des Publications, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

Orders and inquiries from countries where sales agents have not yet been appointed may be sent to:
OECD, Publications Office, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

PUBLICATIONS DE L'OCDE, 2 rue André-Pascal, Paris Cedex 16 - N° 41 314 1979

IMPRIMÉ EN FRANCE

(TS 75 79 04 2) ISBN 92-821-2057-0

