

GRUPE DU PORTE-PAROLE

SPRECHERGRUPPE

GRUPPO DEL PORTAVOCE

BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Brussels April 1970

COMMON TRANSPORT POLICY

The introduction of automatic coupling on European railways

The Commission has recently submitted to the Council a proposal for a decision on the scope and execution of joint action by the Member States concerning the introduction of automatic coupling on European railways, in accordance with Article 116 of the EEC Treaty.

Considering the special interest of this operation for the Common Market, this proposal for a decision provides for the following joint action by the Member States:

The Member States agree within the international organizations such as the ECMT (European Conference of Ministers of Transport) and the United Nations Economic Commission for Europe on the principle of introducing automatic coupling on the railways.

They request that the initial date of implementation shall not be fixed until complementary studies dealing with certain problems of financing have been completed.

They jointly undertake a study of the following questions, to be completed before 30 November 1970:

1. Determination of the total cost of the operation at the level of the Six, bearing in mind the total rolling stock to be equipped (waggon owned by the railways and those owned by private enterprises) and the ways and means of optimizing the cost of automatic coupling which could be worked out at the level of the Six.

2. Analysis of the possible systems of financing at national and Community levels.

They propose that the initial date of implementation shall be fixed before the end of the current year.

Why automatic coupling?

For about ten years now the introduction of automatic coupling on railways has been contemplated and studied by international economic organizations, such as the United Nations Economic Commission for Europe and the European Conference of Ministers of Transport.

The introduction of automatic coupling is of interest to all the six railway networks of the Community and would appreciably improve the European transport system not only among the Six but also for extra-Community trade. Automatic coupling would also considerably enhance the competitive position of the railways.

Automatic coupling provides many advantages from the technical point of view, from that of the safety and working conditions of the staff and from the economic point of view (increase in the traffic density of lines, heavier trains, faster turn-round of rolling stock, modernization of operating systems, thanks to greater openings for rationalization and automatization, etc.). The advantages show that the introduction of automatic coupling is likely to ensure satisfactory economic profitability for most of the networks, especially the large ones. Furthermore, the social implications are of very special interest, which must be assessed from the angle not only of economic profitability but also of improved safety and working conditions.

However, certain problems of a financial nature have not been satisfactorily solved. Thus, no definitive and precise information is available concerning the total stock of railway-owned waggons to be equipped. In this connection, the recent development of so-called rigid units, such as block trains and container carriers, is assessed differently with regard to the future expansion of routings of this kind compared with total traffic.

Nor is any data available concerning the total stock of privately-owned waggons to be equipped or the improvement of private sidings, as the International Union of Railways (IUR) did not broach the questions in its proposals to the competent international economic organizations.

In addition, uncertainties still remain with regard to factors in optimizing the cost of automatic coupling such as manufacturing procedures, patents, concertation, concentration and rationalization of orders.

Consequently, even an approximate estimate of the total cost of the contemplated operation remains difficult. Bearing in mind the considerable investments and their long duration, it would seem difficult for the railways to meet them from their own resources. A common financing problem therefore arises for which the studies carried out do not appear to have provided satisfactory solutions: as regards financing, the

solutions suggested by the IUR to the international organizations concerned with the problem lack precision as to sources, methods, periods of amortization and rate of interest.

Consequently, close links exist between the introduction of automatic coupling and the common transport policy, especially with regard to financial relations between Member States and railway enterprises, the financial equilibrium of the latter and systems of aid compatible with the Community measures currently being elaborated.

GRUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCÉ
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Bruxelles avril 1970

POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

L'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer européens

La Commission vient de transmettre au Conseil une proposition de décision relative à la portée et à la mise en œuvre d'une action commune des Etats membres en ce qui concerne l'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer européens, sur la base de l'article 116 du Traité C.E.E.

Cette proposition de décision, considérant l'intérêt particulier que revêt cette opération pour le Marché commun, prévoit une action commune des Etats membres qui devrait prendre la forme suivante:

Les Etats membres marquent leur accord au sein des organisations internationales telles que la CEMT et l'E.C.E. des Nations-Unies, en ce qui concerne le principe de l'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer.

Les Etats membres demandent que la date de mise en œuvre initiale ne soit arrêtée que lorsque auront été effectuées des études complémentaires portant sur certains problèmes de caractère financier.

Les Etats membres procèdent en commun à l'étude des questions ci-après, étude qui devra être achevée avant le 30 novembre 1970 :

1. Détermination du coût total de l'opération, sur le plan des Six, compte tenu de l'étendue du parc total à équiper, wagons-réseaux et wagons de particuliers, et des éléments d'optimisation du prix de revient de l'attelage automatique susceptibles d'être dégagés sur le plan des Six.
2. Analyse des systèmes de financement possibles, à l'échelon national et à l'échelon communautaire.

Les Etats membres proposent que la date de mise en œuvre initiale soit fixée avant la fin de l'année en cours.

Pourquoi l'attelage automatique ?

Depuis une dizaine d'années l'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer est envisagée et étudiée dans le cadre d'organisations internationales de caractère économique, telles que la Commission Economique pour l'Europe des Nations-Unies et la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

L'introduction de l'attelage automatique intéresse l'ensemble des six réseaux ferroviaires de la Communauté et apporterait une amélioration appréciable au système européen des transports non seulement sur le plan intérieur des Six, mais encore sur le plan des échanges extra-communautaires. Par ailleurs, l'attelage automatique améliorerait considérablement la compétitivité des chemins de fer.

L'attelage automatique comporte un grand nombre d'aspects positifs sur le plan technique, sur le plan de la sécurité et des conditions de travail du personnel employé, sur le plan économique (accroissement du débit des lignes, augmentation du tonnage des convois, rotation accélérée du matériel, modernisation des systèmes d'exploitation grâce aux possibilités accrues de rationalisation et d'automatisation, etc.). Ces aspects positifs font apparaître que l'introduction de l'attelage automatique est susceptible d'assurer une rentabilité économique satisfaisante pour la plupart des réseaux et en particulier pour les grands réseaux. Par ailleurs, les implications sociales revêtent un intérêt tout particulier qui doit être apprécié non seulement sous l'angle de la rentabilité économique, mais aussi sous celui de l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail.

Cependant, certains problèmes de caractère financier n'ont pas reçu de solution satisfaisante. On ne dispose pas, en effet, de données définitives et précises en ce qui concerne le parc total des wagons-réseaux à équiper. A cet égard, le développement récent des unités dites indéformables, telles que ~~trains-blocs~~ et ~~trains porte-containers~~, fait l'objet de divergences d'appréciation quant à l'extension future, rapportée au trafic total, des acheminements de cette nature.

On ne dispose pas non plus de données en ce qui concerne le parc total des wagons de particuliers à équiper ou en ce qui regarde l'aménagement des embranchements de particuliers, l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.) n'ayant pas, dans ses propositions aux organisations internationales de caractère économique compétentes, abordé la question.

Des incertitudes subsistent en outre quant à certains éléments d'optimisation du prix de revient de l'attelage automatique tels que modalités de fabrication, brevets, concertation, concentration et rationalisation des commandes.

En conséquence, l'évaluation, même approximative, du coût total de l'opération envisagée reste difficile. Par ailleurs, compte tenu de la masse considérable des investissements à consentir et de leur longue durée, il apparaît difficile que les entreprises ferroviaires puissent faire face à ces investissements par leurs propres moyens. Il se pose donc un problème commun de financement auquel il ne semble pas que les études effectuées aient donné des solutions satisfaisantes. En effet, les solutions indiquées par l'U.I.C. aux organisations internationales intéressées au problème en ce qui concerne le financement de l'opération manquent de précision, quant aux sources, aux modes, aux périodes d'amortissement, au taux d'intérêt.

Des liaisons étroites existent, par conséquent, entre l'introduction de l'attelage automatique et la politique commune des transports, en particulier en ce qui regarde les rapports financiers entre Etats membres et entreprises ferroviaires, l'équilibre financier de ces dernières, les régimes d'aides compatibles avec les mesures communautaires en cours d'élaboration.