



Résolution 298 (1965)¹

Réponse au onzième rapport annuel de la CEMT

Assemblée parlementaire

TITRE I

Relations entre la C.E.M.T. et le Conseil de l'Europe²

1. L'Assemblée a pris connaissance du 11^e rapport de la C.E.M.T. en date de mai 1965, qui lui a été transmis au mois de juillet. L'Assemblée considère comme tout à fait satisfaisante la collaboration établie sous cette forme entre, d'une part, une organisation de caractère intergouvernemental comme l'est la C.E.M.T., dotée d'un Conseil des Ministres, de groupes restreints, de comités et de groupes de travail, et d'autre part, un organe parlementaire européen de caractère politique comme l'est l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe. L'Assemblée adresse ses remerciements à la Conférence, et en particulier à son Président, qui a bien voulu présenter en personne le 11^e rapport et apporter des éclaircissements sur les problèmes soulevés par les membres de l'Assemblée.

TITRE II

Politique générale des transports³

A. Action de la C.E.M.T.

2. Les Six ont récemment pris une décision sur les principes de leur politique commune des transports. Ils devront cependant prendre encore d'autres décisions pour la mise en oeuvre de ces principes. Il serait donc souhaitable que les travaux du groupe de travail restreint, mentionnés au paragraphe 3 (b) du rapport de la C.E.M.T., soient développés et intensifiés. L'Assemblée, favorable à un tel développement et à une telle intensification, serait reconnaissante à la C.E.M.T. de donner, dans son prochain rapport, davantage de renseignements sur les travaux de ce groupe restreint.

L'Assemblée constate que la C.E.M.T. est parvenue à mener à bien une série d'études partielles susceptibles d'être coordonnées progressivement pour former les points de départ d'une politique cohérente, en accordant une priorité au problème de la libéralisation du marché des transports internationaux. Elle approuve le point de vue des Ministres des Transports tant en ce qui concerne le libre accès au marché de transport international et la formation des prix qu'en ce qui concerne l'égalisation des conditions de la production de transport dans les Etats membres (point 13 du rapport). Ces mesures sont nécessaires pour que les transports puissent profiter des avantages que présente un grand marché international.

3. Dans le cadre général de l'élaboration des idées susceptibles d'orienter l'action à entreprendre en matière de transports, l'Assemblée, après avoir favorisé la tenue à Strasbourg, du 5 au 9 octobre 1964, d'un symposium international sur le thème Théorie et pratique dans l'économie des transports, est heureuse de constater que le Conseil des Ministres des Transports ne perd pas de vue la nécessité de promouvoir "une théorie internationalement acceptable de l'économie des transports". L'Assemblée soutient chaleureusement l'idée d'une mise en commun des recherches à entreprendre en matière de transport par des échanges de

1. Discussion par l'Assemblée le 29 septembre 1965 (11^e séance) (voir [Doc. 1953](#), rapport de la commission économique). Texte adopté par l'Assemblée le 29 septembre 1965 (11^e séance).

2. Voir titre I du 11^e rapport (points 1 à 10) de la C.E.M.T. et annexes I et II.

3. Voir titre II du 11^e rapport (points 11 à 33).



vues appropriées entre tous les milieux intéressés et, à cette fin, de l'établissement d'un Institut européen d'économie des transports tel qu'on l'a envisagé dans le paragraphe 20 du rapport de la C.E.M.T. Les échanges de vues peuvent être conçus d'abord sous forme de réunions périodiques de symposiums consacrés à des thèmes limités et préparés par un groupe d'experts pouvant former un tel Institut européen d'économie des transports.

4. L'établissement d'un Institut européen d'économie des transports paraît d'autant plus impérieux que la C.E.M.T. constate elle-même (notamment dans son étude concernant les investissements consacrés à chaque mode de transport, dans celle concernant la demande de transport de marchandises et de voyageurs, et surtout dans sa tentative de travail comparatif entre transports de surface et transports par air en collaboration avec la C.E.A.C.) qu'elle se heurte à certaines difficultés qu'un Institut de recherches serait particulièrement qualifié pour aplanir en mettant au point un appareil conceptuel reconnu valable par la plupart des intéressés.

B. Action sur le plan national

5. L'Assemblée a pris connaissance avec intérêt des diverses mesures prises par les Etats membres pour accroître l'offre de capacité et lui permettre de répondre à une demande de transports en hausse sans augmentation anormale des prix. D'une manière générale, on peut considérer que la plupart des Etats admettent le principe selon lequel, pour apprécier la compétitivité des différents modes de transport, il faut prendre en considération toutes les charges propres à un mode de transport donné. Les moyens de déterminer lesquelles lui sont propres, ont été longuement débattus au symposium de Strasbourg rappelé plus haut.

TITRE III

Chemins de fer⁴

A. Situation financière des chemins de fer

6. L'Assemblée se rend parfaitement compte de la difficulté d'établissement d'une comptabilité adéquate en matière de transports ferroviaires, en raison notamment de l'interpénétration des activités commerciales et publiques pour tous les réseaux. En effet, en moins de cinquante ans, la gestion des chemins de fer est complètement sortie du domaine de l'initiative privée pour prendre un caractère d'abord national, puis européen, ce qui oblige à réviser profondément la présentation comptable de cette gestion. Quelles que soient les techniques retenues par les différents réseaux, on ne peut que constater un déficit comptable parfois très important et qui ne saurait être considéré comme acceptable de façon chronique. En particulier l'étude des réductions consenties aux voyageurs à des titres divers devrait être faite afin que l'on connaisse mieux l'importance de ce facteur dans le déficit des chemins de fer.

7. La distinction faite par le Conseil des Ministres des Transports entre facteurs internes et facteurs externes du déficit (point 35) doit être approuvée et approfondie, car elle a pour objet de faire apparaître les mesures qui relèvent de la compétence des Etats et de la C.E.M.T. (politique générale des transports et coordinations rail-route) et celles qui doivent être prises par les autorités ferroviaires elles-mêmes dans leur activité technique et économique. La normalisation des comptes ayant pour objet de rapprocher, dans tous les Etats membres, la comptabilité de la gestion réelle des réseaux et de faire apparaître des résultats d'exploitation correspondant à la situation réelle, l'Assemblée regrette que jusqu'à présent huit Etats membres seulement (les Six, la Suède et la Suisse) ont procédé à une normalisation qui constitue pourtant un prélude indispensable à l'élaboration d'une politique rationnelle.

B. Activité de la Société Eurofima

et

Standardisation du matériel

8. L'Assemblée prend acte avec satisfaction des progrès réalisés en matière de standardisation des wagons et note que la proportion du parc "standard" et "unifié" (l'unification étant une standardisation limitée aux pièces de rechange) est passée du simple au double de fin 1960 à fin 1963 (de 9,5 % à 18,9 % de l'ensemble du parc des pays de même gabarit). Elle constate que ces progrès ont été en partie facilités par les emprunts

4. Voir titre III du 11^e rapport (point 34 à 83) et annexes III et IV.

contractés par la Société Eurofima qui a financé l'achat de 1.200 wagons ainsi que de 100 locomotives diesel. L'Assemblée souhaite que de nouveaux emprunts soient souscrits sur les capitaux financiers européennes qui n'ont pas encore participé aux opérations Eurofima.

TITRE IV

Routes⁵

Prévention des accidents de la route

9. Le Conseil de l'Europe a toujours porté une grande attention et exercé toute l'influence dont il est capable pour assurer la prévention des accidents de la circulation routière ainsi que la répression des contraventions. L'Assemblée approuve donc sans réserve les deux buts conjoints que s'est fixés le groupe pour l'étude de la sécurité routière, à savoir : faciliter la circulation et améliorer la sécurité. Elle formule le vœu que la première étape tangible de réalisation de ces buts soit la mise en place prochaine et généralisée de panneaux de signalisation communs à tous les pays européens.

10. L'Assemblée regrette que la C.E.M.T. ait estimé impossible de mener à bien l'élaboration d'un code européen de la route et ait préféré s'en tenir à une uniformisation des règles de circulation plutôt que de rédiger une loi uniforme d'application plus rapide et plus sûre. Tout en reconnaissant la portée pratique des mesures unificatrices que chaque Etat membre devra progressivement incorporer dans son propre code de la route, l'Assemblée se doit de dire que cette méthode lui paraît insuffisante et inadaptée eu égard au développement de la circulation automobile internationale, et que la rédaction d'un code unique dans des délais raisonnables doit rester un objectif européen. Les difficultés provenant de l'inspiration différente du code pénal en chaque pays ne paraissent pas être insurmontables, puisque le Comité européen des problèmes criminels (C.E.P.C.) du Conseil de l'Europe a entrepris d'harmoniser les sanctions pénales en matière de circulation routière.

Il semble que la décision du Conseil des Ministres des Transports du 2 décembre 1964 ait été prise à l'insu des travaux que le Conseil de l'Europe mène actuellement pour donner suite à la demande même de la C.E.M.T. et qui n'ont de sens que si l'on maintient comme objectif prochain "l'établissement d'un code européen unique se substituant aux codes nationaux". Une liaison entre le groupe de travail de la C.E.M.T. et le sous-comité du C.E.P.C. semble donc indispensable.

11. En ce qui concerne le programme adopté par le Conseil des Ministres des Transports en matière d'éducation et d'information des usagers de la route, tant sur le plan national qu'international, l'Assemblée tient à rappeler la proposition déjà présentée dans sa [Résolution 288](#) de 1964 à la C.E.M.T. lui suggérant d'organiser une seconde réunion mixte d'experts de la C.E.M.T. et du Conseil de l'Europe pour mettre en oeuvre de manière pratique les principes adoptés lors de la première réunion mixte tenue à Paris du 1er au 4 octobre 1963.

TITRES V à IX

Autres modes de transport⁶

12. L'Assemblée est particulièrement sensible au fait que la C.E.M.T. ait bien voulu donner suite à une requête exprimée dans les Résolutions 166 de 1959 et 244 de 1963 et tendant à procéder à l'étude économique des transports par voies navigables. Cette requête se fondait sur des difficultés rencontrées par ces transporteurs et des perspectives défavorables dans cette branche de l'industrie des transports. C'est avec satisfaction que l'Assemblée a pris note de la préparation d'une étude d'ensemble sur l'économie de la voie d'eau, étude qui mettra en relief les diverses fonctions de la voie navigable, le rôle polyvalent (énergie hydraulique, irrigation, fourniture d'eau, etc.) qui lui doit être assigné et, en particulier, les perspectives encourageantes que la grande voie d'eau, spécialement aménagée, continuera à offrir à ce mode de transport.

13. Les transports par oléoducs et gazoducs, actuellement florissants, devraient, de l'avis de l'Assemblée, faire également l'objet d'une étude économique qui situerait le problème dans un cadre plus général : comment fournir de l'énergie le plus économiquement possible au consommateur sous la forme dont il a besoin, là où il en a besoin ? L'Assemblée considère qu'une telle étude, faite en liaison avec les intérêts et les

5. Voir titre IV du 11^e rapport (point 84 à 96).

6. Voir titres V à IX du 11^e rapport (points 97 à 102).

organismes s'occupant de transports d'énergie, serait de nature à inciter tous les Etats membres à prendre les dispositions législatives et réglementaires qui s'imposent en ce qui concerne l'installation d'un réseau européen d'oléoducs et de gazoducs.

14. L'Assemblée félicite la C.E.M.T. de se pencher sur le problème des transports urbains et, spécialement, sur l'amélioration des transports publics. Du point de vue de la lutte contre le bruit, tout progrès dans la réduction du bruit dans les villes sera accueilli avec soulagement par les membres de l'Assemblée.

Un autre problème sur lequel l'attention de la C.E.M.T. doit être attirée est celui de l'empoisonnement de l'air dont les causes essentielles sont : 1°) le rejet par les moteurs à essence et par les moteurs diesel d'oxyde de carbone, 2°) le rejet de gaz carbonique et de fumées gênantes. L'Assemblée souhaite donc que la C.E.M.T. étudie les mesures pratiques à prendre pour y remédier, d'ordre fiscal en ce qui concerne les deux types de carburant et d'ordre technique en ce qui concerne la conception des moteurs.

Dans un autre ordre d'idées, l'Assemblée rappelle la suggestion qu'elle a formulée dans sa [Résolution 288](#), paragraphe 5, sur l'aménagement de transports urbains des aéroports au centre des villes.

TITRES X et XI

Informations sur le développement des transports en Europe⁷

15. L'Assemblée a pris connaissance avec le plus vif intérêt de la partie du 11e rapport de la C.E.M.T. traitant des réalisations récentes en matière de transports intérieurs.

En ce qui concerne la navigation sur la Moselle canalisée (point 115), la statistique semestrielle actuellement établie (juin-décembre 1964) ne permet pas encore de se rendre nettement compte de la situation. Aussi l'Assemblée suggère-t-elle que le prochain rapport annuel indique avec précision les prévisions de trafic et le trafic réel. Une analyse des écarts constatés serait d'un grand intérêt dans l'élaboration d'une politique des investissements sur le réseau navigable européen.

16. Le rapport souligne à juste titre l'insuffisance des liaisons entre les réseaux auto-routiers nationaux (point 155). L'Assemblée estime qu'il serait utile de créer un groupe restreint routier Belgique-France-Pays-Bas en vue d'assurer la jonction des trois réseaux existants ou en projet et de compléter ainsi l'autoroute Amsterdam-Bruxelles-Paris. D'autre part, l'Assemblée souligne l'importance - en même temps que le faible coût de réalisation - des jonctions autoroutières qui font gravement défaut entre d'importantes villes frontalières telles que, par exemple, Maastricht et Aix-la-Chapelle. Une action urgente et relativement aisée se recommande d'elle-même à la C.E.M.T.

17. En conclusion, l'Assemblée qui suit avec grand intérêt l'activité de la C.E.M.T. souhaiterait, si le travail typographique n'est pas d'un coût trop élevé, que dans le prochain rapport, les relevés statistiques relatifs à l'évolution du trafic soient accompagnés de graphiques portant sur les dernières années. Elle estime également qu'une carte pourrait utilement illustrer l'ensemble des travaux accomplis sous l'impulsion de la C.E.M.T. ou simplement dans le cadre de la C.E.M.T. depuis onze ans ; une telle carte (conçue dans l'esprit de celle qui a été annexée au 10e rapport) montrerait ce qu'une organisation de coopération européenne est capable de réaliser en une décennie avec des moyens modestes, mais une forte volonté de collaboration entre ses membres.

7. Voir titres X et XI du 11e rapport (points 103 à 163).