Parliamentary Assembly
Assemblée parlementaire
https://pace.coe.int

COUNCIL OF EUROPE
CONSEIL DE L'EUROPE

Résolution 766 (1982)[1]

Réponse aux 26e et 27e rapports annuels de la CEMT

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Considérant les 26e et 27e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (Doc. 4811) et le rapport de la commission des questions économiques et du développement en réponse à ces rapports (Doc. 4828) ainsi que l'avis présenté par sa commission de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux (Doc. 4823) ;

2. Considérant que la CEMT a entrepris la tâche essentielle visant à la coordination et l'amélioration de la qualité, de la sécurité et de la rentabilité des différents modes de transports terrestres dans ses Etats membres qui, à l'exception de la Finlande et de la Yougoslavie, sont également membres du Conseil de l'Europe ;

3. Rappelant les liens historiques existant entre la CEMT et le Conseil de l'Europe, et soulignant l'importance d'une coopération étroite entre ces deux organismes, en particulier dans les domaines où ils peuvent être le plus utilement complémentaires, comme la promotion de la sécurité routière, la coopération juridique, l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement ;

4. Se félicitant, à cet égard, de l'organisation par le Conseil de l'Europe et la CEMT de la 3e Conférence mixte sur la formation des enfants et des adolescents face à la sécurité routière, dont les recommandations offrent une excellente base pour les politiques nationales dans ce domaine ;

5. Soulignant que la tendance actuelle à la diminution du nombre des victimes d'accidents de la route ne permet toutefois pas un relâchement des efforts visant à améliorer la sécurité routière, notamment en ce qui concerne les deux-roues, alors que le développement constant du transport routier implique pour nos sociétés un accroissement des dépenses pour les infrastructures hospitalières et de secours, la construction et l'entretien permanent du réseau routier, et tend à obérer toute politique énergétique ;

6. Rappelant sa Résolution 748 (1981) relative à l'énergie et l'économie, et se félicitant des efforts redoublés de la CEMT pour limiter la consommation énergétique dans le secteur des transports ;

7. Consciente en même temps qu'il est difficile de coordonner harmonieusement les transports en Europe, voire de mettre en place une réelle politique européenne dans ce secteur, sans répartir équitablement les coûts d'infrastructures et de leurs amortissements entre les différents modes de transport sur la base de règles et de critères communs ;

8. Estimant que les transports ferroviaires et fluviaux présentent des avantages importants par rapport au transport routier, tant sur le plan de la sécurité et des intérêts économiques et financiers qu'en matière de sauvegarde de l'environnement, et que dès lors les gouvernements membres de la CEMT devraient davantage tenir compte de ces facteurs dans la planification de leurs politiques des transports ;

1. Discussion par l'Assemblée les 28 et 29 janvier 1982 (26e et 27e séances) (voir Doc. 4828, rapport de la commission des questions économiques et du développement). Texte adopté par l'Assemblée le 29 janvier 1982 (27e séance).

9. Réaffirmant que le chemin de fer, mode de transport consommant relativement peu d'énergie, doit jouer un rôle plus important dans les transports européens, notamment pour le transport des voyageurs sur les trajets de moyenne et longue distances, ainsi que la nécessité pour la CEMT de déterminer des critères réalistes pour la définition des obligations incombant aux chemins de fer en tant qu'entreprises commerciales et que service public ;

10. Soulignant l'importance de promouvoir une meilleure interaction entre les transports terrestres et aériens, notamment en vue d'éviter une concurrence coûteuse entre les chemins de fer et les transports aériens pour les trajets de courte et moyenne distances ;

11. Invitant à cet égard les administrations ferroviaires européennes à une plus grande coopération, en vue de réaliser les programmes de modernisation comme la mise en service de trains à grande vitesse, les systèmes inter-city, l'interchangeabilité du matériel roulant et l'amélioration des services des passagers, notamment sur le plan international et en tenant compte des desiderata des voyageurs quant à la rapidité des liaisons, au confort et à la qualité des services rendus ;

12. Soulignant l'intérêt économique, social et technique que présente pour l'avenir l'introduction de l'attelage automatique sur les chemins de fer européens, et regrettant que la CEMT n'ait pas repris l'examen de cette question à la lumière de la Résolution 697 (1979) de l'Assemblée ;

13. Se félicitant de l'approche plurimodale des problèmes du secteur des transports par laquelle la CEMT vise à déterminer les méthodes les plus efficaces pour parvenir à la meilleure organisation possible des transports européens des points de vue de l'économie, de la politique sociale et de l'environnement ;

14. Rendant hommage aux efforts entrepris par la CEMT au cours des dernières années de prendre en considération d'une manière sérieuse les facteurs écologiques, ainsi que les préoccupations de l'aménagement du territoire et du développement régional, dans la recherche d'une politique cohérente des transports pour l'Europe,

15. Invite la CEMT :

15.1. à encourager, en en maintenant le caractère prioritaire, le développement des transports ferroviaires, en coopération avec les Communautés européennes et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), et en harmonie avec d'autres modes de transport, notamment le transport fluvial ;

15.2. à mener à bien son examen des propositions formulées dans la Résolution 704 (1979), portant réponse aux 24e et 25e rapports annuels de la CEMT, notamment celles qui concernent l'établissement de critères réalistes pour la répartition des coûts d'infrastructures, d'amortissement et de fonctionnement entre les divers modes de transport, la coordination des transports terrestres, fluviaux et aériens, l'harmonisation des horaires d'été dans les pays membres et des horaires d'été des chemins de fer, ainsi que la réduction des obstacles frontaliers et autres ;

15.3. à entreprendre une étude visant à définir des paramètres aussi objectifs que possible, en vue d'établir un système cohérent et harmonisé de tarifs des transports publics ;

15.4. à prendre les mesures nécessaires à la mise en oeuvre des recommandations contenues dans la résolution relative aux moyens propres à faciliter l'accès et l'utilisation des transports publics aux personnes physiquement handicapées, adoptée en 1974 par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe dans le cadre de l'Accord partiel dans le domaine social et de la santé publique ;

15.5. à appuyer toute nouvelle initiative des gouvernements et des compagnies de chemins de fer concernés, notamment de France et du Royaume-Uni, en vue de construire un tunnel sous la Manche qui apporterait des avantages substantiels à l'Europe tout entière, non seulement à son réseau de grands axes de communication et au développement des échanges, mais aussi en matière d'emploi, au moins sur le plan régional et à court terme ;

15.6. à développer son initiative de mise en place de « groupes restreints », et de leur confier l'étude d'autres liaisons transfrontalières, notamment avec les pays Scandinaves, en vue de propositions concrètes pour l'établissement d'un véritable réseau européen de grands axes de communication ;

15.7. à chercher à cet effet la coopération avec d'autres organisations et instances européennes, notamment les Communautés européennes, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et la Conférence européenne des ministres responsables de l'Aménagement du territoire (CEMAT) ;

15.8. à envisager la tenue d'une réunion jointe des ministres européens des Transports et des ministres européens de l'Aménagement du territoire, pour discuter ensemble des grandes lignes d'un schéma européen des grands axes de communication et de ses implications pour un aménagement cohérent de l'espace européen ;

15.9. à intensifier ses efforts pour promouvoir et privilégier des formules favorables à l'économie d'énergie telles que :

a. la combinaison des diverses formes de transport, comme le conteneur, la palette, la caisse mobile, le transroulage, le navire porte-barge et en particulier le système de ferroutage ;

b. des expériences de transport en voitures particulières, comme les « pools » de voitures et de camionnettes et les systèmes de taxis collectifs pour les migrations quotidiennes, qui devraient permettre des économies considérables du carburant consommé à l'occasion de ces migrations ;

15.10. à faire en sorte que les limitations de vitesse sur les routes et autoroutes soient mieux ajustées en fonction des caractéristiques techniques des voies de circulation, de l'équipement et de la puissance des véhicules, ainsi que du trafic, compte tenu en particulier des recommandations formulées dans les résolutions relatives à l'harmonisation des limitations générales de vitesse adoptées par la CEMT en 1973 afin qu'elles paraissent mieux justifiées, et soient donc mieux respectées par les usagers ;

16. Invite les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEMT :

16.1. à reconsidérer tout démantèlement des réseaux de chemins de fer existants, au vu tant des besoins économiques et sociaux que des obligations de service public et d'aménagement du territoire, et à revaloriser le rôle des transports ferroviaires, notamment en donnant suite aux propositions émanant des organisations internationales compétentes (Communautés européennes, CEMT et Union internationale des chemins de fer) visant à la création d'un réseau européen efficace et compétitif ;

16.2. à appliquer dans leurs législations et pratiques administratives les instruments pertinents de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies sur l'harmonisation des contrôles frontaliers, et à activer ses travaux concernant la suppression des obstacles administratifs, tarifaires et structurels aux frontières ;

16.3. à intensifier leurs efforts visant à supprimer les goulets d'étranglement dans les transports internationaux par route et par rail, et à trouver des solutions acceptables par tous pour le financement commun des infrastructures nécessaires ;

16.4. à signer et soumettre à leurs parlements pour ratification la Convention européenne pour la répression des infractions routières ;

16.5. à harmoniser les législations en matière d'assurance obligatoire des conducteurs ainsi que celles permettant le dédommagement aussi rapide que possible des victimes d'accidents survenant en dehors du pays d'origine ;

16.6. à consentir des efforts supplémentaires pour la construction des pistes en site propre accessibles aux bicyclettes et aux motocycles de faible cylindrée ;

16.7. à encourager les constructeurs de véhicules automoteurs à doter ceux-ci d'équipements permettant de renforcer la sécurité des passagers et d'éviter au maximum que les victimes d'accidents dans lesquels ces véhicules seraient impliqués soient atteintes de lésions graves ;

16.8. à mettre en oeuvre les recommandations de la CEMT visant à accroître la sécurité des motocycles, notamment en rendant obligatoire le port de casques par les usagers de ces véhicules et en améliorant la visibilité des deux-roues et de leurs conducteurs ;

16.9. à donner une suite positive aux recommandations adoptées par la 3e Conférence mixte Conseil de l'Europe/CEMT sur la formation des enfants et des adolescents face à la sécurité routière, organisée en décembre 1980, concernant la consultation des parents, des enseignants et des autorités publiques quant à la sécurisation du chemin de l'école, l'institution de patrouilles scolaires et l'amélioration et l'intégration de la sécurité routière dans les programmes scolaires (voir le texte annexé auDoc. 4828).