



Résolution 893 (1988)¹

Réponse aux 32e et 33e rapports annuels de la CEMT

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Ayant pris connaissance des 32e et 33e rapports annuels de la CEMT ([Doc. 5755](#)), du rapport de sa commission des questions économiques et du développement y portant réponse ([Doc. 5827](#)), et de l'avis présenté par sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux ([Doc. 5836](#)) ;
2. Rappelant ses Résolutions 766 (1982), 815 (1984) et 858 (1986) relatives aux activités de la CEMT ;
3. Constatant qu'en 1986, le trafic de marchandises par la route, la voie fluviale et les oléoducs a augmenté, alors que le transport par chemins de fer accusait une nouvelle régression dans le trafic à la fois de marchandises et de voyageurs ;
4. Considérant que toute politique des transports en Europe doit être conçue à l'échelle de l'ensemble de l'Europe occidentale, et que la CEMT est l'organisation la mieux placée pour associer ses pays membres non communautaires à la réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne prévu pour le 1er janvier 1993 ;
5. Se réjouissant des progrès réalisés quant à la construction de la liaison fixe transmanche et de l'accord conclu le 26 octobre 1987 entre les ministres des Transports de la Belgique, de la France, de la République Fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et du Royaume-Uni visant à la réalisation du TGV nord-européen qu'elle avait appelée de ses vœux dans sa [Résolution 876](#) relative à un réseau européen de trains à grande vitesse, adoptée le 7 mai 1987 ;
6. Préoccupée par la double tendance contradictoire que l'on peut noter depuis une dizaine d'années dans le secteur des transports : d'une part, la régression des investissements affectés aux infrastructures de transport terrestre, d'autre part, la progression constante du volume de trafic, qui laissent présager la multiplication de goulets d'étranglement et la saturation des infrastructures ;
7. Estimant que, pour des raisons notamment écologiques et d'économie d'énergie, une plus grande part de ce trafic devrait être absorbée par les chemins de fer, la voie navigable et les transports combinés ;
8. Considérant que la CEMT devrait renforcer son rôle de coordination dans les négociations qui se préparent entre la Communauté européenne et l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie au sujet du trafic de transit ;
9. Préoccupée par l'évolution divergente des politiques de financement des infrastructures routières, en particulier des péages autoroutiers et autres ;
10. Déplorant les résultats décevants dans la plupart des pays membres de la CEMT de l'« Année européenne de la sécurité routière » (1986), surtout quant à l'accroissement du nombre d'accidents et de victimes de la route ;

1. Voir [Doc. 5755](#), 32e et 33e rapports de la CEMT, [Doc. 5827](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, et [Doc. 5836](#), avis de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux. Texte adopté par la Commission Permanente, agissant au nom de l'Assemblée, le 23 mars 1988.



11. Inquiète des conséquences à terme d'un développement anarchique de la circulation urbaine en matière de pollution, de sécurité, d'aménagement du territoire et de désertion de la population des centres urbains ;
12. Estimant que la surcapacité de la batellerie et l'insuffisance des investissements dans les voies navigables risquent de décourager les efforts d'un secteur en mutation, impliquant une coopération soutenue en vue d'une harmonisation à l'échelle de l'aire de compétence de la CEMT,
13. Invite les Etats membres du Conseil de l'Europe :
 - a. à faire pleinement usage des possibilités de la CEMT en vue de la consultation et de la coordination de tous les aspects de la politique des transports là où celle-ci dépasse le cadre purement national ;
 - b. à associer la CEMT le plus étroitement possible à toute négociation bi-ou multilatérale en matière de transports ;
 - c. à renforcer en particulier le rôle et les possibilités d'action de la CEMT, afin d'assurer une politique européenne cohérente en matière de transports entre les membres et non-membres de la Communauté économique européenne ;
14. Invite la CEMT à s'attaquer plus résolument aux problèmes majeurs d'une véritable politique européenne des transports, en tenant compte des impératifs suivants :
 - a. le développement du projet d'un grand réseau européen de trains à grande vitesse devrait être activement poussé ;
 - b. une attention particulière devrait être accordée aux liaisons de raccordement destinées à assurer un meilleur équilibre régional et à améliorer le rendement des lignes principales ;
 - c. la prise en compte de la rentabilité politique et sociale, autant que de la stricte rentabilité financière, ne peut être absente d'une politique européenne d'investissements en matière d'infrastructures de transports ;
 - d. la recherche de solutions globales aux problèmes de communication à travers les Alpes et les Pyrénées ;
 - e. les pouvoirs publics ne peuvent s'abstraire de leurs responsabilités et de leurs devoirs envers la société en abandonnant le financement des grandes infrastructures au seul secteur privé, au risque d'accroître une parcellisation dommageable des grands projets à vocation européenne ;
 - f. la recherche et l'innovation en matière de transports doivent se situer dans une perspective unitaire incluse notamment dans Eurêka ;
 - g. les problèmes et difficultés des trafics subrégionaux et interurbains ne peuvent être ignorés dans leur rôle complémentaire quant à la mobilité des personnes et des biens, tandis qu'une harmonisation de l'action des différents moyens (taxis, transport automatisé urbain, autobus et transport des personnes à mobilité réduite, zones piétonnes et de parcage des véhicules, circulation en sites propres, etc.) doit être élaborée tant au niveau de la CEMT que des gouvernements nationaux et des pouvoirs locaux ;
15. En ce qui concerne les problèmes liés à l'environnement, invite les organes de la CEMT :
 - a. à faire rapidement des propositions concrètes pour la mise à disposition dans toute l'Europe de points de vente d'essence sans plomb ;
 - b. à prendre une part active dans la recherche de modalités de mise en service de véhicules électriques pour les transports urbains ;
 - c. à examiner la possibilité d'organiser une conférence conjointe entre les ministres de la CEMT et les ministres responsables de l'Environnement du Conseil de l'Europe ;
16. Lance un appel à la CEMT et à ses Etats membres pour prendre des initiatives concrètes et efficaces en matière de sécurité routière, tant en ce qui concerne l'uniformisation des normes de circulation en Europe que de la sécurité des véhicules et le comportement des usagers ;
17. Encourage la CEMT à adopter dès que possible des lignes directrices en matière d'harmonisation des réglementations et de la fiscalité des transports en Europe, en vue de l'établissement de conditions de concurrence permettant la réalisation du marché intérieur en Europe ;

18. Demande aux gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEMT de privilégier dans leurs politiques les transports combinés en ayant recours le plus possible aux possibilités offertes par les chemins de fer et la voie navigable et, dans ce but, de prendre de nouvelles initiatives pour compléter et moderniser les réseaux d'infrastructures de transport en Europe :

a. s'agissant des transports ferroviaires, en retenant comme priorités urgentes :

1. l'aménagement des lignes suivantes :

ligne de chemins de fer à grande vitesse Paris-Strasbourg-Stuttgart-Munich-Vienne ;

ligne Paris -Dijon -Lausanne -Brigue -Milan -Venise en rétablissant dans un premier temps une ligne directe Paris-Milan via Dijon-Lausanne ;

lignes à travers les Pyrénées, dans l'esprit de la Déclaration de Malaga adoptée à l'issue de la 2e Conférence des régions méditerranéennes (16-18 septembre 1987), en vue d'optimiser les relations Nord-Sud ;

2. l'établissement de transversales au travers du massif des Alpes, tant du côté suisse que du côté autrichien ;

b. s'agissant des lignes à grande vitesse Est-Ouest en tenant compte de la nécessité de telles liaisons à la lumière des futurs progrès vers la détente Est-Ouest ;

c. s'agissant de la voie fluviale, en achevant les liaisons Rhin-Main-Danube et Rhin-Rhône ;

d. s'agissant des infrastructures routières, en accélérant l'aménagement de la route Centre Europe-Atlantique et d'un axe de circulation de l'Europe du Sud-Ouest ;

19. Réitère l'appel lancé aux gouvernements des Etats membres dans sa [Résolution 815 \(1984\)](#) quant à l'établissement d'un dialogue régulier au travers de débats parlementaires sur la mise en œuvre des diverses résolutions adoptées par le Conseil de la CEMT ;

20. Charge sa commission des questions économiques et du développement et sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux de prendre toutes initiatives en faveur de la mise en route d'une véritable politique européenne d'infrastructures de transport.