



Résolution 1321 (2003)¹

50 ans d'existence pour la CEMT (Conférence européenne des Ministres du Transport) : des politiques du transport pour la Grande Europe

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée parlementaire a examiné le rapport de sa commission des questions économiques et du développement sur les activités de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), notamment depuis la dernière [Résolution 1186 \(1999\)](#) de l'Assemblée parlementaire sur les politiques de transport européennes.
2. L'Assemblée félicite la CEMT, qui célèbre en 2003 son 50e anniversaire, et rappelle qu'elle fait, depuis 1955, régulièrement rapport sur ses activités. La CEMT, qui compte aujourd'hui quarantedeux Etats membres, peut se prévaloir d'un demi-siècle de contributions vitales à des politiques de transport paneuropéennes tournées vers l'avenir. L'Assemblée soutient pleinement les efforts de cette organisation pour réaliser un système de transport intégré sur tout le continent, pour établir une étroite coordination des politiques de transport entre l'Union européenne et d'autres pays européens et pour servir de tribune afin d'analyser et de discuter des tendances et des problèmes du transport européen.
3. Les politiques actuelles du transport en Europe reflètent le point de vue général selon lequel les mécanismes du marché doivent être au coeur du système – les gouvernements et organisations internationales telles que la CEMT, l'Union européenne, l'OCDE et la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies devant de leur côté élaborer des normes de qualité, des stratégies d'investissement coordonnées et un cadre réglementaire approprié. Il est essentiel que ces instances conjuguent leurs efforts et coopèrent harmonieusement pour parvenir à une efficacité, une compétitivité et une interopérabilité plus poussées des réseaux de transport européens, tout en prenant aussi en compte des problèmes liés à l'environnement et à la sécurité.
4. L'Assemblée note que les décideurs politiques des Etats membres de la CEMT sont confrontés à des pressions de plus en plus fortes:
 - 4.1. pour rechercher un meilleur équilibre entre les divers modes de transport, afin de réduire les encombrements, notamment en limitant la rapide expansion du transport routier au fur et à mesure que les économies se développent;
 - 4.2. pour restructurer le système ferroviaire afin qu'il puisse prendre en charge une part plus importante du transport;
 - 4.3. pour améliorer les voies fluviales et, en particulier, assurer leurs interconnexions, seules à même de répondre à l'augmentation des transports de matières pondéreuses, ou par conteneur, en respectant pleinement l'environnement;

1. Discussion par l'Assemblée le 1er avril 2003 (10e séance) (voir [Doc. 9737](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Anacoreta Correia). Texte adopté par l'Assemblée le 1er avril 2003 (10e séance).



4.4. pour construire de nouvelles infrastructures, nécessaires pour faire face à des volumes de trafic en rapide augmentation, tout en assurant l'entretien et la sécurité de l'infrastructure existante, pour assurer un aménagement approprié du territoire et faire participer le secteur privé au financement, au développement et à la gestion de ces infrastructures;

4.5. pour améliorer les liaisons avec des régions isolées et la qualité des services de transport public;

4.6. pour renforcer la sécurité routière;

4.7. pour réduire l'impact du transport sur l'environnement et la santé publique.

5. Le transport est un élément clé pour le bon fonctionnement des économies modernes, y compris pour le marché intérieur de l'Union européenne, ainsi qu'un vecteur majeur de l'intégration européenne. L'élargissement que va bientôt connaître l'Union européenne, dont les Etats membres vont passer de quinze à vingt-cinq (soit plus de la moitié de ceux de la CEMT), aura des répercussions considérables sur les relations entre ces deux institutions. L'Assemblée pense que la CEMT a un rôle essentiel à jouer pour faciliter la convergence des politiques et dans la poursuite de l'harmonisation des normes entre les deux groupes de pays, également dans l'optique de futurs élargissements de l'Union.

6. Les rapides changements intervenus dans le transport européen n'ont malheureusement guère modifié les systèmes ferroviaires nationaux, alors que ces derniers représentent, potentiellement, un mode de transport peu onéreux, rapide, efficace et respectueux de l'environnement. Il est donc nécessaire d'intervenir radicalement au niveau politique pour améliorer la capacité des chemins de fer à transporter des marchandises et des voyageurs rapidement et en toute sécurité sur de longues distances. L'Assemblée soutient fortement les propositions de la Commission européenne, visant à aboutir rapidement à un espace ferroviaire européen intégré, notamment par l'établissement de l'Agence ferroviaire européenne, qui devrait avoir pour but de renforcer l'interopérabilité entre les systèmes nationaux, de développer une approche commune en matière de sécurité ferroviaire, et d'accélérer et d'élargir l'ouverture à la concurrence internationale des marchés du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

7. Alors que les pays membres de la CEMT paient un lourd tribut en matière de sécurité routière – les accidents de la route font plus de 90 000 tués et plus de 2 millions de blessés chaque année – il est particulièrement important de renforcer la sécurité et l'accessibilité des systèmes de transport. L'Assemblée soutient fortement l'objectif ambitieux de la CEMT et de l'Union européenne de diviser par deux le nombre des victimes d'accidents de la route d'ici à 2010. Elle invite instamment les Etats membres à appliquer la totalité des décisions et des recommandations de la CEMT dans ce domaine.

8. La criminalité dans le transport international – en particulier le trafic d'êtres humains et la fraude en transit – ainsi que la menace terroriste qui pèse sur ce secteur figurent au premier rang des préoccupations de tous les pays européens. L'Assemblée se félicite des travaux de la CEMT dans ces domaines et soutient sa Déclaration ministérielle de 2002 relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports, ainsi que son engagement de procéder à des évaluations des risques et des vulnérabilités des divers modes de transport à cet égard.

9. Plusieurs régions d'Europe ont besoin de politiques de transport spécifiques pour protéger leur environnement et assurer un développement durable. Tel est en particulier le cas des Alpes – région de passage d'importance majeure pour le transport, sillonnée par de nombreuses liaisons ferroviaires et routières et dont beaucoup de ses vallées densément peuplées sont exposées à une forte pollution par le transport routier. L'Assemblée encourage la CEMT à poursuivre des consultations avec la Commission européenne et les pays concernés en vue d'optimiser les réglementations en vigueur applicables au trafic transalpin, de façon à respecter l'environnement et la santé publique.

10. Bon nombre de régions et de villes d'Europe où la circulation routière est excessive s'efforcent de limiter le recours aux automobiles et de favoriser l'utilisation des transports en commun. Cependant, pour que ces politiques donnent de bons résultats, il convient d'améliorer significativement l'aménagement du territoire, les transports publics, les infrastructures de stationnement et la gestion du trafic. L'Assemblée, rappelant la [Résolution 137](#) sur des politiques de transport intégrées, adoptée en 2002 par le Congrès des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe du Conseil de l'Europe, invite la CEMT à étudier des moyens de promouvoir dans ses Etats membres des bonnes pratiques et des politiques innovantes à cet égard, par exemple par la pratique de la facturation du coût des encombrements, par les carburants écologiques, par le covoiturage et le stationnement couplé aux transports en commun.

11. Enfin, l'Assemblée invite la CEMT, en coopération avec l'OCDE, à continuer d'explorer les possibilités offertes par l'électronique et l'informatique pour parvenir à une circulation routière plus fluide et plus sûre.