



Doc. 967

31 mars 1959

Réponse au cinquième rapport annuel de la Conférence européenne des Ministres des Transports

Rapport¹

Commission des questions économiques et du développement

Rapporteur: M. Hendrik VOS, Pays-Bas, Groupe socialiste

1. 1959 - 11e session - Première partie



A. Projet de résolution

1. L'Assemblée remercie la Conférence européenne des Ministres des Transports de lui avoir transmis son cinquième rapport annuel et constate avec une vive satisfaction que, comme dans les rapports précédents, une étude attentive a été réservée à ses suggestions concernant les transports européens. Elle tient aussi à exprimer sa particulière gratitude aux Présidents successifs de la C. E. M. T., qui se sont efforcés d'assister régulièrement à ses débats sur les rapports de la Conférence, de discuter de questions plus détaillées avec sa commission économique, et de favoriser, d'une manière générale, une coopération fructueuse entre les deux organisations.

2. L'Assemblée se plaît à relever les progrès réalisés dans le développement de la coopération entre la C. E. M. T. et les autres organisations internationales s'occupant des transports, notamment en vue de coordonner le travail accompli au sein de ces diverses instances et de supprimer les doubles emplois. Elle enregistre avec satisfaction le développement de relations fonctionnelles entre la Conférence et l'O. E. C. E., la décision des pays membres de la Communauté Economique Européenne de constituer un « groupe restreint » dans le cadre de la C. E. M. T., et la liaison établie entre la Direction des transports de la Commission européenne et le Secrétariat de la C. E. M. T. Pour ce qui est de l'aviation civile, l'Assemblée espère que, outre la collaboration qui se développe avec le Bureau de recherches aériennes, de solides relations seront établies avec la Commission européenne de l'Aviation civile, organisme intergouvernemental compétent pour toutes, les questions relatives à l'aviation civile.

3. L'Assemblée rappelle les suggestions qu'elle a formulées en réponse aux rapports précédents au sujet du rassemblement de statistiques. Elle prie instamment la Conférence d'accorder une priorité absolue à la solution de ce problème et souhaiterait connaître les résultats de l'examen, évoqué au paragraphe 13 du rapport, des moyens d'améliorer ces statistiques.

4. L'Assemblée attire en particulier l'attention de la Conférence sur la nécessité d'établir des prévisions touchant l'évolution des transports au cours des dix années à venir, tâche pour laquelle il est indispensable de disposer de statistiques sûres que l'on ne possède pas encore.

5. L'Assemblée se félicite que les Ministres aient exprimé l'intention d'accorder une attention particulière aux problèmes concernant les travailleurs des transports, et compte, au moyen d'une action dans les parlements nationaux, presser les Etats membres qui ne l'ont pas encore fait de ratifier la Convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs engagés dans les transports internationaux.

6. L'Assemblée décide d'intervenir d'une manière pressante auprès des gouvernements membres, au moyen de démarches dans les parlements nationaux, pour que soient signés et ratifiés aussitôt que possible les divers autres accords et conventions en matière de transports conclus sous les auspices de la Conférence européenne des Ministres des Transports; elle attire en particulier l'attention des Parlements belge et autrichien sur l'opportunité de ratifier la convention internationale relative à la société Eurofima.

7. L'Assemblée accueille avec faveur les indications figurant dans le rapport sur le concours apporté par la Conférence au Groupement d'études du tunnel sous la Manche et sur la coopération établie avec l'O. E. C. E. en vue de l'étude de certains problèmes touristiques; elle souhaiterait recevoir des renseignements plus circonstanciés sur ces deux questions.

8. L'Assemblée, tout en regrettant que — comme l'indique le paragraphe 24 du rapport — il n'y ait pas encore eu de véritable coordination dans le domaine des investissements en général, relève avec satisfaction que le problème du financement des investissements va être étudié par la C. E. M. T. Elle saurait gré à la Conférence de lui communiquer des renseignements complets sur les résultats de cette étude.

Chemins de fer

9. L'Assemblée se plaît à constater les progrès réalisés dans l'électrification et la diesélation des chemins de fer, et espère fermement que les différents réseaux continueront à disposer des fonds nécessaires pour poursuivre la réalisation de leurs programmes d'investissements. Elle appelle l'attention des gouvernements intéressés sur le fait qu'il n'existe pas encore de projet d'électrification pour la partie germano-belge de la liaison Cologne-Paris.

10. L'Assemblée mesure l'importance de la recommandation du Conseil des Ministres tendant à normaliser les comptes des administrations ferroviaires, tout en sachant parfaitement que les incidences de la récession actuelle sur les chemins de fer ont rendu difficile l'élimination des déficits. Néanmoins, elle prie instamment

chacun des gouvernements membres de la Conférence d'examiner attentivement ce qu'il peut faire pour normaliser la comptabilité des chemins de fer, et elle serait heureuse de recevoir dans le prochain rapport annuel des renseignements complets sur la position des différents pays.

11. L'Assemblée se félicite de ce que le Gouvernement des Pays-Bas ait pu présenter une note sur la situation de son administration ferroviaire et aimerait trouver dans le prochain rapport annuel les observations que les divers gouvernements membres auraient à formuler sur cette note, compte tenu de leur situation particulière.

12. L'Assemblée voudrait, à cette occasion, recommander aux administrations ferroviaires d'Europe de continuer à renoncer à l'exploitation de lignes toutes les fois que celle-ci se révèle peu rentable en raison de l'insuffisance de la demande et que cela peut se faire sans léser des intérêts régionaux essentiels. Cependant, ces administrations devraient, en même temps, intensifier leurs efforts en vue d'améliorer le trafic marchandises à grande distance et les services reliant les principaux centres industriels; elles devraient aussi avoir la possibilité d'assurer certains transports routiers sur une base commerciale, cette activité constituant un complément nécessaire de leurs services de transport.

13. L'Assemblée suggère que soient entreprises des études communes sur les différents types de transports de marchandises combinés rail-route, de façon que le trafic international des marchandises puisse profiter dans toute la mesure du possible des méthodes standardisées les plus rationnelles.

14. L'Assemblée a pris connaissance avec un intérêt particulier du rapport de la société Eurofima sur sa deuxième année d'activité. Elle prie instamment la Conférence de trouver le moyen d'exonérer des droits de douane le matériel roulant et les pièces de rechange que les administrations ferroviaires nationales acquièrent de l'Eurofima par voie de location-vente, ou, du moins, d'exonérer de ces droits le matériel roulant commandé par l'intermédiaire de l'Eurofima et incorporé au pool « Europ » aussi longtemps qu'il fait partie de ce pool.

15. L'Assemblée décide d'engager les gouvernements membres adhérents à l'Eurofima, au moyen d'une action dans les parlements nationaux, à examiner la possibilité de joindre davantage des commandes de matériel passées par leurs propres réseaux à celles de l'Eurofima, afin que les opérations de cette société puissent être de plus en plus profitables aux chemins de fer européens dans leur ensemble.

Routes

16. L'Assemblée rappelle les suggestions qu'elle a déjà formulées sur l'élaboration d'un code européen de la route. Elle aimerait savoir si l'unification de la réglementation routière a progressé et attire particulièrement l'attention de la Conférence sur le rapport de l'Interpol relatif aux accidents de la route en Europe, rapport où il est précisé qu'une uniformité plus grande des règles de la circulation routière pourrait contribuer à réduire le nombre des accidents.

17. L'Assemblée relève avec satisfaction les progrès réalisés par la Conférence en ce qui concerne la constitution de groupes restreints pour l'aménagement de nouvelles liaisons routières internationales, notamment à travers les Alpes. Elle souligne néanmoins la nécessité d'intensifier encore les efforts en ce sens. Elle attire spécialement l'attention des Gouvernements autrichien, italien et yougoslave sur les travaux qui s'imposent dans le secteur oriental des Alpes.

18. L'Assemblée estime, en outre, que l'on pourrait tirer parti du fait que l'aménagement des réseaux routiers internationaux intéresse directement les touristes européens, dont le nombre ne cesse de croître, pour porter les travaux des groupes restreints et de la Conférence à l'attention des voyageurs européens au moyen d'une publicité appropriée sur les liaisons routières nouvellement ouvertes, lorsque celles-ci sont dues à l'initiative de la Conférence. Une telle action pourrait déjà être engagée quand auront commencé les travaux sur la nouvelle liaison très importante (liaison « à vol d'oiseau ») entre l'Allemagne et le Danemark.

19. L'Assemblée regrette qu'aucun progrès n'ait été accompli vers la standardisation des règles en matière de poids, de dimensions et de charge utile des véhicules routiers, et qu'aucune tentative ne semble avoir été faite pour organiser en Europe des essais valables relatifs à la résistance des routes afin de recueillir des données complétant celles que doivent fournir en 1960 les essais actuellement en cours aux Etats-Unis. L'Assemblée décide de faire tout ce qui est en son pouvoir, au moyen d'une action dans les parlements nationaux, pour inciter les gouvernements à prendre des mesures appropriées dans ce domaine qui constitue un élément vital de la sécurité routière.

Foies navigables

20. L'Assemblée regrette que l'aménagement des voies navigables à l'usage des unités de 1.350 tonnes n'avance que très lentement et souligne l'importance particulière qui s'attache à ce que toutes les principales voies navigables d'Europe puissent être utilisées par des bâtiments semblables d'un type économique.

21. L'Assemblée recommande à la Conférence d'entreprendre des études détaillées sur l'économie future des transports fluviaux. Elle estime notamment que, dans tous les cas où le tonnage dépasse les besoins sur les voies navigables, il faudrait s'efforcer d'éliminer l'excédent, non pas en limitant les commandes de matériel neuf, mais en mettant hors service les bâtiments vieilliss ou démodés.

B. Exposé des motifs

1.

1. Le rapport annuel de la Conférence européenne des Ministres des Transports a, de nouveau, été transmis à l'Assemblée à temps pour figurer à l'ordre du jour de la session de printemps, et les Représentants apprécieront certainement, une fois de plus, tout l'intérêt de ce document. Certains des points figurant dans le projet de résolution ci-dessus se passent d'explication, mais d'autres appellent des commentaires un peu détaillés. On les trouvera dans les paragraphes qui suivent dans l'ordre des sujets dont traite la résolution.

2. L'Assemblée entretient des rapports étroits avec un grand nombre d'organisations (2)² internationales, et les possibilités de chevauchement d'activités et de double emploi l'ont toujours préoccupée. La manière dont le comité des transports intérieurs de la Commission Économique pour l'Europe (C.E.E.) semble souvent couvrir le même terrain que la C. E. M. T. constitue à cet égard un exemple typique. Le programme pour 1959-1960 de la C. E. E. rappelle par exemple que le « comité des transports intérieurs a examiné la proposition tendant à établir une grande route de trafic international reliant l'Italie, la Grèce, la Turquie et la Yougoslavie, et sous ses auspices, des consultations ont lieu »³. Ne s'agit-il pas là d'un cas de double emploi avec le groupe restreint de la C. E. M. T. comprenant la Grèce, la Turquie et la Yougoslavie?

3. En ce qui concerne l'aviation civile, il importe de distinguer entre le Bureau de recherches aériennes (B. R. A.) qui représente seulement les transporteurs nationaux de 14 pays européens, et la Commission européenne de l'Aviation civile (C. E. A. C), au sein de laquelle 19 pays européens sont représentés par de hauts fonctionnaires des services de l'aviation civile et qui couvre tous les aspects de l'aviation civile européenne. C'est donc cette dernière organisation qu'il faut, semble-t-il, considérer comme l'homologue de la C. E. M. T. pour les questions relatives à l'aviation civile.

4. Les statisticiens continuent à négliger les statistiques des transports, et notamment (3 et 4) les statistiques routières. C'est ainsi qu'aucune question de transport ne figure au programme de travail de la « Conférence des statisticiens européens ». Il s'agit là certainement d'une carence à laquelle la C. E. M. T. devrait s'efforcer de remédier. Des prévisions concernant l'évolution des transports ne peuvent être faites qu'à partir de statistiques valables, et il importe que des études approfondies sur l'évolution des transports au cours de la prochaine décennie soient entreprises dès maintenant si l'on veut élaborer une véritable politique des transports pour les années à venir et prendre des décisions rationnelles sur les indispensables investissements à long terme. Il est probable, en effet, que les gouvernements ne seront incités à consacrer des fonds plus importants au développement de l'infrastructure routière que s'il existe des prévisions, fondées sur des statistiques valables, quant à l'évolution future du trafic routier.

5. Plusieurs conventions et accords visant à assurer une unification plus poussée des trans- (6) ports européens ont été élaborés au cours des dernières années, mais nombre d'entre eux n'ont pas encore été signés et ratifiés par tous les pays membres du Conseil de l'Europe. C'est pourquoi le paragraphe 6 du projet de résolution invite les Représentants à insister pour que les conventions déjà signées par les gouvernements respectifs soient ratifiées rapidement et à presser également leurs gouvernements d'adhérer aux conventions déjà en vigueur.

Chemins de fer

6. La normalisation des comptes des chemins de fer est l'une des tâches principales (9,10 et 11) auxquelles les administrations ferroviaires et les Ministères des Finances doivent s'atteler en commun. La note du Gouvernement des Pays-Bas sur la situation des chemins de fer néerlandais mérite, à cet égard, de retenir particulièrement l'attention de tous les pays membres; elle prouve, en effet, qu'il est possible d'exploiter sans perte un réseau ferroviaire, même en des temps difficiles. Cependant, il est nécessaire que les chemins de fer soient bien équipés, que toutes les grandes lignes soient électrifiées afin d'économiser du temps et de l'argent et, que la traction diesel soit introduite sur les lignes secondaires.

7. Un problème qui n'a pas encore trouvé de solution satisfaisante est celui de la division (12 et 13) du travail entre les transports ferroviaires et les transports routiers. Les chemins de fer cherchent toujours à desservir (à perte) les régions à faible densité de population et à assurer des transports à courte distance, bien que le double transbordement (route-rail et rail-route) entraîne alors des frais beaucoup trop élevés. En

2. Dans le présent exposé des motifs, les chiffres entre parenthèses indiquent les numéros des paragraphes du projet de résolution ci-dessus.

3. Voir [Doc. E/ECE/346](#), p. 10.

pareil cas, il faudrait s'en remettre aux camions et aux autocars, capables de répondre à la demande avec plus d'efficacité et de souplesse que les chemins de fer, qui sont mieux adaptés aux besoins du transport à grande distance. Pour cela, cependant, il faut que les trains soient mieux équipés; le ramassage et la livraison des marchandises avant et après le transport par voie ferrée, à l'aide des moyens techniques les plus modernes — comme les containers — devraient devenir de règle sur l'ensemble du réseau des pays membres de l'Eurofima. De même, des trains rapides de marchandises reliant les principaux centres et pourvus d'un matériel moderne de chargement et de déchargement seraient infiniment plus utiles à l'économie que les seuls transports routiers. Dans cet ordre d'idées, il faudra donner aux administrations ferroviaires la possibilité d'assurer également certains transports routiers et de combiner leurs services de transport par fer et par route.

8. Il semble que les avantages du système de l'Eurofima ne peuvent être pleinement (14 et 15) exploités parce que les règlements douaniers et le point de vue étroitement national des administrations obligent les réseaux de chemins de fer à passer toutes leurs commandes de matériel dans leur propre pays. Il existe bien une convention douanière sur les pièces de rechange destinées à la réparation des wagons « Europ », convention qui a été conclue sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe, mais la proposition formulée dans le présent projet de résolution est d'une portée plus grande. Elle part du principe qu'il faut absolument que les chemins de fer, qui sont tenus de renouveler leur matériel roulant, puissent bénéficier dans toute la mesure du possible des réductions de prix rendues possibles par la fabrication en grande série. Ce résultat ne peut être obtenu que si les règlements douaniers sont modifiés et si l'autorisation de passer des commandes à l'étranger est accordée plus libéralement.

Transports routiers

9. On sait que c'est le comité des transports intérieurs de la C. E. E. qui s'est occupé (16) jusqu'à présent de la question de la circulation et de la sécurité routières, mais sans être encore parvenu à mettre au point un code de la route uniforme applicable à l'ensemble de l'Europe. Peut-être serait-il possible d'élaborer un tel code au moins pour les pays membres de la C. E. M. T. Les Représentants mesurent parfaitement l'importance de plus en plus grande que revêtent les problèmes de la sécurité routière. Tout devrait être mis en oeuvre pour réduire le nombre croissant des victimes des accidents de la route. Le rapport de l'Interpol sur les accidents de la route en Europe attribue nombre des accidents provoqués par des étrangers au fait que ceux-ci ignorent la réglementation routière en vigueur dans les autres pays, et il préconise tout spécialement une unification plus poussée des règles de la circulation routière.

10. Les travaux accomplis jusqu'ici par les groupes restreints de la C. E. M. T. pour (17) améliorer les liaisons routières entre pays voisins se sont révélés tellement prometteurs que de nouveaux groupes devraient être créés partout où cela est possible. Il semble, en particulier, opportun d'établir une collaboration en vue d'aménager les grandes routes et embranchements « E » reliant l'Autriche, l'Italie et la Yougoslavie. L'autoroute yougoslave prend maintenant fin à Ljubljana, mais il est manifestement souhaitable de la relier aux réseaux italiens (Venise) et autrichien (Salzbourg-Vienne).

Voies navigables

11. Dans la Résolution n° 1 (voies navigables) du Conseil des Ministres, adoptée en (20) 1953, la C. E. M. T. avait spécifié douze voies qu'il convenait d'aménager en priorité pour les rendre accessibles aux unités de 1.350 tonnes. Plusieurs des élargissements et aménagements prévus sont en cours d'exécution — Canal Juliana, liaison Gand-Tournai, liaison Bruxelles-Charleroi, Meuse, liaison Moselle-Rhin-Main-Danube. (A ce propos, il serait utile d'examiner la possibilité et l'intérêt d'exécuter la liaison Rhin-Danube envisagée, par la vallée du Neckar). Du côté français, toutefois, des travaux d'amélioration ne semblent être envisagés que dans le cadre du plan français de modernisation et d'équipement, et il peut s'écouler jusqu'à cinq années avant qu'ils ne soient mis en train.

12. Le rapport de la C. E. M. T. signale (paragraphe 36) que les armateurs rhénans sont (21) convenus de ne pas commander de matériel neuf en raison de l'excédent de tonnage actuel. On peut se demander si cette attitude est tout à fait raisonnable, vu l'âge moyen des unités de la flotte rhénane. Dans la flotte allemande, qui est la deuxième en importance, 12 % seulement des unités ont moins de six ans, alors que 35 % en ont plus de cinquante. Il est évident que les bâtiments âgés (et pour la plupart peu économiques) devraient être désarmés pour permettre la mise en service d'unités modernes de 1.350 tonnes.