Résolution 191 (1961)[1]

Réponse au septième rapport annuel de la CEMT

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée remercie la Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.) de lui avoir transmis son septième rapport annuel et sait gré au Président de la Conférence d'avoir bien voulu présenter ce rapport en personne.

2. L'Assemblée relève avec une vive satisfaction que la Conférence a consacré un examen approfondi à ses suggestions concernant les problèmes des transports européens. Elle tient, tout particulièrement, à remercier la Conférence d'avoir bien voulu accéder à la demande qu'elle avait formulée dans sa Résolution 174, paragraphe 2, en acceptant d'autoriser ses membres à poser des questions écrites. Elle note, à cet égard, que la Conférence souhaiterait que ces questions soient déposées avant la présentation du rapport à l'Assemblée et se limitent aux matières traitées dans ce document. Afin que ses membres disposent d'un délai suffisant pour présenter des questions écrites et que la Conférence ait également le temps de préparer ses réponses, l'Assemblée attacherait beaucoup de prix à ce que, à l'avenir, les rapports annuels de la Conférence puissent lui être communiqués au moins deux mois avant leur présentation.

3. L'Assemblée prend note des renseignements fournis par la Conférence sur les activités du Groupe restreint de la Communauté Economique Européenne et se félicite de ce que la Commission de la Communauté a été représentée à certaines réunions du Comité de coordination des investissements de la C.E.M.T. Tout en reconnaissant que les pays membres de la Communauté Economique Européenne ont des obligations spéciales les uns envers les autres dans le cadre de la politique commune des transports envisagée par le Traité de Rome, l'Assemblée estime opportun d'établir, au sein de la Conférence, la collaboration la plus étroite entre ces pays et les autres Membres de la C.E.M.T. pour tout ce qui touche à la politique des transports. Une politique conçue à l'échelle continentale en ce qui concerne les investissements, l'extension du réseau des transports européens et la coordination des différents modes de transport sont, en effet, indispensables non seulement pour éviter les doubles emplois, mais aussi pour assurer un développement rationnel et harmonieux de ce secteur.

4. L'Assemblée constate avec regret que l'étude annoncée dans le sixième rapport de la Conférence sur les perspectives à long terme des besoins de transports aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, compte tenu de l'influence éventuelle des changements structurels dans l'utilisation et le transport de l'énergie, a été retardée par l'absence de prévisions concernant le développement économique de l'ensemble des pays membres pour la période considérée et de statistiques comparables dans le secteur des transports. Réaffirmant la conviction qu'elle a déjà exprimée dans ses deux dernières résolutions relatives aux transports européens (Résolutions 166 (1959) et 174 (1960)), à savoir que l'étude projetée par la C.E.M.T. est indispensable pour établir des plans d'investissement dans les différentes branches des transports, l'Assemblée invite instamment les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe à améliorer leurs statistiques des transports, ainsi que la comparabilité de ces statistiques, et à faciliter le rapide achèvement de l'étude de la C.E.M.T. 5. L'Assemblée est heureuse d'apprendre que, conformément à la suggestion qu'elle avait formulée au paragraphe 5 de la Résolution 174, la Conférence a pris contact avec le Président de la Commission européenne de l'Aviation civile (C.E.A.C.) au sujet des problèmes de coopération technique. Elle demeure convaincue que l'on ne saurait étudier les problèmes des transports de surface sans

1. Discussion par l'Assemblée le 26 avril 1961 (4e séance) (voir Doc. 1269Doc. 1269, septième rapport annuel de la C.E.M.T., et Doc. 1283, rapport de la commission économique). Texte adopté par l'Assemblée le 26 avril 1961 (5e séance).

tenir compte de l'évolution des transports aériens, et espère que la liaison instituée entre la C.E.M.T. et la C.E.A.C. se développera à l'avenir dans l'intérêt des travaux des deux organisations. Elle exprime l'espoir que, dans leur prochain rapport annuel, les Ministres des Transports seront en mesure de fournir des renseignements sur les résultats de ces contacts.

Chemins de fer

6. L'Assemblée se félicite des progrès accomplis dans l'électrification des chemins de fer européens, qui est maintenant réalisée sur 20 % de la longueur totale du réseau, et note également avec intérêt le développement de la traction diesel. Il ressort, malheureusement, du septième rapport que l'état d'avancement de la standardisation du matériel roulant est loin d'être aussi satisfaisant. C'est ainsi que 6,3 % seulement des wagons à marchandises du parc des chemins de fer européens (Royaume-Uni non compris) étaient complètement ou partiellement standardisés à la fin de 1959. En fait, la standardisation s'est presque entièrement limitée jusqu'ici aux wagons de types conventionnels, et l'Assemblée souligne de nouveau la nécessité de standardiser d'autres types de matériel roulant, en particulier les voitures à voyageurs utilisées en service international. Elle attacherait un grand intérêt à recevoir, le moment venu, des informations sur les résultats de l'enquête qui doit être entreprise, avec le concours de l'Union internationale des chemins de fer, sur les causes de la lenteur des progrès réalisés en ce domaine.

7. L'Assemblée constate que la situation financière des chemins de fer européens ne s'est guère améliorée en 1960. Malgré l'augmentation du volume des transports de marchandises, la plupart des réseaux continuent à enregistrer des déficits considérables. Aucun progrès réel n'est à relever dans le domaine de l'évolution des réseaux vers une gestion plus commerciale, ni dans celui de la normalisation des comptes des administrations ferroviaires. L'Assemblée exprime l'inquiétude que lui inspire cet état de choses et prie instamment les Ministres des Transports de reprendre l'examen de ces problèmes à l'occasion de la relance de l'étude de la situation économique des administrations des chemins de fer. Elle se félicite de la décision de la Conférence de traiter également dans cette étude des nombreux aspects du problème de la coordination des transports qui influent sur la situation financière des chemins de fer.

8. Dans cet ordre d'idées, l'Assemblée constate qu'aucune suite n'a été donnée à la suggestion qu'elle avait formulée au paragraphe 11 de sa Résolution 174 (1960), à savoir que la C.E.M.T. étudie si, comme moyen d'augmenter les recettes, les administrations ferroviaires des Etats membres ne pourraient pas émettre des billets internationaux de fin de semaine ou de fin de semaine prolongée à tarif réduit entre pays membres voisins.

9. L'Assemblée accueille avec faveur le quatrième rapport annuel de la société Eurofima et se plaît à constater que la ratification du Parlement autrichien a mis le point final au processus de ratification de la convention par tous les pays signataires. Le financement et les achats de matériel roulant effectués par l'intermédiaire de cette société avaient atteint, à la fin de 1959, le total impressionnant de 235 millions de francs suisses. Il faut espérer que l'action entreprise par la société afin de pouvoir accéder à d'autres sources de capitaux que le marché suisse sera menée à bonne fin dans le courant de 1961. L'Assemblée tient à exprimer sa satisfaction de l'initiative prise par la C.E.M.T. en vue d'obtenir que les obligations de l'Eurofima puissent être admises en emploi des réserves obligatoires de compagnies d'assurances, et elle espère que tous les pays membres prendront les mesures nécessaires à cet effet.

10. L'Assemblée a appris avec intérêt qu'il est envisagé d'accélérer l'acheminement international des marchandises par la création d'un réseau de trains "Trans-Europ-Express-Marchandises" et exprime l'espoir qu'une action en ce sens contribuera à remédier aux retards importants qui sont enregistrés dans les transports internationaux de marchandises, en particulier pour les petits colis.

Routes

11. Prenant note du fait que le nombre des véhicules à moteur continue à augmenter au rythme de plus de 10 % par an, l'Assemblée constate avec inquiétude que, malgré les bons résultats obtenus dans certains pays, le développement et l'amélioration du réseau routier européen ne vont pas de pair avec l'accroissement de la circulation routière. Sans doute a-t-on réalisé des progrès substantiels dans l'aménagement et le raccordement des grandes artères routières européennes - progrès qui sont dus, pour une large part, aux activités des groupes restreints de la C.E.M.T. - mais il n'en reste pas moins que l'extension du réseau routier international et, plus encore, le développement et l'amélioration des réseaux routiers nationaux appellent, de toute évidence, des efforts accrus. Le septième rapport annuel indiquant à juste titre que le principal obstacle réside dans la difficulté de dégager des ressources suffisantes pour les investissements routiers, l'Assemblée invite instamment les gouvernements membres à revoir le mode de financement de ces investissements, afin

d'assurer un accroissement régulier des ressources qui y sont affectées. Dans cet ordre d'idées, l'Assemblée note que, selon le septième rapport, il serait désirable de pouvoir compléter, le cas échéant, les efforts financiers des gouvernements dans ce domaine par le recours à un financement international. Rappelant qu'elle a proposé dès 1955, dans sa réponse au premier rapport de la C.E.M.T. (Résolution 73 (1955)), la création d'un Fonds routier européen, l'Assemblée prie instamment les Ministres des Transports d'entreprendre l'étude de ce problème.

12. En ce qui concerne les dimensions et poids des véhicules routiers, l'Assemblée, qui avait souligné à plusieurs reprises la disparité des réglementations nationales en la matière, se réjouit d'apprendre que treize pays membres de la C.E.M.T. se sont mis d'accord sur les normes applicables aux dimensions et poids maximum des véhicules routiers utilisés dans les transports internationaux. Elle espère que les autres pays de la C.E.M.T. seront en mesure d'accéder, par la suite, à cet accord. Elle insiste, en outre, auprès des gouvernements pour qu'ils étudient les possibilités d'appliquer les mêmes normes aux transports routiers nationaux.

13. Prenant note de la suspension des travaux du groupe mixte C.E.M.T.-O.E.C.E. qui avait été chargé d'étudier la possibilité d'assouplir le régime actuel des transports routiers internationaux, l'Assemblée exprime l'espoir que ces travaux seront repris sans plus tarder.

Voies navigables

14. L'Assemblée note que la Conférence économique de la navigation rhénane a soumis son rapport à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin. Elle espère que la C.E.M.T. sera bientôt en mesure d'entreprendre une étude approfondie sur l'économie des transports fluviaux européens.

L'Assemblée espère que la C.E.M.T. acceptera d'examiner les problèmes relatifs à l'établissement de liaisons entre les voies navigables du Rhin et du Danube, et d'en faire état dans son prochain rapport.

Oléoducs

15. En égard au développement rapide du réseau européen des oléoducs, l'Assemblée est heureuse de constater que la C.E.M.T. suit très attentivement l'influence que peut exercer ce développement sur les autres modes de transport et considère comme souhaitable de donner un certain degré d'uniformité aux dispositions législatives et réglementaires régissant la construction et l'exploitation des oléoducs. Elle espère que les Ministres des Transports seront en mesure de fournir des renseignements détaillés sur ces problèmes dans leur prochain rapport annuel.