



Résolution 228 (1962)¹

Réponse au huitième rapport annuel de la CEMT

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée remercie la Conférence européenne des Ministres des Transports de lui avoir transmis son 8e rapport annuel et sait gré au Président de la Conférence d'avoir bien voulu présenter le rapport en personne et répondre aux orateurs qui sont intervenus dans le débat.
2. L'Assemblée se plaît à constater que la Conférence a consacré un examen approfondi à ses suggestions concernant les problèmes des transports européens, et se félicite du développement des relations entre la Conférence européenne des Ministres des Transports et le Conseil de l'Europe pendant l'année 1961, développement qui lui permet d'exercer une fonction parlementaire consultative à l'égard de la Conférence.
3. L'Assemblée accueille avec satisfaction le projet d'une étude sur les éléments d'une politique générale des transports. Elle espère que le plus grand nombre possible d'Etats membres de la C.E.M.T. s'entendront sur un ensemble de principes propres à réduire et à éliminer progressivement les divergences nationales dans la politique européenne des transports. Elle estime que, dans l'application d'une politique d'ensemble en matière de transports, les décisions des pouvoirs publics sur les investissements d'infrastructure intéressant les différents modes de transport devraient s'inspirer de considérations à long terme d'intérêt général.
4. L'Assemblée espère que, dans cet ordre d'idées, la Conférence procédera prochainement à des études comparatives sur la politique suivie par les divers pays à l'égard du problème de la concurrence du rail et de la route, et sur l'expérience qu'ils ont acquise en cette matière qui revêt une importance internationale considérable.
5. Convaincue de l'utilité d'une coopération avec les organisations professionnelles, nationales et internationales, l'Assemblée émet le vœu qu'en élaborant les principes généraux d'une politique des transports, la C.E.M.T. tienne compte des opinions de ces organisations. Chemins de fer
6. L'Assemblée prend note des progrès réalisés dans l'électrification des grandes lignes européennes par rapport aux années précédentes, bien que le nombre des kilomètres électrifiés n'ait pas atteint en 1961 les chiffres records de 1960 et 1959. Elle est, cependant, préoccupée par l'insuffisance des progrès accomplis dans la standardisation du matériel roulant et invite instamment les administrations des chemins de fer à intensifier leur collaboration en ce qui concerne les questions techniques en général.
7. Inquiète de l'accroissement du nombre des accidents de chemin de fer en Europe, l'Assemblée insiste vivement auprès des gouvernements pour qu'ils révisent et améliorent les normes de sécurité applicables. Elle les engage, en particulier, à étudier la nécessité de moderniser les lignes, compte tenu de l'augmentation considérable de la vitesse des trains, et à développer l'usage de l'électronique dans la signalisation, les télécommunications et les systèmes de télécommande.
8. L'Assemblée reste préoccupée par la situation financière des chemins de fer, question qui lui paraît d'une importance primordiale en raison des capitaux mis en jeu et des problèmes humains qui se posent. Elle accueille favorablement le mémoire de l'Union internationale des Chemins de fer sur les problèmes économiques des chemins de fer des pays membres de la C.E.M.T., et la résolution adoptée en novembre

1. Discussion par l'Assemblée le 21 septembre 1962 (11e séance) (voir Doc. [Doc. 1427](#), 8e rapport annuel de la C.E.M.T., et 1496, rapport de la commission éconique). Texte adopté par l'Assemblée le 21 septembre 1962 (11e séance).



1961 par le Conseil de la C.E.M.T. aux termes de laquelle chacun des Membres tiendra le Conseil de la C.E.M.T. au courant de toutes les mesures prises pour résoudre les problèmes économiques des chemins de fer et de leurs effets. Elle estime que le public doit être exactement informé de la situation financière des chemins de fer.

9. Tout en se félicitant de la fermeture de nombreuses lignes non rentables, ce qui constitue un grand progrès vers une gestion plus commerciale des chemins de fer, l'Assemblée déplore qu'un petit nombre seulement de pays européens aient institué des mesures visant à l'élimination des charges financières anormales qui pèsent sur l'administration des chemins de fer et à la prise en charge des autres par l'Etat (normalisation des comptes).

10. Constatant que la situation de la plupart des chemins de fer européens reste peu satisfaisante au point de vue de l'utilisation optimum des installations disponibles et de l'efficacité des services fournis aux usagers, l'Assemblée regrette qu'une certaine proportion des réseaux d'Europe occidentale soit suréquipée et exploitée d'une manière onéreuse, alors que de nombreuses liaisons internationales demeurent insuffisantes.

11. L'Assemblée accueille avec faveur le 5e rapport annuel de la société Eurofima. Elle regrette que , parmi tous les pays européens, seuls la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse aient autorisé les compagnies d'assurances à placer des obligations de la société dans leurs portefeuilles de réserves obligatoires. Notant le nombre réduit de locomotives et de wagons achetés par l'intermédiaire de la société Eurofima, l'Assemblée décide de déclencher une action dans le cadre des parlements nationaux en vue d'inciter les gouvernements membres qui sont membres d'Eurofima à passer davantage de commandes par le canal de cette institution. Elle exprime également l'espoir que des fonds supplémentaires seront mis à la disposition de la société pour être affectés au financement de commandes de matériel roulant. Routes

12. L'Assemblée, tout en saluant les programmes spectaculaires de construction d'autoroutes entrepris dans certains pays comme l'Italie, s'inquiète cependant de constater qu'en raison de l'insuffisance chronique des investissements consacrés à l'infrastructure routière, le développement du réseau européen d'autoroutes reste très insuffisant par rapport à l'accroissement du parc automobile et aux besoins de l'économie. Elle invite instamment les gouvernements à traiter l'amélioration et l'équipement des routes comme un besoin très urgent, afin de faire face à l'accroissement spectaculaire du trafic. En outre, elle se félicite des progrès accomplis dans l'exécution de plusieurs projets de tunnels routiers, en particulier pour les liaisons alpines, et elle espère que ces travaux seront poursuivis et achevés aussitôt que possible.

13. Reconnaissant l'importance que revêt la création de gares routières de marchandises pour faciliter l'écoulement du trafic et pour permettre l'organisation rationnelle des transports routiers, l'Assemblée espère que l'on ouvrira bientôt des gares de marchandises routières en aussi grand nombre que possible. A ce propos, l'Assemblée désire appeler l'attention sur la nécessité d'augmenter les parcs de stationnement des véhicules automobiles dans les agglomérations.

14. L'Assemblée constate avec regret que les travaux du groupe mixte d'experts C.E.M.T. - O.E.C.E. chargé d'étudier la possibilité d'assouplir le régime des transports routiers internationaux, travaux qui avaient été suspendus en 1960 à la suite de la réorganisation de l'O.E.C.E., n'ont pas encore repris. Elle invite instamment la Conférence à prendre l'initiative de relancer cette activité aussitôt que possible. Voie de communication à travers la Manche

15. L'Assemblée, rappelant sa [Recommandation 260 \(1960\)](#), tient à souligner une fois de plus l'importance qui s'attache à la construction d'une voie de communication entre la France et la Grande-Bretagne, et prie la Conférence européenne des Ministres des Transports de suivre cette question de très près et de lui faire connaître, en temps voulu, son point de vue à ce sujet. Voies navigables

16. L'Assemblée est convaincue qu'il faut créer un réseau unifié de voies navigables européennes, pouvant répondre aux besoins présents et futurs, et que la modernisation du réseau existant et la standardisation du matériel sont les facteurs les plus importants pour améliorer la capacité de concurrence des transports par voies navigables. Elle se félicite de l'établissement de normes générales relatives à l'infrastructure et aux dimensions des bateaux et des ouvrages. Notant que la mise en application de nouvelles techniques améliorera incontestablement la rentabilité de la construction et de l'exploitation des bateaux, elle espère qu'un plus grand nombre d'automoteurs seront prochainement mis en service sur les voies d'eau européennes.

17. L'Assemblée considère l'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube comme très important, tant sur le plan économique que sur le plan politique. En conséquence, elle demande instamment que soit accélérée l'organisation technique et financière de la jonction entre le Canal Rhin-Main-Regnitz et le Danube par Bamberg et Nuremberg.

18. L'Assemblée constate avec regret que les douze projets reconnus d'intérêt européen par le Conseil des Ministres de la C.E.M.T. dès 1953 en sont encore, pour une large part, au stade des travaux préparatoires. Elle invite instamment les gouvernements à prendre des mesures pour améliorer cette situation, et espère, en particulier, qu'une décision interviendra bientôt au sujet de la liaison Rhône-Rhin. Oléoducs

19. L'Assemblée remercie la Conférence des informations contenues dans le rapport sur le développement du réseau européen d'oléoducs. Etant donné les problèmes que pose, pour les transports ferroviaires, routiers et fluviaux, le développement des transports par oléoducs, elle exprime l'espoir que, dans leur prochain rapport annuel, les Ministres des Transports seront à même de fournir de plus amples informations et des chiffres plus détaillés sur les aspects économiques de la question et, notamment, sur le coût du transport du pétrole par oléoduc. L'Assemblée est convaincue de la nécessité d'accorder la plus grande attention à ce dernier élément qui est, dans une large mesure, déterminant pour l'appréciation des avantages du transport par oléoduc par rapport aux méthodes classiques de transport : chemins de fer, routes et, en particulier, voies navigables.