Résolution 697 (1979)[1]

Introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer européens

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Vu le rapport sur l'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer européens, présenté par sa commission des questions économiques et du développement (Doc. 4361) ;

2. Considérant que le système actuel d'attelage des wagons de marchandises et de voyageurs sur les voies normales en Europe n'a pas fondamentalement changé depuis l'introduction des chemins de fer au 19 e siècle, alors que l'attelage automatique est d'ores et déjà utilisé sur les réseaux ferroviaires du Japon, des Etats-Unis d'Amérique et de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;

3. Consciente que le système d'attelage manuel, qui a bénéficié de perfectionnements constants, a atteint aujourd'hui en Europe un haut degré d'efficacité, grâce auquel le nombre d'accidents dont sont victimes les agents préposés aux opérations d'attelage ou de dételage a régulièrement diminué, mais estimant cependant que l'introduction de l'attelage automatique permettrait d'accroître encore l'efficacité des manoeuvres et la sécurité des cheminots ;

4. Considérant les diverses études que l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a consacrées à l'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer d'Europe, d'où il ressort que, compte tenu de la conjoncture, le coût d'une telle opération serait excessif par rapport aux résultats escomptés, et n'assurerait pas aux compagnies ferroviaires un aussi bon rendement qu'un investissement dans d'autres améliorations telles que l'électrification ;

5. Considérant la Résolution de 1970, adoptée par le Conseil de la Conférence européenne des ministres des Transports, relative à l'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer européens, et sa décision de 1975 dans laquelle il constatait que les membres de la CEMT n'étaient plus en état de prendre des engagements financiers à long terme, ni de participer à un accord international sur l'introduction de l'attelage automatique ;

6. Considérant que l'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer européens est un aspect particulier du problème beaucoup plus vaste que posent le déficit financier de la plupart des compagnies ferroviaires et le rôle que les gouvernements entendent leur faire jouer en tant que service public essentiel ;

7. Considérant, d'autre part, que les transports ferroviaires présentent, par rapport aux transports routiers, les avantages d'une utilisation plus rationnelle de l'énergie, d'une beaucoup plus grande sécurité, d'une moins grande emprise sur le terrain et de moindres pollutions,

8. Souligne l'intérêt d'un programme d'investissements élargi visant à promouvoir les transports ferroviaires et à redresser la situation financière des compagnies de chemins de fer dans les Etats membres du Conseil de l'Europe ;

---

1. Voir Doc. 4361. rapport de la commission des questions économiques et du développement. Texte adopté par la Commission Permanente, agissant au nom de l'Assemblée, le 28 juin 1979.

9. Invite sa commission des questions économiques et du développement à suivre cette question dans le contexte de ses rapports périodiques sur les activités de la Conférence européenne des ministres des Transports, à examiner de plus près les mesures à prendre pour constituer une base commune de soutien financier aux chemins de fer, et à rechercher si les règles de concurrence entre le rail et d'autres moyens de transport, en particulier le transport routier, sont équitables ;

10. Invite les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe à se concerter pour :

10.1. continuer à financer les recherches et les essais indispensables en vue d'introduire l'attelage automatique dans les chemins de fer d'Europe, au plus tard en 1995 ;

10.2. inviter leurs compagnies ferroviaires à continuer de n'acquérir que du matériel roulant apte à être ultérieurement converti à l'attelage automatique ;

10.3. relancer les activités des organisations internationales compétentes dans ce domaine, en particulier celles de la Conférence européenne des ministres des Transports, en vue d'élaborer des politiques européennes rationnelles en matière de transports, notamment en établissant des critères objectifs pour la définition des obligations incombant aux chemins de fer en tant qu'entreprise commerciale et service public.