



Résolution 815 (1984)¹

Réponse aux vingt-huitième et vingt-neuvième rapports annuels de la CEMT

Assemblée parlementaire

L'Assemblée

1. Considérant les 28^e et 29^e rapports annuels de la CEMT ([Doc. 5150](#) et [5151](#)), le rapport de sa commission des questions économiques et du développement y portant réponse ([Doc. 5164](#)), ainsi que l'avis présenté par sa commission de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux ([Doc. 5166](#)) ;
2. Rappelant les liens historiques entre le Conseil de l'Europe et la CEMT dont les Etats membres, à l'exception de la Finlande et de la Yougoslavie, sont également membres du Conseil de l'Europe, et soulignant à nouveau l'importance d'une coopération étroite entre ces deux institutions, surtout dans les domaines où elles peuvent être le plus utilement complémentaires, comme l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, la coopération juridique et la promotion de la sécurité routière ;
3. Observant qu'en 1981 et 1982, le transport de marchandises a diminué, notamment celui effectué par les chemins de fer, la voie navigable et les oléoducs, alors que, dans la même période, le transport des voyageurs a connu une légère progression, surtout le transport routier privé, et déplorant que, sur le plan de la sécurité routière, le nombre des tués sur la route ait augmenté en 1982, pour la première fois depuis 1976 ;
4. Réaffirmant qu'une politique globale des transports doit :
 - a. participer au redressement économique et au développement régional ;
 - b. servir essentiellement les intérêts socio-économiques de l'ensemble de la population ;
 - c. reconnaître effectivement à chacun l'exercice du droit à la mobilité ;
 - d. considérer la complémentarité des différents modes de transport ;
 - e. s'intégrer dans une politique sociale, économique et financière générale et tenir dûment compte des aspects relatifs à une utilisation rationnelle de l'énergie, la politique industrielle, sociale et de l'emploi, l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, la sécurité et la politique budgétaire ;
 - f. promouvoir le principe de la liberté de choix du mode de transport par l'usager et satisfaire la demande de transport au moindre coût social, sans tenir compte exclusivement de la rentabilité commerciale à court terme ;
 - g. viser à relier entre elles, dans des conditions de rapidité, de confort et de tarifs satisfaisantes, les métropoles européennes et à désenclaver les régions périphériques de l'Europe notamment les zones frontalières ;
5. Se réjouissant qu'en 1981 et 1982 la CEMT ait manifesté un regain d'intérêt pour les chemins de fer, mais regrettant que certains gouvernements des Etats membres n'accordent pas suffisamment d'intérêt, dans leurs investissements en matière d'infrastructures, à ce mode de transport, déjà gravement affecté par la crise économique et la régression du commerce international ;

1. Discussion par l'Assemblée le 1^{er} février 1984 (26^e séance) (voir [Doc. 5164](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, et [Doc. 5166](#), avis de la commission de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux). Texte adopté par l'Assemblée le 1^{er} février 1984 (26^e séance)



6. Estimant que, malgré des efforts méritoires, la CEMT n'a pas suffisamment donné en 1981 et 1982 des impulsions nouvelles à une politique européenne des transports encore trop hésitante, même au sein des Communautés européennes comme en témoigne le recours en carence introduit par le Parlement européen le 22 janvier 1983 contre le Conseil des Communautés européennes, pour avoir « violé le traité CEE... en négligeant d'instaurer une politique commune dans le secteur des transports » ;

7. Convaincue qu'afin de réaliser des progrès plus tangibles, la CEMT devrait s'attaquer de manière plus déterminée aux principaux problèmes qui font obstacle à l'amorce d'une véritable politique européenne des transports, à savoir :

- a. la concurrence dispendieuse entre les différents modes de transport ;
- b. la subsistance de distorsions de concurrence, dues notamment aux modalités d'imputation des coûts d'infrastructure discriminatoires à l'égard des chemins de fer - dont il s'agirait de discipliner davantage l'organisation administrative et les faiblesses bureaucratiques - et de rigidités administratives et insuffisances d'infrastructures, notamment aux frontières ;
- c. le manque d'harmonisation sociale dans les différents modes qui entraîne des formes de concurrence déguisée ;
- d. le manque de coordination internationale en matière de recherche ferroviaire ;
- e. le poids des contraintes externes : environnement, utilisation rationnelle de l'énergie, amélioration des conditions de travail, aménagement du territoire et difficultés budgétaires ;
- f. l'absence d'un véritable réseau de trains à grande vitesse ;
- g. la surcapacité structurelle de la batellerie et l'insuffisance des investissements dans les voies navigables intérieures,

8. Invite la CEMT :

- a. à accélérer ses activités visant à l'élimination des distorsions de concurrence entre les différents modes de transports, notamment dans les domaines suivants :

harmonisation des conditions sociales dans le but d'améliorer le sort des travailleurs du secteur des transports, d'accroître la sécurité du trafic et de réaliser un meilleur équilibre intra- et intermodal ;

imputation la plus correcte possible des coûts d'infrastructure, grâce à des plans comptables communs à tous les transports, de manière à évaluer le coût réel de chaque mode pour la collectivité, et l'instauration d'un système commun de tarification de l'usage des infrastructures dans le secteur du transport international routier de marchandises ;

harmonisation des taxes frappant les carburants et introduction concertée de l'essence sans plomb ;

participation des usagers aux coûts qui découlent de la protection de l'environnement, notamment par l'application du principe « pollueur= payeur » ;

harmonisation technique des matériels de transport, en particulier des normes applicables aux vitesses maximales, aux dimensions et au chargement des véhicules routiers ;

- b. à promouvoir des politiques et des projets plus audacieux pouvant contribuer à la relance des activités économiques, par exemple :
 - a. un réseau européen pour trains à grande vitesse, dont l'épine dorsale pourrait être constituée dans un premier temps par un axe Amsterdam-Milan, qui permettrait de relier entre elles les métropoles européennes et de désenclaver des régions périphériques, en particulier frontalières, grâce à des ramifications appropriées mises en service de façon coordonnée ; la construction d'un tel réseau pourrait apporter une contribution appréciable en matière d'emplois et de commandes à l'industrie sidérurgique ;
 - b. la revalorisation des infrastructures ferroviaires dans les zones portuaires ;
 - c. la construction du tunnel sous la Manche, à la lumière des propositions figurant dans la [Résolution 767 \(1982\)](#) de l'Assemblée ;
- c. à présenter des propositions plus concrètes en vue de la promotion commerciale des divers modes de transport, en particulier des chemins de fer dans le secteur touristique et de la batellerie ;

- d. en matière de transports urbains, à analyser davantage les possibilités d'améliorer la complémentarité et la tarification unique des divers transports en commun dans une même zone, d'étendre les superficies piétonnes de manière à désengorger le centre des villes et d'encourager la construction dans les grandes villes du transport automatisé urbain ;
 - e. en matière de transports fluviaux, à aider à l'aménagement et notamment à la mise au gabarit international d'un plus grand nombre de canaux, et à favoriser la commercialisation de la batellerie par l'harmonisation des législations concernant les tours de rôle en Europe occidentale et la conclusion entre chargeurs et organisations de bateliers de contrats au tonnage et de contrats à temps ;
 - f. à garder en mémoire les propositions figurant dans la [Résolution 697 \(1979\)](#) de l'Assemblée relative à l'introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer européens ;
 - g. en matière de transports internationaux routiers, à s'efforcer d'augmenter les contingents multilatéraux qui, pour ce mode de transport, représentent la forme la plus avancée de l'intégration européenne ;
 - h. à poursuivre et à multiplier ses activités en matière de transports combinés, de sécurité routière et d'amélioration des conditions de transport des personnes handicapées ;
 - i. à jouer un rôle plus politique et à assurer un équilibre stratégique entre ses recherches techniques et ses réflexions aux gouvernements de ses Etats membres quant à des orientations politiques en matière de transports à l'échelle européenne ;
 - j. à développer davantage une approche interdisciplinaire entre les spécialistes de l'aménagement du territoire et des transports, notamment par un renforcement à tous les niveaux de la collaboration avec la Conférence européenne des ministres responsables de l'Aménagement du territoire (CEMAT) ;
9. Invite les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEMT :
- 9.1. à ne procéder qu'avec la plus grande prudence à tout démantèlement des réseaux de chemins de fer existants, notamment dans les zones frontalières et portuaires, et à tenir compte, dans leur politique des transports, du fait que le chemin de fer est le moyen de transport le plus économe en énergie, le plus fiable pour les horaires et la sécurité, et le moins polluant ;
 - 9.2. à rétablir, dans leurs investissements dans le secteur des transports, un meilleur équilibre entre les divers modes et à cesser de privilégier de manière excessive les communications routières ;
 - 9.3. à mieux concerter leurs efforts de recherche en matière de transports ferroviaires ;
 - 9.4. à donner leur appui :
 - a. à la création d'un réseau européen pour trains à grande vitesse pour ce qui est des longues distances, et
 - b. à la mise en oeuvre de moyens de transport sur rail modernes et rapides dans les agglomérations urbaines pour ce qui est des courtes distances, à la lumière en particulier des avantages offerts par la rapidité des déplacements et par la création d'emplois nouveaux dans les régions confrontées à de graves problèmes de chômage, notamment les régions sidérurgiques ;
 - 9.5. à réexaminer de manière urgente les mesures de sécurité routière actuellement en vigueur dans chaque pays membre, de manière à promouvoir des normes de conduite communes et mieux adaptées, en ce qui concerne les attitudes au volant et le degré de compétence des conducteurs, ainsi qu'une plus grande prise de conscience des considérations de sécurité routière ;
 - 9.6. à donner suite, s'ils ne l'ont pas encore fait, aux recommandations figurant dans la [Résolution 766 \(1982\)](#) de l'Assemblée portant réponse aux 26e et 27e rapports annuels de la CEMT, en particulier à l'égard de l'harmonisation des législations concernant l'accès aux transports publics et leur utilisation par des personnes physiquement handicapées et l'assurance obligatoire des conducteurs, de la construction de pistes cyclables et de la sécurité des automobiles ;
 - 9.7. à tenir pleinement compte, dans leur politique des transports, de l'importance d'une prévention des nuisances ;
 - 9.8. à entretenir dans leurs parlements nationaux une information régulière permettant la tenue d'un débat périodique sur la mise en oeuvre des diverses résolutions adoptées dans le cadre de la CEMT.