Résolution 858 (1986)[1]

Réponse aux trente et trente-et-unième rapports annuels de la CEMT

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Considérant les 30e et 31e rapports annuels de la CEMT (Doc. 5469), le rapport de sa commission des questions économiques et du développement y portant réponse (Doc. 5512), l'avis présenté par sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux (Doc. 5520), ainsi que les récents travaux de la Conférence permanente des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe (CPLRE) en matière d'axes de communication en Europe ;

2. Constatant que le secteur des transports ne croît que lentement alors qu'il devrait jouer un rôle moteur dans la croissance économique et l'aménagement du territoire de l'Europe ;

3. Estimant que les récentes perturbations dans ce secteur rendent encore plus actuelles les recommandations figurant dans sa Résolution 815 (1984), notamment dans le domaine du passage des frontières, de la sécurité routière, des effets sur l'environnement et des transports urbains, ainsi que de la nécessaire relance des chemins de fer ;

4. Saluant la décision de la Communauté européenne de proclamer l'année 1986 « Année européenne de la sécurité routière » ;

5. Réaffirmant que le droit au déplacement reconnu à tout citoyen européen, sans oublier les personnes handicapées, exige un réel libre choix du moyen de transport, ce qui implique l'instauration de conditions de concurrence plus saines, notamment par l'harmonisation des normes sociales et une juste évaluation des contraintes pesant plus particulièrement sur les transports publics ;

6. Préoccupée par le manque de véritable politique européenne des transports dont témoigne l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes de mai 1985, et par la tendance des gouvernements à se désengager du financement des grandes infrastructures de transport ;

7. Félicitant la CEMT de ses nombreuses activités en 1983 et 1984, et l'encourageant à poursuivre ses « discussions politiques fondamentales » sur l'harmonisation des péages, taxes et autres redevances, et sur l'élargissement du système de contingent multilatéral, discussions que l'Assemblée suivra de très près en vue d'y consacrer, si nécessaire, un débat spécifique ;

8. Regrettant toutefois la timidité de la CEMT sur des projets aussi importants pour la construction de l'Europe que la création d'un réseau européen de trains à grande vitesse et la liaison fixe trans-Manche, et sur la rationalisation des efforts de recherche en matière de technologies nouvelles de transport,

1. Discussion par l'Assemblée le 30 janvier 1986 (27e séance) (voir Doc. 5469, 30e et 31e rapports annuels de la CEMT, Doc. 5512, rapport de la commission des questions économiques et du développement, etDoc. 5520, avis de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux). Texte adopté par l'Assemblée le 30 janvier 1986 (27e séance).

9. Considère que la CEMT doit être le cadre privilégié des discussions des ministres européens des Transports en vue de l'élaboration d'une politique des transports à l'échelle de l'Europe occidentale, et encourage la Communauté européenne à établir avec la CEMT des relations de travail plus efficaces, tout en évitant de paralyser celle-ci dans son action et en prenant en compte les intérêts des pays membres de la CEMT qui ne font pas partie de la Communauté ;

10. Demande à la CEMT d'apporter sa contribution à la création des infrastructures de transport d'intérêt européen telles que le réseau européen de chemins de fer à grande vitesse, la liaison fixe trans-Manche, la liaison entre la Scandinavie et l'Europe continentale, l'amélioration des transversales alpines et l'étude de tunnels de base, ainsi que le lien fixe à travers le détroit de Messine ;

11. Demande aux gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEMT ainsi qu'à la Communauté européenne de faire face aux responsabilités qui leur incombent dans le financement des grandes infrastructures de transport, par exemple en lui consacrant des ressources budgétaires, en apportant leur garantie à des emprunts ou en créant à cette fin un nouvel instrument financier à l'échelle européenne ;

12. Invite les centres de recherche privés et publics, industriels et universitaires, à coordonner davantage leurs efforts et travaux de recherches en matière de technologies de transport, et à les intégrer dans le cadre du projet Eurêka ;

13. Charge ses commissions compétentes d'organiser, en collaboration avec la CEMT, la Communauté européenne et la CPLRE, une audition sur le réseau européen de trains à grande vitesse, en mettant l'accent sur les tracés, les technologies, le financement et les implications économiques ;

14. Recommande aux Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEMT d'adopter les mesures préconisées ci-après :

a. En ce qui concerne le trafic urbain :

- *a.* amélioration de la qualité de la vie dans les zones urbaines par des réductions appropriées du trafic ;
- *b.* amélioration des infrastructures en vue de réduire au minimum les incidences du trafic sur la qualité de la vie ;
- *c.* déviation du trafic de transit en l'écartant des zones d'habitation ;
- *d.* création de voies spécifiques pour les transports publics et les cyclistes ;

b. En ce qui concerne le transport et l'environnement :

- *a.* participation de représentants des ministres de l'Environnement au Comité des questions relatives à l'environnement et aux transports de la CEMT ;
- *b.* poursuite des activités en cours pour déterminer le coût social des différents secteurs du transport en tenant compte du principe pollueur/payeur ;
- *c.* incitation à faire passer le trafic de marchandises à longue distance de la route au rail, entre autres en améliorant le rendement des chemins de fer, et coordination internationale des systèmes de ferroutage ;
- *d.* pleine reconnaissance des fonctions économiques et sociales des chemins de fer et promotion du trafic ferroviaire ; par ailleurs, le contrôle des trains aux frontières devrait être considérablement accéléré ;
- *e.* obligation pour les administrations ferroviaires d'améliorer et d'intensifier l'utilisation du matériel roulant existant ;
- *f.* coopération plus étroite des sociétés de chemin de fer européennes ;
- *g.* introduction obligatoire de normes de gaz d'échappement pour tous les véhicules à moteur, similaires à celles en vigueur aux Etats-Unis ;
- *h.* contrôles plus stricts en ce qui concerne le grave problème des véhicules routiers surchargés et mal chargés ;
- *i.* garantie d'offrir de l'essence sans plomb dans tous les pays européens comme contribution à la diminution de la pollution de l'environnement ;

15. Demande à la CEMT d'organiser, lors de sa prochaine réunion, un colloque avec des représentants de l'Assemblée parlementaire en vue de procéder à un échange de vues sur les problèmes d'intérêt commun.