Résolution 938 (1990)[1]

Réponse aux 34e et 35e rapports annuels de la CEMT (1987 et 1988)

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Ayant pris connaissance des 34e et 35e rapports annuels de la CEMT (Doc. 6063 et 6066), du rapport de sa commission des questions économiques et du développement y portant réponse (Doc. 6161) et de l'avis présenté par sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux (Doc. 6164) ;

2. Consciente qu'avec l'intégration et la croissance économiques futures en Europe, les aménagements de transport dans notre continent, en particulier ses routes, aéroports et couloirs aériens, seront encore davantage sollicités ;

3. Convaincue dès lors que, dans les prochaines années, l'Europe sera, en matière de transports, confrontée à des défis majeurs, dont trois se détachent par l'attention prioritaire qu'il convient de leur accorder : l'intégration dans la zone du Conseil de l'Europe, la coopération Est-Ouest et la maîtrise des problèmes environnementaux liés aux transports ;

4. Reconnaissant qu'en Europe les routes en particulier sont si encombrées et affectent à ce point l'environnement qu'il faut maintenant accorder plus d'attention au potentiel de transports ferroviaire et maritime ;

5. Consciente cependant que, pour assurer le succès de cette réorientation, il faudra peut-être définir une nouvelle politique des prix, qui tienne mieux compte des « coûts externes » pour la société et l'environnement des différents modes de transport ;

6. Persuadée, d'autre part, que d'importants investissements infrastructurels sont nécessaires pour permettre une évolution en ce sens, notamment aux interfaces route/rail, port/rail et port/route ;

7. Déplorant l'augmentation tragique du nombre d'accidents de la route en Europe au cours des dernières années, et convaincue qu'il faut en chercher la cause dans l'insuffisance des mesures préventives dans des domaines tels que le comportement des conducteurs, le contrôle de la circulation et la gestion de son débit, la séparation des couloirs de circulation, le contrôle des véhicules et la recherche en matière d'accidents ;

8. Se félicitant de l'ambitieux projet « Rail 2000 » et d'autres initiatives récentes de la Suisse, grâce auxquels ce pays compte accroître sensiblement sa capacité de transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes ;

9. Déclarant comprendre les mesures prises par la Suisse et par l'Autriche pour protéger le fragile milieu alpin et épargner des populations durement agressées, et exprimant sa préoccupation en particulier devant les mesures de représailles envisagées contre l'Autriche,

---

1. Discussion par l'Assemblée le 1er février 1990 (28e séance) (voir Doc. 6161, rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Aho ; et Doc. 6164Doc. 6164, avis de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux, rapporteur: M. Bösch). Texte adopté par l'Assemblée le 1er février 1990 (28e séance).

10. Invite les Etats membres de la CEMT et du Conseil de l'Europe :

10.1. à utiliser pleinement les structures de la CEMT pour coordonner les questions de transport dépassant le cadre purement national, et à définir au sein de la CEMT une politique européenne cohérente des transports, associant à la fois les pays membres et les pays non membres de la Communauté européenne ;

10.2. à éviter en particulier que la réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne, prévue pour 1993, n'entraîne une coupure en Europe dans le domaine des transports ;

10.3. à appuyer les efforts de la CEMT pour développer ses relations avec les pays d'Europe centrale et de l'Est, et pour intégrer le système de transport de ces pays dans celui de l'Europe occidentale, et à mobiliser aussi à cette fin les ressources et l'expérience de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies ;

10.4. à associer étroitement, dans ce but, des pays d'Europe centrale et de l'Est aux travaux de la CEMT ;

10.5. à prendre pour critère, dans la définition des politiques futures, non seulement le rapport coût/ efficacité d'un mode de transport donné, mais aussi sa compatibilité avec un environnement propre, ce qui signifie qu'il faudra parfois sacrifier l'impératif économique au souci de maximiser l'avantage social et environnemental ;

10.6. à s'assurer la maîtrise de la demande de services dans le domaine des communications et des transports en procédant à une rationalisation accrue, en évitant les voyages à vide et en renforçant les contrôles pour empêcher les abus quant aux dispositions relatives aux subventions interétatiques ;

10.7. à s'engager dans la voie d'une véritable intégration européenne du réseau ferroviaire de l'Europe qui, en dépit de son vaste potentiel, traite moins d'un cinquième des marchandises transportées dans la zone de la CEMT et dont le fonctionnement repose en grande partie sur une base nationale de plus en plus dépassée, en portant une attention particulière au développement de liaisons ferroviaires est-ouest appropriées ;

10.8. à développer une approche paneuropéenne pour le transit transalpin, en prenant en compte, au moyen de réglementations spéciales, la situation topographique et écologique particulière des pays alpins ;

10.9. à aider les pays alpins dans leurs efforts pour assurer le plus possible par voie ferroviaire les transports transalpins, grâce aux « transports combinés » ou au « ferroutage » (transport de camions sur des wagons) ;

10.10. à renforcer leurs efforts pour relier les principales villes d'Europe par des réseaux intégrés de trains à grande vitesse, car c'est là le seul remède à long terme à l'encombrement des routes et des aéroports ;

10.11. à se tourner davantage vers les voies navigables et la mer en Europe, qui sont sous-utilisées alors pourtant qu'elles constituent, et de loin, le mode de transport le plus économe en énergie, à procéder aux investissements infrastructurels nécessaires à cet effet et à envisager d'élargir au transport maritime les compétences de la CEMT ;

10.12. à prévoir des dispositions générales législatives et fiscales visant à favoriser le transfert des transports de marchandises sur le rail ;

10.13. à accroître leurs investissements dans les « transports combinés », c'est-à-dire à utiliser davantage les possibilités de transport ferroviaire et, le cas échéant, fluvial et maritime en relais du transport routier, et à harmoniser toutes les normes qui entrent en ligne de compte à cet égard, comme la taille des conteneurs ;

10.14. à appuyer la CEMT dans les efforts intensifs qu'elle déploie depuis longtemps pour réduire l'hécatombe routière, notamment en influençant le comportement des conducteurs ;

10.15. à charger la CEMT de trouver des solutions aux problèmes d'environnement liés aux transports et, dans ce but, de se concentrer sur un renforcement de la réglementation concernant les gaz d'échappement pour tous les véhicules à moteur - plus particulièrement le moteur diesel - sur les techniques de propulsion routière peu polluantes et peu bruyantes, et sur la diminution de la proportion des polluants dans le carburant ;

10.16. à demander à la CEMT de promouvoir la réduction générale de la vitesse, aussi bien dans les agglomérations qu'à l'extérieur, en relation avec les conséquences sur la gravité des accidents, sur la consommation de carburant et sur la pollution atmosphérique ;

10.17. à conclure une version révisée de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), valable pour toute la zone de la CEMT, faute de quoi les règles régissant les conditions de travail des chauffeurs professionnels seront différentes selon qu'il s'agira de pays membres ou non membres de la CEE ;

11. Demande aux Etats membres de la Communauté européenne et de l'AELE de fixer des normes communes le plus élevées possible de protection de l'environnement en matière de transports, notamment grâce à une réduction de la pollution par les véhicules à moteur.