



Résolution 977 (1992)¹

Problèmes de transport européen : réponse aux 36e et 37e rapports annuels de la CEMT (1989 et 1990)

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée a pris connaissance des 36e et 37e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) ([Doc. 6295](#) et [Doc. 6523](#), portant respectivement sur 1989 et 1990), du rapport de la commission des questions économiques et du développement ([Doc. 6539](#)) et de l'avis présenté par sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux ([Doc. 6551](#)).
2. La réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne, la conclusion récente de l'accord sur l'Espace économique européen entre la Communauté et les pays de l'AELE, ainsi que le processus de réforme politique en Europe centrale et de l'Est contribueront ensemble à une augmentation rapide des échanges en Europe et imposeront, par conséquent, une charge supplémentaire aux systèmes de transport du continent, déjà saturés, comme l'est surtout le réseau routier.
3. Les investissements dans le secteur des transports n'ont pas été ces dernières années à la mesure du formidable accroissement du volume du trafic, surtout sur les routes, et il est urgent que les infrastructures de transport, notamment d'Europe centrale et de l'Est, fassent l'objet d'améliorations si l'on veut assurer la croissance économique.
4. Les problèmes d'environnement engendrés par le transport, notamment par les véhicules routiers, imposent des limites de plus en plus strictes à la poursuite de l'expansion et exigent la mise en circulation de camions et d'automobiles conformes aux normes de respect de l'environnement, un transfert du trafic routier vers le rail ou le transport combiné (rail/route), un examen approfondi de la congestion et de la pollution engendrées par le trafic aérien, et une réduction de la distance entre producteurs et consommateurs par plusieurs moyens (notamment grâce au développement des systèmes de logistique et de distribution physique, ou par une décentralisation de la production).
5. L'expansion des transports terrestres va être freinée de plus en plus par la rareté des sols pouvant être mis à la disposition des infrastructures de communication ferroviaire et surtout routière, compte tenu des autres besoins en espace de la société européenne et du caractère limité et non extensible des surfaces et des sols.
6. L'Assemblée se félicite de la conclusion, en octobre 1991, entre la Communauté européenne, d'une part, et l'Autriche et la Suisse, d'autre part, d'un accord sur le transit transalpin, dans lequel elle voit un pas important vers la réalisation des objectifs mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus, compte tenu notamment des mesures que l'accord prévoit pour protéger l'environnement et favoriser le rail et le transport combiné.
7. Par ailleurs, l'Assemblée se réjouit de l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube, prévue pour 1992, qui facilitera le commerce entre l'Est et l'Ouest, et qui, s'il est étendu de façon à être relié aux canaux existants, pourrait considérablement désengorger les réseaux routier et ferroviaire.

1. Discussion par l'Assemblée le 6 février 1992 (25e séance) (voir [Doc. 6539](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur : M. Miville ; et [Doc. 6551](#), avis de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux, rapporteur : M. Dimmer). Texte adopté par l'Assemblée le 6 février 1992 (25e séance).



8. En conclusion, l'Assemblée invite les Etats membres de la CEMT et du Conseil de l'Europe :
- 8.1. à assurer par tous les moyens la mise en œuvre des décisions prises ou prévues par le Conseil des ministres de la CEMT en vue d'améliorer la structure des transports européens - et notamment son intention de renforcer la coordination des activités entre les Etats membres et avec d'autres pays européens ;
 - 8.2. à réaliser aussi rapidement que possible les objectifs fixés dans la Déclaration de Prague, adoptée par la Conférence paneuropéenne des transports organisée par la Communauté européenne dans cette ville en octobre 1991, et notamment ceux qui ont trait à la définition d'une politique européenne concertée des transports et à l'accroissement de l'aide aux pays d'Europe centrale et de l'Est en vue de la modernisation de leurs infrastructures de transport ;
 - 8.3. à continuer plus particulièrement de développer les relations entre les membres de la CEMT et les pays d'Europe centrale et de l'Est, et à augmenter l'aide accordée à ces pays pour l'aménagement de leurs systèmes de transports et les domaines de l'informatique et des télécommunications ;
 - 8.4. à promouvoir une amélioration tangible des infrastructures européennes de transport au moyen d'un programme d'investissements coordonné à l'échelon international et, ce faisant, à donner la priorité au rail plutôt qu'à la route ;
 - 8.5. à accorder une attention particulière à la contribution potentielle du « ferroutage » (transport de camions sur des wagons) et aux transports « combinés » (rail/route et éventuellement mer) - ces derniers exigeant notamment une harmonisation des normes en matière de conteneurs ;
 - 8.6. à appuyer la CEMT dans les efforts qu'elle déploie pour accroître la sécurité routière ;
 - 8.7. à réduire le gaspillage de ressources entraîné par le « retour à vide » de camions, notamment en mettant en place des banques de données informatisées, interconnectées à l'échelon international, et en donnant aux camionneurs des possibilités accrues de charger du fret à l'étranger (cabotage);
 - 8.8. à empêcher l'apparition d'une situation dans laquelle le durcissement de la concurrence dans le secteur des transports routiers entraînerait un moindre respect des normes de sécurité (par exemple des véhicules non conformes ou transportant des produits dangereux, ou une durée excessive du temps de conduite) et, par contre, à poursuivre leurs efforts en vue de la conclusion d'un accord européen révisé relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, applicable à l'ensemble de la zone de la CEMT ;
 - 8.9. à promouvoir la mise en place d'un réseau de trains à grande vitesse à titre d'alternative au transport routier, à condition que les normes en matière d'environnement soient respectées ;
 - 8.10. à favoriser, dans l'esprit de la [Résolution 964 \(1991\)](#) de l'Assemblée relative aux politiques européennes de transport aérien, une coopération plus étroite entre la CEMT et la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), sachant que les problèmes de transport globaux de l'Europe, y compris les conséquences pour l'environnement, ne peuvent être résolus de manière satisfaisante qu'en adoptant une démarche globale ;
 - 8.11. à éviter que la réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne, prévue pour 1993, n'entraîne une coupure en Europe dans le domaine des transports et, dans ce but, à renforcer le rôle de la CEMT ;
 - 8.12. à placer la réalisation des infrastructures de transport dans le contexte d'une planification globale de l'espace européen et à prendre le schéma directeur européen de l'aménagement du territoire comme référentiel spatial, sachant qu'il faut veiller à une utilisation parcimonieuse du sol et à un développement équilibré et durable de toutes les régions de l'Europe, et, d'une manière générale, à concilier tout développement futur des transports européens avec la sauvegarde de l'environnement, condition de la survie de l'homme.