



Résolution 1023 (1994)¹

Problèmes de transport européens (réponse aux 38e et 39e rapports annuels de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT))

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée a pris connaissance des 38e et 39e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) ([Doc. 6714](#) et [Doc. 6964](#) portant respectivement sur 1991 et 1992), du rapport de sa commission des questions économiques et du développement ([Doc. 6978](#)), et de l'avis présenté par sa commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux ([Doc. 6995](#)).
2. L'Assemblée se félicite de l'expansion rapide de la CEMT, qui compte désormais trente Etats membres. Elle espère que l'organisation réunira bientôt tous les pays d'Europe afin de pouvoir relever les nombreux nouveaux défis auxquels le continent doit faire face.
3. Les investissements des pays membres de la CEMT dans les infrastructures de transport sont insuffisants, depuis plusieurs années, pour répondre à la demande. La situation du trafic routier, en particulier, reste précaire, avec des menaces d'engorgement en un certain nombre de points situés surtout, en Europe occidentale, sur l'axe nord-sud qui relie les Pays-Bas à l'Italie en passant par l'Allemagne, et en Europe centrale et orientale.
4. L'Assemblée déplore l'insuffisance des progrès réalisés dans l'établissement d'une coopération entre les réseaux ferroviaires nationaux visant à créer un réseau ferroviaire paneuropéen efficace pour le transport des voyageurs et des marchandises.
5. L'Assemblée regrette qu'en conséquence le déclin relatif du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport se poursuive et rappelle sa [Résolution 977 \(1992\)](#) dans laquelle elle invite les Etats membres de la CEMT et du Conseil de l'Europe à «donner priorité au rail sur la route» dans le cadre d'un programme d'investissement coordonné à l'échelon international, visant à améliorer les infrastructures de transport européennes.
6. En raison des atteintes à l'environnement causées en particulier par les véhicules routiers, il sera nécessaire d'examiner les moyens de freiner l'expansion du trafic routier, de concevoir des camions et des voitures plus respectueux de l'environnement et ayant un plus grand rendement énergétique, et de promouvoir une réorientation de la route vers le rail ou vers le transport combiné (rail/route).
7. L'Assemblée se félicite à cet égard des efforts considérables déployés par l'Autriche et par la Suisse pour faciliter le transit à travers les Alpes, et notamment du projet suisse NEAT (nouveaux tunnels alpins) qui prévoit plus de 90 kilomètres de nouveaux tunnels ferroviaires pour le transport combiné, pour un coût de 10 milliards de dollars. De tels investissements ouvrent la voie à une intégration harmonieuse et respectueuse de l'environnement de différents modes de transport. Dans ce contexte, l'Assemblée exprime l'espoir que

1. Discussion par l'Assemblée le 27 janvier 1994 (7e séance) (voir [Doc. 6978](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Efraimoglou; et [Doc. 6995](#), avis de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux, rapporteur: M. Mészáros). Texte adopté par l'Assemblée le 27 janvier 1994 (7e séance).



l'accord entre les deux pays alpins et l'Union européenne concernant le transit transalpin ne sera pas modifié au cas où des changements, notamment en cas d'adhésion de l'Autriche à l'Union européenne, interviendraient dans les relations entre cette dernière et ces deux pays.

8. Le développement économique de l'Europe centrale et orientale passe obligatoirement par l'expansion et la modernisation rapides de ses réseaux routier et ferroviaire, y compris les infrastructures. Cette remarque s'applique non seulement aux liaisons est-ouest, mais également aux axes nord-sud qui relient la région à la Méditerranée.

9. L'Assemblée se félicite de l'organisation de la 4e Conférence CEMT-Conseil de l'Europe sur la formation des enfants et des jeunes à la sécurité routière, qui se tiendra en mars 1994 à Strasbourg; elle espère que cette conférence produira des résultats concrets pour la coopération européenne dans ce domaine, en particulier en Europe centrale et orientale, et décide de faire rapport en temps utile sur ses conclusions.

10. En conclusion, l'Assemblée invite les Etats membres de la CEMT et du Conseil de l'Europe:

10.1. à assurer par tous les moyens la mise en œuvre des décisions prises par le Conseil des ministres de la CEMT concernant une politique européenne future des transports, et notamment des orientations adoptées lors de sa réunion de Noordwijk, Pays-Bas, en mai 1993, en vue d'accroître l'accessibilité des régions périphériques et d'améliorer les réseaux de transport en Europe centrale et orientale;

10.2. à favoriser l'adoption de solutions paneuropéennes aux problèmes de transport du continent - en particulier à éviter tout clivage entre les membres de l'Union européenne et d'autres pays européens - et à développer un plan d'investissement général pour un système ferroviaire paneuropéen;

10.3. à attacher la même importance aux liaisons de transport nord-sud qu'aux liaisons est-ouest dans leur coopération avec les pays d'Europe centrale et orientale, et à chercher à établir des priorités en se fondant sur des études appropriées et sur des expériences de simulation en ce qui concerne la demande à long terme;

10.4. à prévoir en particulier des autoroutes modernes reliant les Etats baltes à la Bulgarie, à la Grèce et à la Turquie, et reliant la péninsule Ibérique aux Balkans;

10.5. à poursuivre les travaux entrepris par la CEMT sur la «télématique des transports» - c'est-à-dire l'utilisation de l'informatique pour aider à la gestion du trafic - et en particulier à réaliser l'objectif de la CEMT consistant à assurer l'«interopérabilité» entre les différents systèmes nationaux, tout en tenant compte de la nécessité de protéger la vie privée des citoyens;

10.6. à donner suite à l'appel lancé par l'Assemblée, dans sa [Résolution 938 \(1990\)](#) relative aux problèmes de transport européens, les invitant à «envisager d'élargir au transport maritime les compétences de la CEMT», notamment en ce qui concerne la sécurité des navires, et à favoriser le développement des modalités d'intégration entre le transport par voie fluviale et par voie maritime;

10.7. à favoriser une coopération étroite entre la CEMT et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), ainsi qu'avec l'Union européenne, sur les problèmes des interfaces entre le transport aérien et les autres modes de transport, tels que le transport en provenance et à destination des aéroports ou le développement des trains à grande vitesse;

10.8. à choisir les mêmes dates pour la fin de l'heure d'été dans toute l'Europe, dans l'intérêt de l'efficacité des transports;

10.9. à placer la protection de l'environnement au centre des politiques de transport européen, conformément aux accords conclus lors de la conférence organisée par les Nations Unies en 1992 sur l'environnement et le développement. Des mesures devraient viser à freiner le réchauffement mondial en réduisant les émissions de CO2 par une amélioration de la conception des véhicules et des moteurs, ainsi que par les recherches sur les carburants de substitution, et à réduire le bruit des véhicules et les émissions nocives pour la santé de l'homme et les bâtiments. Il est également nécessaire que les coûts sociaux des dommages causés à l'environnement soient reflétés dans les coûts totaux des transports;

10.10. à prendre en considération les principes de l'aménagement du territoire favorables à l'environnement dans tous projets relatifs à l'extension et à l'amélioration des voies de transport, donnant la priorité à l'amélioration des voies existantes;

10.11. à introduire progressivement des solutions coordonnées en ce qui concerne le problème de la taxation du transport routier, visant à faire payer dans un premier temps les frais de route aux véhicules et dans un deuxième temps les frais externes qu'ils ont provoqués;

10.12. à poursuivre les consultations sur la question complexe de la privatisation des chemins de fer, en tenant compte du fait que la situation varie d'un pays à l'autre et en portant une attention particulière aux problèmes qui se posent à cet égard aux pays d'Europe centrale et orientale;

10.13. à aider, sur les plans pratique et théorique, les pays d'Europe centrale et orientale à moderniser leurs réseaux ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'efficacité et le confort du transport des voyageurs;

10.14. à faire en sorte que la carte Interrail, qui permet aux jeunes de voyager par le train dans toute l'Europe à des conditions financières avantageuses, soit maintenue et à inclure dans le système tous les pays européens;

10.15. à adopter des normes de sécurité suffisantes pour le transport par camion, par autocar et par rail - en ce qui concerne à la fois l'état des véhicules et la vigilance des chauffeurs, notamment sur les principales routes de vacances - par la conclusion rapide d'un accord paneuropéen révisé relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux.

11. L'Assemblée se félicite enfin vivement de l'ouverture récente de la liaison navigable Rhin-Main-Danube qui relie la mer du Nord à la mer Noire et considère que cette liaison revêt une très grande importance pour le développement économique futur de l'Europe, étant donné que le Danube représente un axe majeur entre l'ouest et l'est de l'Europe, et qu'il offre une alternative attrayante au réseau routier déjà surchargé dans la région.

12. Elle relève, toutefois, que la navigation sur le Rhin est toujours régie par une convention différente de celle qui s'applique à la navigation sur le Danube et invite la CEMT à promouvoir l'harmonisation des dispositions législatives correspondantes pour assurer le passage aisé de l'une à l'autre de ces deux voies navigables.

13. Nonobstant les nombreux progrès prometteurs qui pourraient améliorer grandement la situation du transport en Europe, l'Assemblée constate la prise de conscience croissante du fait que le transport et le trafic ne peuvent pas se développer sans limite. C'est pourquoi elle demande à la CEMT d'intensifier ses travaux visant à limiter ce développement à un niveau compatible avec un environnement sain.