



Résolution 1186 (1999)¹

Politiques de transport européennes (CEMT)

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée a pris note des 42e et 43e rapports annuels de la Conférence européenne des ministres du Transport (CEMT), qui couvrent respectivement 1995 et 1996, ainsi que des dernières modifications dans la situation des transports en Europe
2. L'Assemblée se félicite de l'accroissement de la composition de la CEMT – laquelle compte désormais trente-neuf Etats membres, y compris la Russie, qui a adhéré en 1997 – ainsi que de l'augmentation du nombre de membres associés et d'observateurs. Elle note avec grand intérêt l'adhésion de nombreux pays d'Europe du Sud-Est et de l'Asie centrale, étant donné l'urgence qu'il y a à améliorer les réseaux de transport de la région de la mer Caspienne – riche en pétrole, gaz et autres ressources naturelles – et d'autres régions du continent. L'Assemblée estime que la CEMT, étant la seule organisation paneuropéenne en matière de politique du transport totalement spécialisée dans ce domaine, devrait se voir dotée des ressources nécessaires pour lui permettre de relever les défis que posent son élargissement et l'importance croissante de sa mission.
3. L'Assemblée reconnaît et encourage sans réserve le rôle central de la CEMT en tant que « passerelle politique » entre ceux de ses Etats membres qui ne sont pas membres de l'Union européenne et cette dernière. Cela est d'autant plus vrai au regard du futur élargissement de l'Union européenne et de l'introduction de la monnaie unique dans l'Union européenne, mesure qui devrait relancer de manière significative les échanges, et donc le transport. Dans le même temps, l'Assemblée invite les pays non membres de l'Union européenne à faire tout leur possible pour intégrer les « acquis communautaires » de l'Union européenne, et demande à l'Union européenne de respecter les situations particulières et les préoccupations des Etats non membres, en particulier pour ce qui est de l'environnement.
4. L'Assemblée se félicite aussi de l'étroite coopération de la CEMT avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-Onu) concernant de nombreux aspects techniques du transport, et se féliciterait d'une coopération similaire avec la Commission européenne de l'aviation civile en vue d'élargir l'interface entre les transports terrestre et aérien.
5. L'Assemblée constate avec regret que – quarante ans après l'entrée en vigueur du Traité de Rome (avec sa promesse d'une politique des transports commune) et dix ans après que l'Europe eut surmonté ses divisions idéologiques – concrètement, aucune politique paneuropéenne des transports commune n'est encore mise en place. Malgré cela, l'Assemblée félicite la CEMT pour ses efforts en vue de forger une telle politique, que l'Assemblée estime vitale pour la prospérité et la paix futures du continent. Une approche commune de ce type est d'autant plus urgente que la congestion routière atteint des niveaux intolérables, que le transport ferroviaire a grand besoin d'être modernisé, que les voies navigables, transports maritimes sur de courtes distances et couloirs maritimes continuent d'être insuffisamment utilisés et que les contraintes sur l'environnement ne semblent pas aller en diminuant, en bref, alors que l'inaction commence à freiner tout développement économique ultérieur et toute croissance commune.

1. Discussion par l'Assemblée le 29 avril 1999 (15e séance) (voir [Doc. 8170](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Bloetzer). Texte adopté par l'Assemblée le 29 avril 1999 (15e séance).



6. L'Assemblée est persuadée qu'une politique des transports paneuropéenne commune de ce type devrait s'inspirer des principes suivants :

6.1. elle doit être proactive plutôt que réactive, stratégique plutôt que tactique, à long terme et tournée vers les besoins du futur plutôt qu'à court terme;

6.2. tout doit être fait pour amener à un niveau suffisant l'investissement dans les infrastructures de transport, dont le retard s'est accumulé au cours des vingt dernières années, notamment pour ce qui est de l'entretien des routes, des ponts et des voies ferrées, en ayant recours à la technologie la plus moderne pour cela;

6.3. aucune partie du continent ne doit être oubliée dans l'approche globale choisie en matière de transport, si l'on veut que tous les pays et régions d'Europe contribuent à une croissance et à un développement harmonieux et en bénéficient. Il convient de porter une attention particulière aux liaisons de transport entre les pays d'Europe centrale et orientale, et à celles reliant des régions d'Europe occidentale et d'Europe du Sud-Est;

6.4. l'Europe doit s'appuyer sur le potentiel de transport de tous les modes de transport disponibles pour parvenir à mieux les équilibrer les uns par rapport aux autres, en tenant compte en particulier de leur capacité à se connecter facilement entre eux. A l'heure actuelle, cela suppose des incitations pour réorienter le transport de marchandises de la route au rail (notamment par le transport combiné), aux voies d'eau terrestres, au transport maritime sur de courtes distances et au long cours; cela passe aussi par un choix plus large dans le transport des passagers, en plus de la route, allant des transports en commun dans les villes à davantage de trains à grande vitesse sur des trajets de distances moyennes entre différentes villes;

6.5. la concurrence devrait être renforcée au sein de chaque secteur de transport ainsi qu'entre eux, en s'appuyant sur un certain nombre de principes, parmi lesquels la sécurité, la mise en place de subventions pour des modes de transport ayant un intérêt pour la société tout entière afin de garantir une concurrence loyale entre eux, et la prise en compte de l'ensemble des coûts induits pour la société et l'environnement par les différents modes de transport, notamment le transport routier. Dans le cas des chemins de fer, une telle évolution peut passer par une dissociation accrue entre la propriété des infrastructures et l'exploitation de celles-ci; et la dérégulation, voire, selon le cas, la privatisation et une coopération plus dynamique entre les gouvernements nationaux pour que le transport ferroviaire international soit moins désavantagé par rapport au transport routier;

6.6. les intérêts des gens et de l'environnement devraient prendre le pas sur les considérations d'efficacité du transport, en particulier lorsqu'on en vient à la sécurité et aux effets nocifs (avant toute chose sur la santé publique) de la circulation et des infrastructures routières dans des régions rurales et de montagne vulnérables, notamment les Alpes. C'est devenu particulièrement manifeste après le catastrophique incendie du tunnel du Mont-Blanc, en mars 1999, qui a fait plus de quarante morts. Il faudrait reconnaître l'importance que revêt l'automobile pour le transport des passagers et pour améliorer leur qualité de vie. Il faut répartir équitablement les coûts entre tous ceux qui participent à la circulation, en fonction des dommages qu'ils causent, entre autres, à l'environnement

7. L'Assemblée observe avec inquiétude que le conflit armé qui touche le Kosovo et les zones environnantes perturbe considérablement le réseau de transports de l'Europe du Sud-Est. Il s'agit du trafic international sur le Danube, pratiquement paralysé depuis le bombardement de nombreux ponts en République fédérale de Yougoslavie et des liaisons routières, ferroviaires et aériennes à travers non seulement ce pays mais aussi d'autres pays de l'Europe du Sud-Est. Il est indispensable, pour le développement à long terme de l'Europe du Sud-Est, que les hostilités prennent fin à bref délai et que le rétablissement du réseau de transports s'accompagne d'une aide internationale généreuse.

8. L'Assemblée invite la CEMT et les Etats membres du Conseil de l'Europe à explorer de nouveaux moyens de réduire la congestion des routes, en prônant par exemple des horaires de travail mieux adaptés et en encourageant le travail à domicile grâce à l'informatique.

9. L'Assemblée se félicite de la libéralisation majeure menée à bien dans le transport routier international dans le cadre du système de quotas multilatéral instauré par la CEMT, et soutient fermement l'orientation prise plus récemment par cette dernière de lier ce système à l'exigence de véhicules plus sûrs et moins polluants. Elle invite les Etats membres de la CEMT à intensifier leurs efforts dans le cadre de ce programme. De plus, il convient de veiller à ce que les nouvelles règles de cabotage libéralisées applicables dans le transport routier dans l'Union européenne entraînent une concurrence loyale entre tous les Etats membres de l'Union européenne

10. Rappelant sa [Résolution 1147 \(1998\)](#) relative à la criminalité des affaires: une menace pour l'Europe, l'Assemblée invite la CEMT à redoubler d'efforts pour lutter, en coopération avec l'Union européenne et la CEE-Onu, contre la brusque augmentation des actes criminels qui touchent le transport international, tels que la fraude dans le système de transit, le vol de véhicules et de marchandises et les attaques contre les chauffeurs.

11. L'Assemblée se félicite des travaux de la CEMT en faveur de groupes vulnérables de la société tels que les enfants, les piétons, les cyclistes, les handicapés et les personnes âgées. Etant donné le rapide vieillissement de la plupart des sociétés européennes, elle invite la CEMT à explorer la possibilité d'organiser une conférence commune avec le Conseil de l'Europe sur le thème des politiques européennes de transport dans une Europe vieillissante, à la suite de celle qui s'était tenue en 1994 sur l'éducation à la sécurité routière pour les jeunes et les adolescents.

12. L'Assemblée estime que des transports en commun adaptés réduisent la congestion de la circulation et limitent les effets nocifs sur l'environnement et le patrimoine architectural. Elle invite la CEMT à travailler davantage dans ce domaine et à encourager l'élaboration d'une politique concertée à laquelle participeraient des gouvernements nationaux ainsi que des pouvoirs régionaux.