Parliamentary Assembly
Assemblée parlementaire
https://pace.coe.int

COUNCIL OF EUROPE
CONSEIL DE L'EUROPE

Résolution 1252 (2001)[1]

Technologies des transports et intégration européenne

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée considère que le secteur des transports revêt une importance particulière à l'égard de la coopération et de l'intégration européennes. Une bonne couverture par des systèmes de transport et de communication modernes et leur pénétration dans toutes les régions favoriseront le développement local et régional et, notamment, le développement de petites et moyennes entreprises dans une Europe décentralisée. La croissance sera stimulée et de nouveaux emplois seront créés sur tout le continent.

2. L'Assemblée rappelle les grands principes de la déclaration intitulée «Vers une politique de transport pour toute l'Europe – une série de principes communs», adoptée à l'occasion de la 3e Conférence paneuropéenne sur les transports, tenue du 23 au 25 juin 1997 à Helsinki (Finlande), ainsi que les travaux du 14e Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie du transport, organisé par la Conférence européenne des ministres des Transports du 21 au 23 octobre 1997 à Innsbruck (Autriche) et les travaux de la Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire, tenue les 7 et 8 septembre 2000 à Hanovre (Allemagne). Elle rappelle également les conclusions de son Séminaire sur la technologie des transports et l'intégration européenne, organisé conjointement avec l'Assemblée parlementaire pour la coopération économique en mer Noire les 7 et 8 octobre 1998 à Antalya (Turquie). Enfin, l'Assemblée rappelle sa Résolution 1186 (1999) relative aux politiques de transport européennes, qui fait partie de son mandat en tant que tribune parlementaire pour la Conférence européenne des ministres des Transports.

3. D'importantes mesures en faveur de l'intégration européenne restent à prendre dans le domaine des transports. La politique paneuropéenne commune des transports n'est pas encore une réalité et le marché des transports se développe plus ou moins de lui-même, engendrant ainsi une forte concurrence entre les différents modes de transport et les entreprises de ce secteur.

4. L'Union européenne progresse actuellement dans la constitution de réseaux de transports transeuropéens, dont l'achèvement est prévu pour 2010 au plus tard. Des projets ont été élaborés pour les trains à grande vitesse, la construction de routes, le développement des voies navigables intérieures, ainsi que pour la modernisation des lignes de chemin de fer traditionnelles et des infrastructures portuaires et aéroportuaires. L'Assemblée reconnaît l'importance de ce processus et met l'accent sur le fait qu'il doit absolument s'inscrire dans le cadre d'une politique continentale appropriée destinée à favoriser l'intégration européenne.

5. En raison des particularités économiques et techniques qui leur sont propres, les modes de transport possèdent différentes marges d'adaptation aux principales exigences des clients – souplesse, fiabilité, rapidité, ponctualité, sécurité, accès à l'information, suivi de la progression des marchandises expédiées, etc.– qui s'inscrivent toutes dans une logique de flux tendu. A cet égard, le transport routier (marchandises et passagers) offre d'énormes avantages. En outre, il n'est pas soumis aux contraintes liées au financement et à la mise en place des infrastructures.

1. Voir Doc. 9011, rapport de la commission de la science et de la technologie, rapporteur: M. Yürür; et Doc. 9095, avis de la commission des questions économiques et du développement, rapporteuse: Mme Calner. Texte adopté par la Commission permanente, agissant au nom de l'Assemblée, le 23 mai 2001.

6. Tandis qu'en Europe de l'Ouest, l'engorgement du trafic routier et les problèmes écologiques continuent d'augmenter, dans les pays d'Europe centrale et orientale – et notamment en Russie – le transport routier est sous-développé. Les pays d'Europe centrale et orientale ne doivent cependant pas suivre le modèle occidental de développement des transports, qui a engendré les problèmes que nous connaissons aujourd'hui, mais adopter, avec les pays occidentaux, une approche intermodale.

7. L'Assemblée attire en particulier l'attention sur les sérieux problèmes de transport que connaît l'Europe du Sud-Est, aggravés par les destructions causées au cours du conflit au Kosovo. Au nombre de ces problèmes figure le trafic international sur le Danube, qui est encore quasiment au point mort.

8. Consciente que l'un des principaux défis d'une politique européenne commune des transports réside dans la transformation du secteur traditionnel des transports en un système moderne de distribution qui, à son tour, favoriserait le processus d'intégration, l'Assemblée invite les gouvernements des États membres du Conseil de l'Europe, l'Union européenne ainsi que la Conférence européenne des ministres des Transports:

8.1. à évaluer les technologies afin de concevoir de nouvelles politiques intégrées des transports au niveau européen, fondées sur la mobilité physique et virtuelle, ainsi que sur les systèmes de transports intermodaux;

8.2. à étudier les options scientifiques et technologiques destinées à améliorer ou à renouveler les infrastructures de transports, et à garantir une utilisation optimale des systèmes de transport;

8.3. à encourager vivement la recherche et le développement dans le domaine des transports, dans l'intérêt d'une industrie européenne des transports moderne et compétitive;

8.4. à accorder une attention particulière à l'impact sur l'environnement et à la sécurité dans les choix des technologies de transports, et à promouvoir les technologies «propres», qui présentent aussi des avantages directs pour les employés de l'industrie des transports;

8.5. à s'assurer qu'aucune région d'Europe ne sera exclue de l'approche globale adoptée en matière de transports, afin de permettre à l'ensemble des pays et régions de contribuer à une croissance et à un développement globaux harmonieux, et d'en profiter;

8.6. à promouvoir l'approche d'une livraison intermodale (de porte à porte) comme la seule solution efficace destinée à remplacer la formule unimodale de l'acheminement routier en Europe occidentale. Cette approche permettra de mieux exploiter le potentiel offert par d'autres modes de transport et contribuera à désengorger le trafic, à diminuer le nombre d'accidents et à réduire la pollution atmosphérique et le bruit que provoque le transport routier;

8.7. à mettre en place, dans les pays d'Europe centrale et orientale, le système de conteneurs, qui peut dans une certaine mesure constituer une solution de rechange au développement général du réseau routier;

8.8. à développer le transport combiné rail-route (qui englobe non seulement les conteneurs proprement dits, mais aussi les caisses mobiles, les camions et les remorques sur wagons plats (ferroutage), les trains-blocs à deux niveaux pour conteneurs, etc.). L'exploitation maximale de ce potentiel peut contribuer à résoudre des problèmes urgents, constatés par exemple sur les itinéraires transalpins;

8.9. à développer le transport maritime combiné, qui englobe les navires porte-conteneurs et les terminaux pour conteneurs, ainsi que les navires rouliers (à chargement horizontal). La solution au problème posé par la surcapacité croissante des terminaux et l'intensification de la concurrence interportuaire est directement liée à l'extension des mégaports, qui servent de plaques tournantes coordonnées avec des centres secondaires, en s'appuyant sur des plates-formes satellites ou des services d'apport;

8.10. à s'assurer que les progrès techniques du transport routier permettent de réduire la consommation de carburant, d'atténuer les effets néfastes sur l'environnement, d'accroître la sécurité et d'améliorer le confort de conduite. A court et à moyen termes, il conviendrait d'encourager la transformation des moteurs, l'utilisation de carburants de remplacement (tels que le gaz naturel) ainsi que des solutions adaptées d'ordre structurel sur les véhicules eux-mêmes. A long terme, le principe des piles à combustible devrait être étudié: il consiste à convertir directement en électricité l'énergie chimiquement contenue dans le carburant, électricité qui sert ensuite à propulser la voiture. La sécurité et le confort de conduite peuvent être améliorés, par exemple en mettant au point un dispositif de réglage électromécanique automatique de l'angle des phares, de manière à atténuer l'éblouissement causé par les véhicules venant en sens inverse;

8.11. à exploiter au maximum le potentiel des chemins de fer afin d'améliorer leurs performances, en utilisant par exemple des voitures à double niveau sur certaines lignes, de façon à augmenter la capacité de transport et à garantir ainsi la flexibilité du trafic sur les voies traditionnelles, et en encourageant la mise en place de rames pendulaires qui autoriseront des vitesses supérieures sur des tracés courbes;

8.12. à modifier à long terme le programme en cours pour les trains à grande vitesse en évaluant son potentiel paneuropéen ainsi que les différentes technologies disponibles, et en incluant les projets de trains Transrapid (Maglev) (actuellement l'application la plus avancée de la technique de lévitation magnétique, qui semble présenter un certain nombre d'avantages dans les modes de transport alternatifs);

8.13. à accélérer la mise en œuvre de projets d'aérostats modernes, susceptibles de contribuer à résoudre les principaux problèmes auxquels le trafic aérien en Europe est aujourd'hui confronté: formidable croissance du trafic, insuffisance de l'espace aérien, manque de facilités dans les aéroports internationaux, répartition inexistante entre le trafic régional et les vols long-courriers, pourcentage très élevé de touristes dans les flux aériens (65 %) et augmentation des émissions de polluants (qui représentent déjà 13 % des polluants émis par l'ensemble des modes de transport);

8.14. à lutter contre le principal problème de développement des communications dans le domaine des transports qui est le fait que des technologies relativement sophistiquées restent cantonnées pour l'essentiel à des systèmes axés sur un seul mode de transport, afin de mettre en place un système de gestion logistique intermodale des expéditions interopérable au niveau européen, en s'attaquant aux problèmes suivants: critères de normalisation, choix des moyens de transmission et détermination d'un mécanisme de financement fonctionnant sur une base intermodale;

8.15. à incorporer les nouvelles technologies d'information et de communication dans les systèmes de transport de manière à favoriser l'intégration des différents moyens de transport d'une région. Les informations concernant l'utilisation de ces différents moyens, de même que celles relatives aux possibilités offertes pour passer d'un mode de transport à un autre, devraient permettre d'accroître l'efficacité des transports et de réduire les coûts;

8.16. à s'assurer que les systèmes de transport qui exploitent les technologies d'information et de communication sont assortis d'outils efficaces qui permettent de maîtriser les flux de trafic;

8.17. à accorder une attention particulière à l'évolution future du système de transport des pays de la Communauté d'Etats indépendants (CEI), dont l'intégration ne deviendra véritablement réalité que si ses composantes, qui accusent un retard très marqué, bénéficient d'une priorité absolue: le transport routier, le réseau routier (surtout les dessertes locales), le transport ferroviaire, le réseau ferroviaire, le transport intermodal (conteneurs) (incluant le développement d'installations d'échange rail-route), le transport aérien (en particulier le fret) et le développement des aéroports internationaux;

8.18. à agir en faveur d'une compétition équitable entre les systèmes de transport en modifiant les taxes qui s'y rapportent et en encourageant une totale internalisation de tous les coûts relatifs aux transports.