



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

354

3003 Berne, le 29. novembre 1991

Ne va pas à la presse

Aux membres du Conseil fédéral

Note d'information

Information relative à la 74ème session de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

Contenu de la note d'information

Kenntnis genommen:
 Pris connaissance: M4

2. Dez. 1991

1. Généralités
 2. Relations avec des pays non membres
 3. Transports et environnement
 4. Transports, informatique et télécommunications
 5. Les chemins de fer en 2040
 6. Dimensions des unités de chargement du transport combiné
 7. Transport de personnes à mobilité réduite
 8. Divers
1. Le Conseil des ministres de la CEMT a siégé le 21 novembre 1991 à Paris, sous la Présidence de Monsieur M. Topçu, Ministre des transports et des communications de la Turquie et Président en exercice de la CEMT.
 2. Comme il l'a déjà fait pour le Maroc et l'URSS, le Conseil des ministres a décidé d'accorder un statut d'observateur à la Roumanie, à la Bulgarie, à l'Estonie, à la Lettonie, ainsi qu'à la Lituanie.
 3. Les ministres des transports ont adopté une résolution recommandant que soient définies des valeurs maximales en ce qui concerne le rapport poids/puissance des véhicules et que soient installés des limiteurs de vitesse sur les poids lourds. Une telle réglementation permettra de réduire la consommation de carburant, de limiter le niveau de bruit et les émissions de polluants, ainsi que d'améliorer la sécu-



rité de circulation sur les routes.

En outre, le Conseil a examiné un rapport qui propose diverses mesures visant à améliorer la gestion de la circulation et à limiter la croissance de la demande de transport.

Dans ce contexte, le soussigné a souligné qu'il s'agit en effet aujourd'hui d'inverser les fondements de la politique européenne des transports qui, pour l'instant, consiste toujours en une adaptation quasi automatique des capacités infrastructurelles à l'évolution de la demande. Il a surtout insisté sur la nécessité d'harmoniser les conditions de concurrence entre le rail et la route dans le sens d'une prise en charge par chaque mode de transport de l'ensemble des coûts qu'il occasionne. Ce n'est qu'en réalisant cette "vérité" des coûts que les transports publics auront une chance de développement égale à la route et qu'une nouvelle politique des transports plus respectueuse de l'environnement verra le jour en Europe. Une meilleure allocation de ses coûts au secteur routier permettrait en outre de freiner la demande de transport pour ce mode.

4. Le Conseil des ministres a approuvé une résolution recommandant qu'un soutien soit apporté par les autorités politiques aux futures expériences pilotes menées dans le cadre de système télématiques visant à faciliter le déroulement des transports routiers (en particulier le programme Drive).

De tels instruments permettront de mieux répartir le trafic et partant d'en réduire les nuisances. La transmission avancée de messages sur l'état des routes conduira en outre à une sécurité et à un confort de circulation accrus.

5. Suite à une demande du soussigné, un rapport sur l'avenir à très long terme des chemins de fer a été discuté par le Conseil. Il présente les évolutions possibles de ce mode de transport dans le domaine commercial et technique. Les divers scénarios proposés permettront de guider les décisions des ministres quant au rôle du chemin de fer du futur.

Ce document révèle que sur le plan technique, les transports guidés roue/rail (notamment TGV) ont encore un bel avenir devant eux. Cette technologie pourrait cependant être complétée, d'ici l'an 2020/2030, par de nouveaux systèmes de transports publics basés sur des moyens révolutionnaires, telle la sustentation magnétique.

Dans ce contexte, la délégation suisse s'est tout d'abord déclarée satisfaite de ce que les scénarios retenus tablent tous sur un maintien, voire sur une croissance de la part du rail dans le marché des transports du futur. Rappelant les investissements infrastructurels prévus dans notre pays au titre du programme "Transit alpin", elle a plaidé pour une approche plus "visionnaire" en matière d'avenir à long terme des chemins de fer. Dans ce sens, elle a présenté le projet "Swissmétro", actuellement à l'étude en Suisse, et a souhaité que ce système puisse un jour être étendu à l'ensemble de l'Europe.

6. Le Conseil des ministres a en outre adopté une résolution, élaborée à l'initiative du soussigné, qui propose des dimensions unifiées pour les unités de chargement (conteneurs et caisses mobiles) utilisées en transport combiné. Les dimensions retenues, et plus particulièrement la largeur de 2,50m, sont compatibles avec les gabarits des infrastructures routières et ferroviaires européennes, ainsi qu'avec le matériel de transport.

Les décisions finales en la matière seront prises dans le cadre des instances internationales de normalisation. Compte tenu du fait que la tendance actuelle consiste à mettre sur le marché des unités de chargement de plus en plus grandes, il est à craindre que ces organisations retiennent des normes dépassant les possibilités des infrastructures européennes. Afin de freiner cette tendance au gigantisme et d'orienter le processus de décision, il était donc fondamental que les ministres des transports s'accordent sur les limites à respecter en la matière.

7. Suite à une réunion qui s'est tenue à Berne ce printemps, le Conseil a encore approuvé une résolution visant à améliorer les systèmes d'information pour les personnes ayant des difficultés à se mouvoir (handicapés). Ce document recommande notamment que les entreprises de transport et les agences de voyage fournissent des renseignements spécifiques pour le déplacement des personnes handicapées. Il souligne en outre la nécessité d'une harmonisation sur le plan européen des systèmes signalétiques.
8. En 1992, la Présidence de la CEMT sera assurée par la Grèce. La première Vice-Présidence incombera aux Pays-Bas, alors que la seconde Vice-Présidence sera assumée par la France.

Il faut encore signaler qu'au cours de cette session Monsieur le Secrétaire général J. C. Terlouw (NL) a officiellement annoncé sa démission pour la fin de cette année aux ministres des transports. Un nouveau Secrétaire général devrait être élu lors de la prochaine session du Conseil, qui se tiendra à Athènes du 2 au 4 juin 1992. Cette procédure devrait également conduire à une nouvelle définition du rôle et du fonctionnement de la CEMT.

DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS,
DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE



Adolf Ogi