



3003 Berne, le 29 mai 1991

Ne va pas à la presse

Aux membres du Conseil fédéral

Note d'information

Information relative à la 73ème session de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

Contenu de la note d'information

1. Généralités
 2. Relations de la CEMT avec des pays non membres
 3. Résolution sur les poids et dimensions des véhicules routiers
 4. Dimensions des unités de chargement pour le transport combiné
 5. Amélioration des conditions de voyage des personnes âgées et des handicapés
 6. Lignes directrices pour une politique des transports dans une Europe intégrée
 7. Contingent multilatéral de la CEMT
-
1. Le Conseil des ministres de la CEMT a siégé les 22 et 23 mai 1991 à Antalya (Turquie), sous la Présidence de Monsieur C. Tuncer, Ministre des transports et communications et Président en exercice de la CEMT. La séance a été ouverte par Monsieur T. Oezal, Président de la République.
 2. Afin de concrétiser l'ouverture qui se fait jour en Europe, le Conseil des ministres a offert le statut de pays membre à part entière à la Hongrie, à la Pologne et à la République fédérale Tchèque et Slovaque. La Nouvelle-Zélande est en outre devenue membre associé de la CEMT.
 3. Le Conseil des ministres a adopté une résolution sur les poids et dimensions des véhicules routiers. Ce texte vise à appliquer, d'ici au 1er janvier 1993, les valeurs actuellement en vigueur au sein de la Communauté européenne (CE), en particulier la limite de 40 tonnes, à l'ensemble des pays membres de



la CEMT.

Bien que les résolutions de la CEMT n'aient pas un caractère juridiquement contraignant, le soussigné comme son collègue autrichien M. R. Streicher, s'est opposé à ce texte et a, dans ce sens, émis une réserve générale. Plus spécialement, il a posé des réserves de principe, certaines sur les limites de poids, et des réserves d'attente sur les normes où une adaptation de la législation suisse semble envisageable. La philosophie de cette résolution va en effet dans la mauvaise direction, puisqu'elle vise uniquement à améliorer la position concurrentielle de la route. Elle est en contradiction tant avec de précédentes résolutions de la CEMT adoptées notamment en matière de transport combiné qu'avec la politique suisse des transports. L'adoption de ces normes par la Suisse réduirait pratiquement à néant les chances de faire passer la plus grande part possible du trafic de marchandises sur le chemin de fer, et plus particulièrement sur le transport combiné. Or, cette solution est la seule que les populations des pays de transit puissent accepter en vue d'absorber la forte croissance de trafic prévue pour le futur en Europe. En outre, l'acceptation des 40t. conduirait à une avalanche de poids lourds à travers la Suisse: le nombre quotidien de camions sur l'axe du Gothard passerait de 2'000 à 6'000. Le réseau routier serait rapidement asphyxié. Le trafic automobile et le tourisme en subiraient les conséquences. Dans ce contexte, le soussigné a rappelé que la Suisse offre une solution de rechange à la CE, à savoir Rail 2000 et le programme "Transit alpin", qui permettront de mettre à disposition les capacités de transport nécessaires. Une documentation détaillée relative à ces projets infrastructurels suisses a été distribuée aux délégations présentes à Antalya.

4. Suite à une demande du soussigné, un document sur les possibilités d'harmonisation des dimensions des unités de chargement (caisses-mobiles et conteneurs) utilisées en transport combiné a été soumis au Conseil. Les débats en la matière ont cependant démontré que le sujet devait encore être approfondi, en vue d'aboutir à un consensus. En effet, des divergences apparaissent surtout quant à la largeur maximale. Plusieurs pays recom-

mandent 2,55m, car cette dimension est le minimum nécessaire pour permettre le chargement côte-à-côte de deux palettes. D'autres, dont la Suisse, préféreraient s'en tenir aux 2,50m. actuels.

Le soussigné a tout d'abord rappelé qu'afin d'éviter de construire des infrastructures aux profils rapidement trop faibles et, partant, de remettre en cause la viabilité économique des énormes investissements planifiés, il est fondamental pour notre pays de savoir quelles seront les dimensions maximales des unités de chargement de la prochaine génération. En outre, il a émis une réserve sur la largeur des conteneurs frigorifiques. En effet, le document proposait de fixer cette norme à 2,60m. de façon définitive (ce qui excède la limite que nous connaissons en Suisse), alors que la largeur des conteneurs conventionnels pourra encore être discutée.

5. L'amélioration des conditions de transport des handicapés et des personnes âgées constitue l'un des objectifs importants de la CEMT. En la matière, le Conseil a notamment adopté une résolution visant à améliorer la sécurité routière pour les personnes âgées. Ce texte recommande diverses actions de formation, de contrôle des aptitudes, de conception des véhicules et d'information.

L'information et la communication doivent également être améliorées en ce qui concerne les personnes handicapées. Le Conseil a approuvé un document proposant toute une série de mesures allant dans ce sens. Elles s'adressent aussi bien aux pouvoirs publics, qu'aux exploitants et aux organisateurs de voyages. Ce texte, qui devrait être repris dans une future résolution, a été élaboré sur la base de conclusions d'un séminaire organisé à Paris et d'une réunion de travail qui s'est tenue à Berne les 29 et 30 avril, sur invitation du soussigné.

6. L'un des points essentiels de l'ordre du jour a consisté en un débat visant à définir des lignes directrices pour la politique future des transports dans une Europe intégrée allant du Portugal à l'URSS. Cette première et large discussion était en

effet devenue urgente, car l'ouverture des pays de l'Est va certainement conduire à une très forte augmentation des échanges. Cette tendance induira d'énormes besoins en nouvelles infrastructures de transport et nécessitera également un appui de l'Ouest pour la mise en oeuvre, à l'Est, de nouveaux cadres réglementaires basés sur une économie de marché. La CEMT, qui, au cours de ces dernières années, s'est ouverte à ces pays est l'organisme approprié pour coordonner ces développements.

Lors des discussions, un consensus s'est formé au sein du Conseil sur l'urgence de diminuer les nuisances occasionnées par les transports à l'environnement. Dans ce sens, les ministres ont réaffirmé leur volonté de déplacer le trafic de la route vers le rail et les voies navigables. Plusieurs ministres ont également relevé l'importance d'une rapide mise en place d'un réseau européen de trains à grande vitesse qui permettra de décharger le trafic aérien à courte distance déjà aujourd'hui saturé.

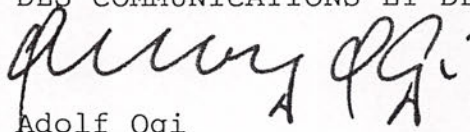
En la matière, le soussigné a estimé que la définition d'une nouvelle philosophie européenne des transports est aujourd'hui non seulement souhaitable, mais est même devenue urgente. Il a affirmé qu'une telle politique devait mettre l'accent sur le développement de modes de transport respectueux de l'environnement et permettant d'économiser l'énergie, à savoir le rail et le transport combiné. Dans ce sens, il a souligné la contradiction entre l'adoption de la résolution sur les poids et dimensions des véhicules routiers et la politique de développement des transports publics, telle que prônée par le Conseil. Il a rappelé qu'avec le programme "Transit alpin", la Suisse constitue un pays-test pour le transport combiné et a souhaité que le reste de l'Europe suive cet exemple en décidant, dès aujourd'hui, des programmes concrets d'investissements dans ce mode de transport. Pour le soussigné, le "laisser-faire" de la dernière décennie doit faire place à une politique volontariste, allant dans le sens d'un développement de l'infrastructure ferroviaire, d'un recours accru à l'informatique en vue d'une utilisation plus rationnelle des capacités, ainsi que d'un rapprochement des conditions-cadres juridiques et poli-

tiques de la réglementation des transports. Rappelant qu'il reste encore beaucoup à faire en vue d'améliorer la compétitivité du rail, il a demandé qu'une conférence avec les responsables des chemins de fer soit organisée, afin d'examiner les possibilités en la matière. Dans ce contexte, il a également insisté sur le fait qu'aussi longtemps que la "vérité des coûts" n'aura pas été atteinte dans le domaine routier, le rail aura toujours un désavantage comparatif qui prêtertera sa compétitivité.

Le Conseil des ministres a décidé de poursuivre ce débat notamment sur la base des résultats d'une conférence entre pays de l'Est et de l'Ouest qui se tiendra du 29 au 31 octobre 1991 à Prague, sur invitation du Gouvernement de la République Tchèque et Slovaque. Cette manifestation sera patronnée par le Parlement européen et la CEMT.

7. Une solution conduisant à une augmentation de 70% du contingent multilatéral routier de la CEMT, au 1.1.92, semble se dessiner. L'Autriche a en effet accepté une telle mesure pour autant que toutes les autorisations valables sur son territoire soient utilisées par des camions verts. Plusieurs pays ont cependant exprimé des réserves quant à cette solution, estimant que leurs transporteurs routiers ne disposent pas encore de véhicules répondant à ces normes. Même si une majorité du Conseil s'est exprimée en faveur du principe d'une augmentation, la situation doit donc encore être clarifiée au sein du Comité des suppléants. C'est dans ce sens que le soussigné, bien que favorable à une augmentation du contingent, a posé une réserve d'attente.

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



Adolf Ogi