



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

3003 Berne, le 8 juin 1989.

Ne va pas à la presse

Aux membres du Conseil fédéral

Note d'information

Information relative à la 69ème session de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

---

Contenu de la note d'information

1. Généralités
  2. Participation suisse
  3. Relations entre états membres et non membres des CE
  4. Relations avec des états non membres de la CEMT
  5. Transports combinés
  6. Adoption d'une résolution sur le transport des handicapés
  7. sécurité routière
- 
1. Le Conseil des ministres de la CEMT a siégé les 23 et 24 mai 1989 à Edimbourg, sous la Présidence de Monsieur M. Portillo, Ministre d'Etat chargé des transports du Royaume-Uni et Président en exercice de la CEMT.
  2. Pour la Suisse, le soussigné était accompagné par son Collaborateur personnel, M. M. Furrer, par M. G. Chappuis, Suppléant CEMT et Chef du Service des organisations internationales de l'Office fédéral des transports (OFT),

- 2 -

par M. L. Zünd, Suppléant CEMT pour le Département de justice et police, ainsi que par M. R. Zimmermann, adjoint scientifique à l'OFT.

3. Cette session a été marquée par un débat substantiel, fondé en partie sur une note de la délégation suisse, relatif au rôle de la CEMT dans le futur, d'une part en ce qui concerne les relations entre Etats membres et non membres des CE, appartenant à la CEMT, et, d'autre part, en ce qui concerne d'éventuelles possibilités de collaboration avec des pays encore extérieurs à la CEMT.

Dans ce contexte, le soussigné a estimé que le consensus en matière de politique des transports, condition préalable pour éviter l'apparition de discontinuités entre les réseaux et axes de transports, sera plus difficile à réaliser dans la perspective du grand Marché communautaire intégré d'après 1993.

A ce propos, il a ajouté que le rôle et l'importance de la CEMT n'en devenaient que plus évidents et a souhaité que cet organisme renforce encore sa fonction essentielle d'intermédiaire et de coordinateur en vue de rapprocher les objectifs de politique des transports des pays membres et non membres des CE. Il a en outre souligné la nécessité d'effectuer, au sein de la CEMT, des analyses prospectives, de tels travaux devant permettre de déboucher sur des mesures propres à créer une "renaissance" des transports par chemin de fer.

En conclusion du débat, les ministres des transports ont confirmé le caractère fondamental de la CEMT appelée à servir de creuset pour l'établissement d'une véritable politique commune des transports couvrant l'ensemble de la zone géographique représentée par les territoires de ses pays membres.

4. En ce qui concerne les relations de la CEMT avec des pays non membres, le Conseil des ministres avait à statuer sur une demande d'adhésion émanant de la Hongrie. L'idée d'un renforcement des liens avec ce pays a été accueillie très favorablement. Il est convenu de proposer à la Hongrie, comme il l'avait déjà fait pour le Royaume du Maroc, de s'associer aux travaux de la CEMT en qualité d'observateur selon des modalités qui seront arrêtées prochainement sur la base d'un accord mutuel.

Quant aux relations sur un plan plus général avec les pays du CAEM, le soussigné a déclaré qu'il ne fallait pas procéder à une ouverture généralisée de la CEMT en direction de l'Est, mais bien plutôt examiner d'éventuelles demandes d'adhésion de façon ponctuelle, à savoir pays par pays, et ceci notamment après avoir apprécié la situation politique du moment dans le pays demandeur.

5. Un point primordial de l'ordre du jour était constitué par la présentation de deux rapports sur les transports combinés. Le premier de ces documents, assorti d'une résolution, cerne les conséquences de la tendance actuelle poussant à la construction d'unités de chargement de plus en plus volumineuses destinées au transport combiné. Des mesures de normalisation sont proposées en vue d'une certaine stabilisation de cette évolution et pour éviter des inadaptations par rapport aux paramètres des infrastructures de transport en Europe.

Le second rapport décrit les risques et les chances qu'impliquera pour le transport combiné, la réalisation du marché unique au sein des CE.

Dans ce contexte, le soussigné a réaffirmé que la seule possibilité pour la Suisse d'assurer son rôle de pays de transit consiste en un développement important des capacités du rail et plus particulièrement du transport combiné, les grands axes routiers suisses, déjà aujourd'hui souvent



- 4 -

aux limites de leurs capacités, n'étant en aucun cas à même d'absorber la forte croissance du trafic prévue pour le futur.

Dans ce sens, il a donné des informations détaillées sur la décision du Conseil fédéral en relation avec la construction envisagée de deux nouveaux tunnels ferroviaires à travers la Suisse (projet NLFA). Pour la période transitoire, il a rappelé que la Suisse réalisera d'ici à 1994 un corridor ferroviaire permettant de transporter 477'000 véhicules par le transport combiné.

Il a cependant rappelé que les investissements prévus en Suisse ne seront efficaces que si l'ensemble des pays membres de la CEMT, et plus particulièrement les Etats voisins de notre pays, procèdent à des investissements coordonnés visant avant tout à augmenter la capacité des terminaux de transbordement et le profil des tunnels ferroviaires situés sur leurs territoires. Il convient de mettre sur pied une nouvelle philosophie en la matière, d'y adhérer pleinement, et de formuler ensemble les stratégies communes pour l'avenir du transport combiné. La CEMT a un rôle primordial à jouer: coordination des programmes d'investissements, harmonisation des normes infrastructurelles et normalisation du matériel spécialisé, y compris au niveau des gares de transbordement.

A l'issue de ce débat, il est apparu qu'une large majorité des ministres se prononcent aujourd'hui en faveur du concept du transport combiné. La discussion a confirmé la nécessité de grands investissements à brève échéance, propres à rendre l'offre européenne de transport combiné réellement efficace et capable d'absorber la forte croissance du trafic prévue pour le futur proche.

6. Le Conseil des ministres a également adopté une résolution visant à améliorer les possibilités de déplacement des personnes à mobilité réduite. Ce document souligne


l'intérieur de chaque pays des véritables concepts stratégiques en la matière.

7. En matière de sécurité routière, une résolution a été acceptée par le Conseil des ministres, où celui-ci affirme sa volonté politique de diminuer de façon durable le nombre des victimes des accidents de la route et de renforcer à cet effet la coopération internationale au sein de la CEMT.

A cette occasion, le soussigné a déclaré que, contrairement à la plupart des pays membres de la CEMT, le nombre des tués en Suisse a diminué des 0,7 % entre 1987 et 1988, bien que le kilométrage parcouru ait augmenté de 4 %.

Le soussigné a en outre présenté les principes généraux de notre politique de sécurité routière et a suggéré à la CEMT de prendre en mains la question de l'harmonisation des limitations générales de vitesse sur autoroutes, en tenant compte des exigences de la sécurité routière et de la protection de l'environnement.

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



Adolf Ogi