



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 décembre 1989

Ne va pas à la presse

A u C o n s e i l f é d é r a l

Note d'information

Information relative à la 70ème session de la Conférence
 européenne des ministres des transports (CEMT)

Contenu de la note d'information

1. Généralités
2. Participation suisse
3. Rôle de la CEMT
4. Relations avec des pays non membres
5. Retours à vide dans les transports routiers de marchandises
6. Attelage automatique
7. Résolution sur les transports par voies navigables
8. Transports combinés
9. Publicité nuisible à la sécurité routière
10. Session spéciale sur les transports et l'environnement
11. Election du bureau de la CEMT

1. Le Conseil des ministres de la CEMT a siégé les 22 et 23 novembre 1989 à Paris, 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. A. Clerc, Sous-Directeur à l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, par M. G. Chappuis, Suppléant CEMT et Chef du Services des organisations internationales de l'Office fédé-



ral des transports (OFT), par M. le Vice-Directeur L. Zünd, Suppléant CEMT pour le Département fédéral de justice et police, ainsi que par M. R. Zimmermann, adjoint scientifique à l'OFT.

3. Il convient de souligner ici que, sur le plan ouest-européen, la CEMT continue de constituer comme par le passé une enceinte de premier ordre à disposition de la Suisse pour débattre et traiter de l'ensemble des questions de politique générale des transports au niveau international et servir de creuset à la conception de stratégies communes. Les rapprochements en cours avec les pays de l'Est (deux réunions ministérielles CEMT/CAEM ont été organisées en 1989 à Londres et Budapest) témoignent de cette nécessité de trouver des solutions harmonisées dans un contexte géographique élargi.
4. Pour la première fois, la Hongrie a été associée à la session selon son nouveau statut d'observateur pour les ministérielles. Le Conseil a en outre accordé ce même statut à la République Populaire de Pologne. Ces associations confèrent incontestablement une dimension nouvelle à la CEMT, qui devient ainsi un lieu privilégié pour l'examen au plus haut niveau politique des problèmes de transports qui débordent sur l'ensemble du continent européen.
5. Suite à une proposition du soussigné, faite en mai 1988 à Luxembourg à l'occasion de la 67ème session du Conseil, les ministres des transports ont examiné un rapport sur les moyens d'éviter les retours à vide dans les transports internationaux de marchandises par route. Les mesures proposées dans ce document préconisent une amélioration de l'organisation commerciale des entreprises, une plus grande transparence du marché, par exemple par la création de bourses de frêt informatisées, et la suppression, dans la mesure du possible, de certaines restrictions réglementaires. Ce rapport va déboucher sur une résolution qui sera présentée pour adoption à la prochaine session du Conseil.

6. Dans le contexte d'un rapport sur les possibilités d'introduction de l'attelage automatique, le soussigné, qui avait commandité une analyse des possibilités actuelles en la matière lors de cette même session de Luxembourg, a demandé que soient développés des systèmes techniques en vue d'accélérer le transport international de marchandises par chemin de fer. Le rapport, approuvé par le Conseil, fait état dans ce sens des efforts à entreprendre pour substituer au trafic classique par wagon isolé le transport combiné et le transport par trains complets. Ce document rappelle en outre qu'un système d'attelage automatique de simple traction est aujourd'hui examiné par les réseaux européens de chemins de fer. Ce système se heurte cependant encore à de sérieux problèmes: stratégies de production différentes, doutes quant à la rentabilité et à l'adéquation technique. Les résultats des analyses en cours, qui seront portés à la connaissance du Conseil, pourraient éventuellement modifier l'attitude de certains réseaux à l'égard de ce système.
7. Les ministres des transports ont également approuvé une résolution sur les transports par voies navigables qui recommande une poursuite active de l'entretien et de l'amélioration du réseau des voies navigables existantes, ainsi que, dans la mesure du possible, la création de nouvelles infrastructures. Dans ce contexte, l'ouverture prochaine d'une nouvelle liaison Rhin-Main-Danube a conduit les ministres à souhaiter une harmonisation plus rapide des régimes de navigation en vigueur dans les bassins rhénan et danubien.
8. Les ministres des transports ont eu un large échange de vues sur les voies à suivre en vue d'établir une stratégie commune de développement du transport combiné.

Dans ce contexte, il faut surtout relever la déclaration de M. M. Delebarre, Ministre français des transports et Président en charge du Conseil des ministres "transports" des CE, qui a affirmé la volonté de la Communauté de donner la priorité aux transports combinés pour résoudre les

problèmes du transit. Il s'agit là d'une évolution marquée de la pensée communautaire qui rejoint les solutions préconisées par la Suisse et l'Autriche.

En la matière, le soussigné a rappelé que le transport combiné et le rail en général constituent la seule possibilité pour les pays de transit de faire face à la forte croissance du trafic prévue pour le futur. Il a, dans ce sens, présenté à ses collègues le contenu de la décision du Conseil fédéral du 24 octobre 1989 relative à l'établissement d'un corridor de transit en transport combiné à travers la Suisse qui permettra de quadrupler les capacités actuellement disponibles sur les axes du Gotthard et du Lötschberg/Simplon. Cette présentation a été complétée par la distribution d'un aide-mémoire.

Rappelant l'importance des investissements que la Suisse va consentir sur ce plan, le soussigné a remis par écrit au Conseil une proposition visant à harmoniser les dimensions des unités de chargement (conteneurs, caisses mobiles, etc) utilisées en transport combiné. Une stabilisation de ces dimensions est en effet la condition sine qua non pour garantir une certaine durée de vie et partant une rentabilité suffisante à ces investissements.

Cette proposition a été accueillie avec intérêt par le Conseil qui a chargé la CEMT de procéder à une analyse des possibilités en matière de normalisation d'ici à sa prochaine session. Il s'est en outre prononcé en faveur d'un renforcement du rôle de coordination de cette organisation en ce qui concerne les programmes nationaux d'investissements dans l'infrastructure des transports combinés.

9. Cette session a également été marquée par l'adoption d'une résolution sur la publicité nuisible à la sécurité routière. Dans ce texte, les ministres recommandent notamment aux constructeurs d'automobiles d'instaurer des conventions visant à un auto-contrôle des messages publicitaires afin de

rendre ceux-ci conformes aux besoins de la sécurité de la circulation.

10. La journée du 23 novembre a été entièrement consacrée à une session spéciale sur les transports et l'environnement. Au terme d'un débat qui a montré la nécessité d'intégrer les aspects environnementaux dans la politique des transports, les ministres ont notamment souhaité que les normes d'émissions sonores et atmosphériques des véhicules à moteur soient harmonisées en prenant en considération les "niveaux adoptés par les pays les plus avancés en la matière". Ils ont également recommandé de recourir à toutes les techniques disponibles en vue d'atteindre ces normes.

Le conseil s'est en outre déclaré favorable à une évaluation des répercussions directes et indirectes sur l'environnement de projets d'infrastructures de transport, comme le fait déjà la Suisse avec les études d'impact.

Dans ce contexte, le soussigné a insisté pour que l'Europe s'engage résolument en faveur d'une politique des transports qualitative, en réorientant les investissements dans l'infrastructure des transports publics et, en particulier, dans celle destinée aux transports combinés.

11. Enfin, le Conseil des ministres a procédé à l'élection de son bureau. M. G. Anderson, Ministre des transports et des communications de la Suède, a été désigné comme Président de la CEMT. Le Ministre des transports et communications de la Turquie a été nommé premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant à la Grèce.

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



Adolf Ogi