

# RAPPORT ANNUEL

---

## 2001



**CEMC**

CONFÉRENCE EUROPÉENNE  
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



## 2001 EN PERSPECTIVE



**Jack Short**  
**Secrétaire général**

L'année 2001 restera dans les mémoires comme celle des événements tragiques du 11 septembre. La vulnérabilité du système de transport aux attaques terroristes n'est pas un problème nouveau mais la forme qu'elle a prise, dès lors que les moyens de transport eux-mêmes ont été utilisés comme armes de destruction, laisse présager toute une panoplie de possibilités terrifiantes. Il est très difficile de trouver des solutions satisfaisantes face aux risques auxquels de tels événements nous exposent sans sacrifier certains avantages que la mobilité procure à la collectivité et à l'économie. La CEMT, à l'instar d'autres organisations, devra réfléchir aux réponses rationnelles et efficaces par rapport aux coûts qui seront possibles et nécessaires dans le secteur des transports. Nous seront sans doute appelés à élargir le champ couvert par nos travaux en cours sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports pour tenir compte du terrorisme.

La session ministérielle de la CEMT de 2001 s'est tenue à Lisbonne, généreusement accueillie et très bien organisée par M. le Ministre Rodrigues et son équipe. De nombreux ministres étaient présents et la réunion a offert l'occasion d'examiner et de débattre des thèmes actuels et nouveaux de la politique des transports qui revêtent une grande importance. L'ordre du jour abordait des points pratiques au niveau européen, tels le contingent multilatéral de la CEMT et l'intégration paneuropéenne dans les transports, ainsi que des sujets de portée plus mondiale, comme les conséquences du vieillissement de la population pour la politique des transports et la mise en œuvre de politiques durables dans les zones urbaines. Plusieurs rapports présentés à cette occasion contiennent des idées novatrices et des recommandations, sur lesquelles figurent de plus amples renseignements dans le présent rapport.

L'année écoulée a également vu se concrétiser un nouvel élargissement de la CEMT, la République fédérale de Yougoslavie ayant été acceptée en tant que 41<sup>ème</sup> pays Membre. De ce fait, la couverture géographique de la CEMT s'étend sur presque tout le continent européen.

De même que toutes les organisations dans un monde en mutation rapide, la CEMT doit réévaluer constamment sa mission et sa raison d'être pour ses Membres. Un Groupe de réflexion sur la future orientation de la CEMT procède actuellement à un examen général de l'organisation, portant notamment sur le champ de ses activités, sa composition, son processus décisionnel, la conduite des sessions ministérielles et d'autres aspects de son fonctionnement. Ces travaux devraient s'achever en 2003, pour coïncider avec le 50<sup>ème</sup> anniversaire de la CEMT.

La CEMT compte plusieurs instances et groupes de travail qui préparent des rapports et offrent un lieu de rencontre pour les discussions et débats entre fonctionnaires et experts.

On trouvera dans ces pages des détails sur les structures, notamment les groupes de travail et les responsabilités du personnel. Les Présidents, délégués et experts qui œuvrent pour la poursuite de la coopération internationale en y consacrant leur temps et leurs efforts méritent de sincères remerciements.

L'année a également été marquée par le départ à la retraite de M. Gérard Aurbach, Secrétaire général de la CEMT, après 37 années de service au sein de l'organisation. Nous lui adressons nos meilleurs vœux pour une retraite bien méritée. A Lisbonne, les ministres m'ont élu pour lui succéder et j'ai maintenant l'honneur et la mission exaltante de diriger le Secrétariat et de collaborer avec nos Membres afin de préserver l'intérêt et l'utilité de la CEMT.

Dans le souci de rendre notre rapport annuel plus accessible, nous lui avons donné une forme plus courte et, nous l'espérons, plus lisible. En outre, il est désormais disponible beaucoup plus tôt dans l'année. La nouvelle présentation ne se veut pas une victoire de la forme sur le fond, étant donné que tous les rapports qui y étaient reproduits auparavant font maintenant l'objet de renvois et sont accessibles sur le site Internet ou dans des publications, mais entend assurer une continuité, en proposant des résumés concis des activités et des renseignements précis sur les participants plus faciles à consulter.

# TABLE DES MATIÈRES

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Mission et structure de la CEMT</b> .....   | <b>5</b>  |
| <b>85<sup>ème</sup> session du Conseil des Ministres, 29 et 30 mai 2001, Lisbonne</b> .....                | <b>7</b>  |
| Le conseil de Lisbonne en bref .....   | 9         |
| Documents ministériels .....   | 12        |
| Liste des délégués .....   | 14        |
| <b>Résolutions approuvées par les Ministres en 2001</b> .....  | <b>17</b> |
| Résolution n° 2001/1 sur la politique des transports dans les pays<br>d'Europe Centrale et Orientale ..... | 17        |
| Résolution n° 2001/2 sur les aspects sociaux du transport routier .....                                    | 19        |
| Résolution d'ensemble n° 2001/3 sur les transports accessibles .....                                       | 22        |
| <b>Autres événements majeurs en 2001</b> .....   | <b>29</b> |
| <b>Evolution des transports</b> .....  | <b>33</b> |
| <b>Activités des Groupes de travail en 2001</b> .....  | <b>35</b> |
| Accès et inclusion .....   | 35        |
| La lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports .....                                      | 35        |
| Transports combinés .....  | 36        |
| Intégration des nouveaux pays membres .....  | 36        |
| Comité des recherches économiques .....  | 37        |
| Environnement .....  | 38        |
| Aspects fiscaux et financiers du transport .....   | 38        |
| Chemins de fer .....   | 39        |
| Sécurité routière .....  | 39        |
| Transports routiers .....  | 40        |
| Statistiques .....   | 40        |
| Transports urbains durables .....  | 41        |
| Les tendances du trafic international .....  | 42        |
| <b>Publications de la CEMT en 2001</b> .....   | <b>43</b> |
| <b>Organigramme de la CEMT</b> .....   | <b>51</b> |
| <b>Personnel de la CEMT</b> .....  | <b>53</b> |



## Un Forum International

*La Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique pour les Ministres chargés des transports, et plus précisément des transports terrestres. Elle leur offre notamment la possibilité de tenir un débat ouvert sur les problèmes d'actualité et de définir des orientations communes en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des systèmes de transport européen d'importance internationale.*

*En avril 2002 la CEMT comptait 41 pays Membres, 6 pays Associés et 2 pays Observateurs.*

### SA MISSION

Le rôle de la CEMT consiste essentiellement à :

- Faciliter la mise en place, à l'échelle du continent européen, d'un système intégré de transport qui soit économiquement et techniquement efficace, et réponde aux normes les plus rigoureuses de sécurité et de protection de l'environnement, en faisant à la dimension sociale la place qui lui revient.
- Aider à assurer la liaison, au niveau politique, entre l'Union européenne et le reste du continent européen dans le secteur des transports.
- Offrir aux pays concernés un cadre d'analyse et de réflexion résolument tourné vers l'avenir pour aborder les questions de fond concernant les transports.

### SA STRUCTURE

Principal organe de la Conférence, le Conseil est composé des Ministres des transports. Son Président, nommé chaque année parmi les membres du Conseil, est secondé par deux vice-présidents, qui forment avec lui le Bureau et sont nommés pour un an à compter du 1<sup>er</sup> juillet. Le Conseil des Ministres tient sa session annuelle dans le pays qui assume la présidence de la Conférence. Les principales décisions officielles des Ministres sont contenues dans les Résolutions adoptées par le Conseil. Il en existe plus de 200, qui portent sur un large éventail de sujets. Elles sont accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres, prépare des propositions destinées à être examinées par le Conseil. Le Comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Le Secrétariat, dirigé par le Secrétaire général, M. Jack Short, seconde les organes officiels. Il comprend trois divisions : la Division de la politique des transports, la Division de la recherche économique et des statistiques, et la Division communications et administration.



# CEMT ECMT

**85<sup>ème</sup> session du Conseil des Ministres  
29 et 30 mai 2001, Lisbonne**

**La 85<sup>ème</sup> session du Conseil des Ministres**

**s'est tenue les 29 et 30 mai 2001**

**à Lisbonne sous la présidence de**

**M. Eduardo FERRO RODRIGUES, Ministre**

**de l'équipement social du Portugal et**

**président en exercice de la Conférence.**

**Une trentaine de Ministres et Secrétaires**

**d'Etat ont participé à cette réunion ainsi**

**que le Commissaire européen en charge**

**du secteur des transports. Les secrétaires**

**d'Etat aux transports des Etats-Unis et**

**du Canada étaient également présents.**

**L I S B O A      2 0 0 1**



# LE CONSEIL DE LISBONNE EN BREF

## Intégration paneuropéenne dans les transports

Le Conseil a adopté une Résolution sur la politique des transports dans les Pays d'Europe Centrale et Orientale. Cette Résolution, et le Rapport qui l'accompagne, comportent toute une série de recommandations destinées à faciliter l'instauration de politiques efficaces de transport dans les PECO, notamment en relation avec l'intégration des marchés des transports à l'échelle du continent européen et l'harmonisation du cadre légal des transports dans toute l'Europe.

## Scénario pour les transports en Europe

Le Conseil des Ministres a examiné et validé un scénario d'évolution des transports en Europe. Ce scénario est destiné à servir de cadre de référence pour l'analyse des évolutions de trafic et pour l'évaluation des mesures de politique des transports susceptibles d'infléchir ces évolutions. Les Ministres ont également pris acte d'un Rapport sur les prévisions de trafic transalpin qui comporte un certain nombre de recommandations relatives à la mise en place d'un système international d'observation des trafics transalpins.

## Transport routier

Les Ministres des transports ont procédé à un débat général sur la politique à développer au niveau paneuropéen à l'égard des transports routiers de marchandises. Ils ont pris acte d'un Rapport sur la réforme réglementaire des transports routiers de marchandises.

Le Conseil a également adopté une Résolution sur les aspects sociaux du transport routier qui prévoit notamment pour les chauffeurs routiers (à l'exception des conducteurs indépendants) une durée moyenne hebdomadaire de travail de 48 heures maximum pour une période de référence de quatre mois, ainsi que la mise en place d'un système d'assistance mutuelle entre les pays membres pour l'application des dispositions juridiques en vigueur dans ce domaine.

Le Conseil a pris plusieurs dispositions relatives à l'évolution du contingent multilatéral qui prendra effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002. Ces décisions concernent :

- le taux de conversion (6 pour 1 autorisation traditionnelle) et le bonus pour les camions "EURO3 sûrs" ;
- l'abolition des contingents spéciaux (alloués pour aider les zones affectées par des conflits ou d'autres circonstances particulières) ;
- le contingent de base (120 autorisations) alloué au Liechtenstein, devenu récemment pays membre de la CEMT.

Une nouvelle version du Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT a été approuvée par les Ministres. Cette version comporte notamment des dispositions nouvelles quant aux conditions d'utilisation des autorisations et carnets de route.

Le Conseil a demandé que soit préparé un rapport d'évaluation du système actuel de répartition du contingent avec des recommandations sur une restructuration éventuelle de ce système.

### **Carburants sans soufre**

---

Les Ministres ont pris acte d'un Rapport sur les carburants sans soufre qui recommande notamment que soit assurée dans l'ensemble des pays européens une disponibilité suffisante des carburants désulfurés en fonction de l'arrivée sur le marché de véhicules nécessitant ce type de carburant. Ce document préconise en outre la mise en œuvre de mesures d'incitation à la production et à la distribution de carburants à basse teneur en soufre ou sans soufre, ainsi que l'harmonisation des normes nationales relatives à la teneur en soufre des carburants.

### **Transports urbains durables**

---

Le Conseil des Ministres a approuvé les Recommandations sur la mise en œuvre de politiques de transports urbains durables. Ces recommandations trouvent leur fondement dans les résultats d'une étude conjointe de la CEMT et de l'OCDE qui a duré trois années et porté sur plus de 160 villes, ainsi que de cinq ateliers thématiques et d'un examen approfondi de diverses politiques nationales de transports urbains.

### **Accessibilité des transports et vieillissement de la population**

---

Le Conseil des Ministres a approuvé les propositions d'actions contenues dans un rapport intitulé Transport et vieillissement de la population. Les mesures préconisées impliquent une réforme importante de la politique des transports afin de satisfaire les besoins de mobilité des personnes âgées.

Les Ministres ont adopté une Résolution d'ensemble sur les transports accessibles qui invite les gouvernements à prendre diverses mesures ayant trait aux véhicules personnels (facilités de stationnement, dispositions juridiques sur le port des ceintures de sécurité, conception des véhicules, permis de conduire), les transports aériens, les réseaux ferrés, tramways et métros, les transports publics (autobus, autocars, services spécialisés) et les taxis.

Lors de la session de Lisbonne, le Conseil a approuvé les Conclusions et Recommandations contenues dans un rapport sur les aspects économiques de l'accessibilité des taxis qui préconise tout un ensemble de mesures pour faciliter l'utilisation de ce mode par les personnes à mobilité réduite.

### **Lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports**

---

Les Ministres ont formellement adopté les Conclusions et Recommandations sur la lutte contre la délinquance et la fraude contenus dans deux rapports qui ont été portés à leur connaissance. L'un de ces rapports porte sur le vol de marchandises et des véhicules transportant des marchandises. L'autre intitulé Amélioration de la sécurité des véhicules dans le transport de marchandises par route analyse principalement le rôle que les systèmes antivol et les systèmes de localisation des véhicules peuvent jouer dans la lutte contre le vol des véhicules de transport de marchandises.

## **Orientation future de la CEMT**

---

Le Conseil des Ministres a pris acte d'un rapport traitant des orientation futures de la CEMT qui constitue la première étape d'un processus initié par le Conseil qui vise à développer une réflexion sur le rôle futur de la CEMT.

## **Nomination d'un nouveau Secrétaire général de la CEMT**

---

Le Conseil des Ministres a élu Jack Short comme nouveau Secrétaire Général de la CEMT afin de remplacer Gerhard Aurbach qui fera prochainement valoir ses droits à la retraite. Jack Short qui était jusque là Secrétaire Général Adjoint de la Conférence est de nationalité irlandaise.

## **Election du Bureau de la CEMT**

---

Le Conseil des Ministres a procédé à l'élection de son nouveau Bureau qui entrera en fonction le 1<sup>er</sup> juillet 2001 pour une période de douze mois. Le Ministre des Transports de la Roumanie a été élu Président de la Conférence pour cette période. La Ministre des Communications et de l'Infrastructure de la Belgique a été nommée premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant désormais au Ministre des Transports de la Slovénie.

La prochaine session du Conseil des Ministres aura lieu à Bucarest (Roumanie) en mai 2002.

## DOCUMENTS MINISTÉRIELS

Les documents indiqués en vert sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :  
<http://www.oecd.org/CEM/topics/council/index.htm>

### INTÉGRATION PANEUROPÉENNE DANS LES TRANSPORTS

---

|  |                |
|--|----------------|
| La politique des transports dans les pays d'Europe Centrale et Orientale – Dix ans d'intégration | CEMT/CM(2001)1 |
| Résolution sur les politiques de transport dans les pays d'Europe Centrale et Orientale          | CEMT/CM(2001)2 |
| Scénario pour le trafic en Europe  | CEMT/CM(2001)3 |
| Un scénario de référence pour les transports en Europe   | CEMT/CM(2001)4 |

### TRANSPORT ROUTIER

---

|  |                 |
|--|-----------------|
| Questions politiques à débattre  | CEMT/CM(2001)5  |
| Résolution sur les aspects sociaux du transport routier  | CEMT/CM(2001)6  |
| Evolution du contingent multilatéral CEMT  | CEMT/CM(2001)7  |
| Rapport sur la réforme réglementaire des transports routiers de marchandises – <i>Publié en 2002</i>     | CEMT/CM(2001)8  |
| Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transports utilisant le contingent multilatéral CEMT          | CEMT/CM(2001)9  |
| Etude sur l'influence du contingent multilatéral   | CEMT/CM(2001)10 |
| Rapport sur les carburants sans soufre<br><i>Publié en 2001 dans Réduire les émissions des véhicules</i> | CEMT/CM(2001)11 |

### MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS URBAINS DURABLES

---

|   |                 |
|---|-----------------|
| Messages clés pour les gouvernements<br><i>Publié en 2002</i> | CEMT/CM(2001)12 |
| Rapport final<br><i>Publié en 2002</i>                        | CEMT/CM(2001)13 |

## POLITIQUE DES TRANSPORTS ET VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

---

|   |                 |
|---|-----------------|
| Conclusions et recommandations  | CEMT/CM(2001)14 |
| Résolution d'ensemble sur des transports accessibles                              | CEMT/CM(2001)15 |
| Transport et vieillissement de la population                                      | CEMT/CM(2001)16 |
| Etude conjointe CEMT-IRU sur les aspects économiques de l'accessibilité des taxis | CEMT/CM(2001)17 |

*Publié en 2001*

## POINTS DIVERS

---

|  |                 |
|--|-----------------|
| Conclusions et recommandations sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports   | CEMT/CM(2001)18 |
| Le vol de marchandises et des véhicules transportant des marchandises en Europe  | CEMT/CM(2001)19 |
| <i>Disponible à l'adresse suivante : <a href="http://www.oecd.org/CEM/topics/crime/crimedocs.htm">http://www.oecd.org/CEM/topics/crime/crimedocs.htm</a></i> |                 |
| L'amélioration de la sécurité des véhicules dans le transport de marchandises par route  | CEMT/CM(2001)20 |
| <i>Disponible à l'adresse suivante : <a href="http://www.oecd.org/CEM/topics/crime/crimedocs.htm">http://www.oecd.org/CEM/topics/crime/crimedocs.htm</a></i> |                 |
| L'absence de cohérence au niveau européen dans les prévisions de trafic : le cas du trafic transalpin  | CEMT/CM(2001)21 |
| Activités de l'Union Européenne dans le domaine des transports   | CEMT/CM(2001)22 |
| Activités de la CEE/ONU dans le domaine des transports   | CEMT/CM(2001)23 |
| Conférences ministérielles régionales sur les transports   | CEMT/CM(2001)24 |

# LISTE DES DÉLÉGUÉS A LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE DE 2001

## PAYS MEMBRES

---

### **ALBANIE**

Mr Besnik DERVISHI, General Secretary, Ministry of Transport

### **AUTRICHE**

Dr Monika FORSTINGER, Federal Minister for Transport, Innovation and Technology

### **AZERBAIDJAN**

Dr Huseyn A HUSEYNOV, President, State Concern "Azerautonagliyyat"

### **BELARUS**

M. Aleksandr LUKASHOV, Ministre des Transports et des Communications

### **BELGIQUE**

Mme Isabelle DURANT, Vice Première Ministre, Ministre de la Mobilité et des Transports

### **BOSNIE-HERZEGOVINE**

Mr Svetozar MIHALJOVIC, Minister of Civil Affairs and Communications

Mr Branko DOKIĆ, Minister of Transport of Republic SRPSKA

### **BULGARIE**

Mr Antoni SLAVINSKI, Minister of Transport and Communications

### **CROATIE**

Mrs Arna CUKOR, First Secretary, Embassy of the Republic of Croatia, Lisbon (Portugal)

### **REPUBLIQUE TCHEQUE**

Mr Jaromír SCHLING, Minister of Transport and Communications

### **DANEMARK**

Mr Jacob BUKSTI, Minister of Transport

### **ESTONIE**

Mr Toivo JÜRGENSON, Minister of Transport and Communications

### **FINLANDE**

Mr Olli-Pekka HEINONEN, Minister of Transport and Communications

### **ERY MACEDOINE**

Mr Ljupco BALKOSKI, Minister of Transport and Communications

### **FRANCE**

M. Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement

### **GEORGIE**

Mr Merab ADEISHVILI, Minister of Transport

**ALLEMAGNE**

Mr Kurt BODEWIG, Federal Minister of Transport, Building and Housing

**GRECE**

Mr Georgios PATSIAVOS, Head of International Affairs Division,  
Ministry of Transport and Communications

**HONGRIE**

Mr Zoltan KAZATSAY, Deputy State Secretary of Transport, Ministry of Transport,  
Communications and Water Management

**ISLANDE**

Mr Sturla BODVARSSON, Minister of Communications

**IRLANDE**

Ms Mary O'ROURKE, Minister for Public Enterprise

**ITALIE**

M. Vincenzo DE LUCA, Conseiller Diplomatique du Ministre, Ministère des Transports  
et de la Navigation

**LETONIE**

Mr Anatolijs GORBUNOV, Minister of Transport

**LIECHTENSTEIN**

Mrs Rita KIEBER-BECK, Minister of Transport and Communications

**LITHUANIE**

Mr Dailis BARAKAUSKAS, Minister of Transport and Communications

**LUXEMBOURG**

M. Guy STAUS, Attaché, Ministère des Transports

**MOLDAVIE**

Mr Boris GHERASIM, Vice-Minister, Ministry of Transport and Communications

**PAYS-BAS**

Ms Tineke NETELENBOS, Minister of Transport, Public Works and Water Management

**NORVEGE**

Mr Per SANDERUD, Secretary General, Ministry of Transport and Communications

**POLOGNE**

Mr Jerzy WIDZYK, Minister of Transport and Maritime Economy

**PORTUGAL**

M. Eduardo FERRO RODRIGUES, Ministre de l'Equipement Social

**ROUMANIE**

Mr Miron MITREA, Minister of Public Works, Transports and Housing

**FEDERATION DE RUSSIE**

Mr Sergei FRANK, Minister of Transport

**REPUBLIQUE SLOVAQUE**

Mr Jozef MACEJKO, Minister of Transport, Posts and Telecommunications

**SLOVENIE**

Mr Sc. Peter PENGAL, State Secretary for Transport Policy and International Relations,  
Office of the Ministry of Transport

**ESPAGNE**

Mrs Matilde FERNANDEZ-BALBIN, Technical Adviser EU, Ministry of Development

**SUEDE**

Mrs Siv GUSTAVSSON, Director, Ministry of Industry, Employment and Communications

**SUISSE**

M. Moritz LEUENBERGER, Ministre, Département fédéral de l'Environnement, des Transports,  
de l'Energie et de la Communication

**TURQUIE**

Professor Dr. Enis ÖKSÜS, Minister of Transport

**UKRAINE**

Mr Leonid KOSTIUCHENKO, Minister of Transport

**ROYAUME-UNI**

Lord MACDONALD OF TRADESTON, Minister for Transport, Department of the Environment,  
Transport and the Regions

**PAYS ASSOCIÉS**

---

**CANADA**

The Honorable Mr David COLLENETTE, Minister, PC, MP, Transport Canada  
Department of Transport

**JAPON**

Mr Masato OBATA, Vice-Minister for Transport and Hokkaido Development  
Ministry of Land, Infrastructure and Transport

**REPUBLIQUE DE COREE**

Mr Se Chan KIM, Assistant Minister, Ministry of Construction and Transportation

**ETATS-UNIS**

The Honorable Mr Norman MINETA, Secretary of Transportation, U.S. Department of Transportation

**PAYS OBSERVATEURS**

---

**ARMENIE**

Mr Hrant BEGLARYAN, First Deputy Minister, Ministry of Transport and Communications

**MAROC**

M. Abdessalam ZENINED, Ministre du Transport et de la Marine Marchande

## RÉSOLUTION n° 2001/1 SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

[CM(2001)2/FINAL]

Le Conseil des Ministres des transports de la CEMT, réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001 :

### VU :

- les Déclarations des Conférences paneuropéennes sur les transports (Prague, octobre 1991 ; Crète, mars 1994 ; Helsinki, juin 1997) et, en particulier, la recommandation de la Déclaration d'Helsinki demandant à l'UE, la CEMT et la CEE/ONU de contrôler la mise en œuvre de ses dispositions ;
- la Déclaration de la deuxième conférence Euro-Asie sur le transport (St Petersburg, 12-13 septembre 2000) ;
- la Résolution de la CEMT n° 99/1 sur "L'INTEGRATION DES MARCHES EUROPEENS DE TRANSPORT TERRESTRE" [CEMT/CM(99)2/FINAL], adoptée les 19 et 20 mai 1999 à Varsovie ;
- la Recommandation de la CEMT sur "LE PROCESSUS PANEUROPEEN D'HARMONISATION JURIDIQUE ET D'AJUSTEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT" [CEMT/CM(99)1/FINAL], adoptée les 19 et 20 mai 1999 à Varsovie ;

### PRENANT NOTE :

- des documents établis pour le Forum sur la politique des transports qui a eu lieu à Paris du 26 au 27 février 2001 ainsi que des documents établis pour ce forum [CEMT/CM(2001)1], de son évaluation des priorités en matière de politique des transports et de ses principales conclusions et recommandations ;

### CONSIDÉRANT :

- l'évolution du contexte des transports résultant de l'augmentation du nombre de membres de la CEMT et de l'élargissement futur de l'UE ;

### RECONNAISSANT :

- que, dans de nombreux pays PECO, d'importantes réformes des secteurs des transports et de nombreux changements d'ordre institutionnel et législatif ont été mis en œuvre mais que le processus de transition se révèle bien souvent lent et ardu ;

- qu'en dépit des différences de niveau de vie, les problèmes de transport rencontrés par les pays de la CEMT tendent à se ressembler de plus en plus, de sorte qu'un dialogue à l'échelle du continent s'impose plus que jamais ;

### **RÉAFFIRMANT :**

- le rôle de la CEMT dans l'élaboration d'une politique paneuropéenne des transports et le soutien qu'elle apporte aux PECO pour l'harmonisation de leurs politiques de transports dans un contexte paneuropéen ;

### **CONVIENT :**

- d'établir et d'actualiser périodiquement des documents sur les politiques nationales de transport définissant les objectifs et récapitulant les mesures à mettre en œuvre ;
- de prendre en considération dans la rédaction des documents sur la politique des transports les résultats et les recommandations du Forum de la CEMT sur la politique des transports ;

### **CHARGE LE COMITÉ DES SUPPLÉANTS :**

- de démarrer les travaux nécessaires pour mettre en œuvre la présente Résolution ;
- de continuer à suivre l'élaboration des politiques de transports dans les PECO dans un cadre paneuropéen ;
- d'examiner les moyens pratiques par lesquels la CEMT peut contribuer, dans le contexte de l'intégration, à améliorer le dialogue sur les futures initiatives politiques de l'UE.

*<http://www.oecd.org/cem/resol/general/index.htm>*

# RÉSOLUTION n° 2001/2 SUR LES ASPECTS SOCIAUX DU TRANSPORT ROUTIER<sup>1</sup>

[CM(2001)6/FINAL]

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001,

**SE RAPPELANT** les Résolutions antérieures CEMT/CM(95)1/Final sur l'intégration des nouveaux pays Membres et CEMT/CM(99)13 sur les aspects sociaux du transport routier,

**CONSIDÉRANT** les conclusions du séminaire sur les aspects sociaux du transport routier organisé par la CEMT les 14 et 15 décembre 1998 à Paris,

**NOTANT** avec satisfaction que la Résolution d'ensemble révisée CEMT/CM(2000)10/Final, adoptée par le Conseil les 30 et 31 mai 2000 à Prague, définit des conditions minimales relatives à l'accès à la profession de transporteur international de marchandises par route,

**NOTANT** aussi avec satisfaction l'adhésion de la quasi-totalité des Etats membres de la CEMT, à l'exception de la Géorgie, de la Turquie et de l'Ukraine, à l'Accord Européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), dont les dispositions sociales minimales relatives au temps de conduite et de repos sont harmonisées avec la réglementation communautaire correspondante, établie dans le Règlement (CEE) n° 3820/85, du Conseil du 20 décembre 1985,

**CONSCIENT** qu'à côté de l'harmonisation des conditions d'accès à la profession, l'ouverture de l'accès au marché des transports routiers internationaux doit être accompagnée d'une application et d'un contrôle effectifs de l'AETR ou d'une réglementation équivalente sur le temps maximal de conduite et le temps minimal de repos,

**CONSCIENT** qu'il importe, en liaison avec l'évolution de l'acquis communautaire, de garantir une harmonisation en ce qui concerne le temps total de travail hebdomadaire des conducteurs routiers dans les Etats membres de la CEMT,

**CONSIDÉRANT** que l'application efficace de l'AETR ou d'une réglementation équivalente exige une coopération multilatérale et une assistance mutuelle entre les pays Membres de la CEMT,

**CONSIDÉRANT** finalement, que l'application effective de la réglementation sociale en cause exige une formation adéquate des conducteurs routiers,

**RECOMMANDE** aux Etats membres de la CEMT :

- d'assurer l'application et le contrôle effectifs des règles sur les temps de conduite et de repos, consacrées dans l'AETR ou dans une réglementation équivalente, pour les conducteurs effectuant des transports internationaux de marchandises par route ;

<sup>1</sup> L'Autriche a émis une réserve générale sur cette Résolution.

- de garantir, dans leurs législations nationales, au-delà des règles ci-dessus mentionnées, que la durée de travail de ces conducteurs ne dépasse pas, en moyenne hebdomadaire, 48 heures pour une période de référence de quatre mois, cette limitation ne s'appliquant pas, dans un premier temps, aux conducteurs indépendants ;
- aux effets prévus dans le paragraphe précédent, d'englober dans la durée du temps de travail, outre les temps de conduite, le temps consacré à d'autres activités, à l'instar de celles prévues par la réglementation communautaire, telles que le chargement/déchargement et l'entretien du véhicule ;
- de retenir dans le régime national de sanctions, existant ou à créer, les dispositions du point 1 de l'annexe ci-après ;
- de promouvoir des actions de formation des conducteurs routiers portant sur la réglementation concernant l'organisation du temps de travail ;
- de rendre obligatoire, pour les entreprises de transports effectuant des opérations de transports internationaux par route, de garder une trace des heures de travail de leurs conducteurs ainsi que de remettre copie de l'enregistrement des heures de travail effectuées à la demande du conducteur ;

**SOUTIENT** la mise en place d'un système d'assistance mutuelle entre les pays Membres pour l'application de l'AETR ou d'une réglementation équivalente, de même qu'un système d'échange d'informations entre ces pays et le Secrétariat de la CEMT, sur les infractions à ladite réglementation mentionnées au point 2 de l'annexe ci-après, afin de permettre :

- la pénalisation, par les pays d'enregistrement, des entreprises qui ont commis des infractions graves et/ou répétées à l'AETR ou à une réglementation équivalente ;
- l'élaboration, par le Secrétariat de la CEMT, d'un bilan des infractions commises par les entreprises de chaque pays Membre, sur les territoires d'autres pays Membres, au cours de transports internationaux effectués sous le couvert des autorisations du contingent de la CEMT ;
- l'octroi, dès que le système d'information sur les infractions commises devient effectif, d'une augmentation uniforme, pour l'ensemble des pays Membres respectant les dispositions de cette Résolution, du contingent multilatéral CEMT ;

**DEMANDE** au Comité des Suppléants :

- de faire parvenir la présente Résolution à toutes les instances concernées ;
- de présenter, à la prochaine session du Conseil, un rapport sur la mise en œuvre de cette Résolution en ce qui concerne la conformité des régimes nationaux de sanctions aux dispositions de la présente Résolution, aussi bien que de l'introduction d'un système d'assistance mutuelle et d'échange d'informations visé ci-dessus ;
- le cas échéant, de présenter une proposition d'augmentation du contingent multilatéral, en fonction des progrès réalisés dans le domaine de l'harmonisation sociale.

## ANNEXE

### 1. RÉGIME DE SANCTIONS

Le régime de sanctions en vigueur dans chaque pays Membre doit prévoir des conditions pour le retrait temporaire, total ou partiel, des autorisations multilatérales de la CEMT aux entreprises ayant commis des infractions à l'AETR ou à une réglementation équivalente.

La sanction ultime, pour les transporteurs ayant commis des infractions graves à l'Accord ou à la Réglementation ci-dessus, consiste à retirer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur international de marchandises par route.

### 2. ASSISTANCE MUTUELLE ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Les pays Membres s'accordent une assistance mutuelle pour l'application de la réglementation sociale visée, notamment à travers l'organisation de contrôles, dans la mesure du possible, coordonnés.

Le pays où les infractions ont été commises signale celles-ci, aussitôt que possible, au pays Membre d'établissement du transporteur, en lui communiquant tous les renseignements disponibles sur ces infractions, aussi bien que sur les sanctions appliquées, qui peuvent aller jusqu'à l'interdiction de circuler sur son propre territoire. Il est recommandé que les autorités compétentes du pays d'établissement prennent des mesures en vue d'éviter toute récidive et en informent le pays où l'infraction a été commise.

Afin de déterminer quelle pourrait être une future augmentation du contingent, dont le principe est institué dans la présente Résolution, chaque pays Membre communiquera deux rapports sur les infractions commises sur son territoire, par les entreprises des autres pays Membres au cours des transports internationaux effectués au moyen des autorisations du contingent multilatéral de la CEMT :

- le premier au 31 août au plus tard de chaque année civile, comme rapport préliminaire portant sur le premier semestre de l'année sous revue,
- puis, le 28 février de chaque année civile, un rapport définitif sur les infractions commises sur son territoire pendant l'année civile précédente.

Les rapports ci-dessus seront établis conformément à un compte rendu type, qui reste à déterminer.

<http://www.oecd.org/cem/resol/road/index.htm>

# RÉSOLUTION D'ENSEMBLE n° 2001/3 SUR DES TRANSPORTS ACCESSIBLES

[CM(2001)15/FINAL]

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001,

**CONSIDÉRANT QUE** l'intégration dans la vie professionnelle et l'insertion dans la société des personnes âgées et à mobilité réduite sont très étroitement conditionnées par la possibilité d'effectuer librement et facilement tous les déplacements, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de tout autre déplacement ;

## **CONSTATANT QUE :**

- l'évolution démographique aura pour résultat une augmentation significative, dans les prochaines années, du nombre des personnes âgées dans les pays Membres de la CEMT et dans les pays associés ;
- la demande de déplacement des personnes âgées et à mobilité réduite est croissante ;
- des progrès notables ont été réalisés en vue de rendre certains modes de transport plus accessibles à tous ;
- malgré ces progrès, il reste beaucoup à faire.

**ADMETTANT** qu'afin de donner un nouvel élan à l'amélioration de la situation dans les pays, il est opportun de consolider les Résolutions Ministérielles précédentes et le travail qui s'y rapporte dans un seul document (voir Annexe) ;

## **RECONNAISSANT QUE :**

- l'accessibilité concourt largement au confort et au bien-être offerts à l'ensemble de la population et constitue un élément important de la promotion des transports publics ainsi que de la mise en place d'un développement durable ;
- la mobilité réduite peut être due à une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif) ou temporaire (grossesse, accident) ou à des circonstances extérieures (accompagnement d'enfant en bas âge, bagages à porter, etc.) ou à l'âge ; cette Résolution concerne toutes ces catégories de population qui sont désignées dans le texte par les termes "personnes âgées et à mobilité réduite" ;
- l'accessibilité bien conçue au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports, publics ou privés, permet leur utilisation par les personnes à mobilité réduite librement et de manière indépendante ;
- le développement des transports accessibles augmente les possibilités d'éducation, d'emploi et de loisirs et peut réduire les coûts des services sociaux et d'assistance pour les gouvernements et les collectivités locales.

- l'accessibilité est non seulement un enjeu social mais aussi un enjeu commercial important et la clientèle concernée, notamment plus large que la stricte population des personnes à mobilité réduite, représente un potentiel commercial à considérer.

### **INSISTE sur les principes suivants :**

- toutes les initiatives ou développements des politiques de transport ou d'aménagement du territoire devront comporter une évaluation de leur impact potentiel sur la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite ;
- tous les maillons de la chaîne de transport doivent être améliorés de façon à créer un environnement accessible de porte à porte et des efforts redoublés doivent être faits afin d'assurer des liens entre les différents moyens de transport et de créer ainsi un système de transport intégré, sûr et accessible ;
- en particulier, tous les nouveaux investissements dans le secteur des transports devront tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite et âgées selon la Charte déjà agréée par les Ministres à Varsovie en 1999 ;
- une étroite collaboration avec les gouvernements, les autorités publiques, les fabricants, les opérateurs et les personnes concernées est essentielle ;

### **FORMULE LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :**

#### **Les Gouvernements devront**

##### **De manière générale**

##### ■ **Objectifs**

- définir des objectifs clairs, concrets et mesurables afin de développer la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite, avec une programmation d'actions spécifiques ;

##### ■ **Formation**

- travailler avec les autorités et les entreprises de transports, les tours opérateurs, les agents de voyage et les autres personnes concernées pour informer et sensibiliser le personnel en contact avec le public aux problèmes rencontrés par les personnes âgées et à mobilité réduite dans l'usage des transports ;
- s'assurer que les concepteurs et les décideurs, dans tous les secteurs du transport, soient formés aux principes et aux exigences de l'accessibilité ;

##### ■ **Information et communication**

- user de leur influence pour améliorer les systèmes d'information pour les personnes âgées et à mobilité réduite et veiller à consulter en la matière les personnes concernées ;

- s'efforcer de garantir que les autorités, les entreprises de transport, les voyagistes et les agents de voyage fournissent dans le cadre de leurs services, des renseignements destinés aux personnes âgées et à mobilité réduite sur les facilités qui leur sont offertes et y intégrer les différents maillons de la chaîne de déplacement ;
- poursuivre les efforts pour clarifier la signalisation ainsi que les systèmes signalétiques et les harmoniser au niveau international, particulièrement là où la sécurité est en jeu ;
- travailler à la mise en place d'annonces sonores et visuelles dynamiques permettant une information en temps réel ;

### ■ Recherche

- encourager le renforcement des recherches et le développement des activités en matière d'accessibilité et de sécurité pour les personnes âgées ;

### ■ Organisation des transports

- améliorer la coordination entre les instances compétentes au niveau national, régional et local pour assurer une approche cohérente de l'accessibilité et de la sécurité de la voirie, des infrastructures de transport et des zones piétonnes ;
- travailler avec les autres gouvernements et les organisations internationales à l'élaboration de principes directeurs sur les bonnes pratiques à suivre en matière d'aménagement, en incluant la conception et l'exploitation des voies aussi bien que l'éclairage des intersections et des zones piétonnes ;

### ■ Véhicules personnels

#### ■ **Facilités de stationnement**

- permettre aux personnes lourdement handicapées se déplaçant et ne pouvant utiliser les transports publics que difficilement, de stationner leur véhicule aux endroits où le stationnement est normalement limité ;
- réserver pour ces personnes, au moyen de signaux routiers appropriés et aux endroits où cela s'avère nécessaire, des emplacements de stationnement qui seront aménagés selon des critères reconnus ;
- délivrer à ces personnes pouvant bénéficier de ces facilités une carte de stationnement conforme au modèle communautaire E pour les pays Membres de l'UE ou un modèle similaire pour les autres pays. La carte devra comporter au minimum le symbole international d'accessibilité ainsi que le nom de la personne à laquelle elle a été délivrée ;
- octroyer aux personnes venant d'un autre pays Membre ou associé et qui sont en possession du document prévu ci-dessus, les mêmes facilités que celles qu'ils accordent à leurs nationaux ;
- prendre les dispositions nécessaires pour que la police et les autres autorités chargées d'appliquer la réglementation du stationnement soient pleinement informées de la nature de cette disposition.

- **Instruments juridiques relatifs au port de la ceinture de sécurité**
  - reconnaître les dispenses accordées aux automobilistes étrangers dans leur pays d'origine ;
- **Conception des véhicules**
  - faciliter et encourager la prise en compte, dans la conception des véhicules, des besoins des personnes âgées ;
  - travailler avec les autres gouvernements, la CEMT et l'industrie, à la mise au point d'une série de critères de conception des véhicules ;
- **Permis de conduire**
  - étudier et définir des lignes directrices en ce qui concerne les conditions d'attribution et de maintien du permis de conduire pour les conducteurs handicapés âgés et à mobilité réduite ;

### ■ Transports aériens

- améliorer l'accès aux voyages aériens par :
  - la mise en œuvre des lignes directrices de la CEAC relatives à l'accès à l'aviation et aux aéroports ; et
  - une attention plus soutenue portée à l'amélioration des liaisons de transport vers les aéroports ;

### ■ Réseaux ferrés, tramways et métros

- renouveler les efforts en vue de stimuler l'amélioration de l'accessibilité des services ferroviaires aussi bien en ce qui concerne les transports ferrés que les tramways ou les métros par :
  - l'application des recommandations issues du COST 335, que ce soit pour les services urbains, suburbains ou à longue distance ;
  - le contrôle de l'accessibilité lors de la conception des nouveaux trams et métros ;

### ■ Transports publics

- **Pour les autobus**

continuer de faciliter et de stimuler la tendance à la mise en service d'autobus pleinement accessibles par :

  - la mise en œuvre des recommandations du COST 322 sur des autobus à plancher bas ;
  - l'assistance aux autorités compétentes afin de veiller à ce que les autobus puissent facilement accéder aux arrêts et de dégager les ressources nécessaires pour mettre en œuvre et atteindre cet objectif ;
  - poursuivre le travail avec les personnes handicapées et l'industrie en vue de développer les solutions appropriées aux besoins des personnes circulant en fauteuil roulant, de celles ayant d'autres types de handicap et des personnes âgées ;

- **Pour les autocars**
  - inciter les constructeurs et les exploitants à développer, réaliser et à utiliser des véhicules capables de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et âgées ;
  - s'assurer que les systèmes de classification des autocars incluent des critères concernant le niveau d'accessibilité ;
- **Des services de transport public plus flexibles**
  - promouvoir le développement de nouveaux types de services intermédiaires entre les transports publics et les services spécialisés, tels que des services de transport publics adaptés pouvant être utilisés par les usagers ordinaires mais conçus pour les besoins des personnes âgées et à mobilité réduite ;
- **Des services de transport spécialisés**
  - aider à la mise en place de systèmes de transport spécialisés porte à porte pour les personnes les plus sévèrement handicapées, éprouvant des difficultés particulières et ne pouvant pas utiliser les transports publics ;

## ■ Taxis

- mettre en œuvre les recommandations agréées par le Task Force Conjointe IRU/CEMT et en particulier :
  - encourager les autorités régionales et locales à fournir des services accessibles dans leur zone ;
  - rechercher les possibilités de subventions directes et indirectes aux niveaux national, régional et local pour permettre l'utilisation de taxis là où il n'existe aucun autre mode accessible ;
  - étudier la possibilité de créer des incitations financières ou législatives, au niveau national, régional et local pour encourager l'achat et l'exploitation de véhicules accessibles ;
  - établir, en coopération avec les gouvernements et les organisations internationales et en concertation avec les personnes âgées et à mobilité réduite, des paramètres de conception pour l'accessibilité des taxis (en se basant sur les normes dimensionnelles définies par l'ISO pour les fauteuils roulants) ;

## DEMANDE :

### ■ Aux pays Membres

- de diffuser largement cette Résolution dans leurs pays ;
- de mettre en œuvre cette Résolution ainsi que les documents auxquels elle se réfère ;
- d'établir un bilan régulier sur les progrès de la mise en place et de l'amélioration de l'accessibilité ;

■ *Aux pays associés*

- de souscrire autant que possible aux principes et recommandations de cette Résolution ;
- de débattre de leur application ou de la mise en place d'autres solutions avec les pays Membres de la CEMT ;

■ *Au Comité des Suppléants*

- de poursuivre une coopération étroite avec les gouvernements, l'industrie, les personnes âgées et à mobilité réduite pour l'avancement de la mise en œuvre de ces recommandations ;
- de remettre régulièrement à jour le guide de bonne pratique et les autres rapports ;
- de prendre de nouvelles initiatives, partout où cela est nécessaire, pour améliorer la sécurité et la mobilité accessible des personnes et âgées et à mobilité réduite.

## ANNEXE

### Résolutions précédentes remplacées par la résolution présente \*

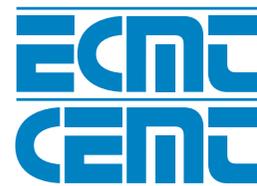
- 97/4 Les facilités réciproques de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.
- 97/3 Résolution d'ensemble sur les transports pour les personnes à mobilité réduite.
- 94/2 L'accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite.
- 91/8 L'information et la communication.
- 90/4 L'accès aux autobus, aux trains et aux autocars pour les personnes à mobilité réduite.
- 89/68 L'accès pour les piétons.
- 87/63 Les transports des personnes à mobilité réduite.
- 85/54 Le transport des personnes handicapées.
- 81/45 Le transport des handicapés tributaires du fauteuil roulant.
- 78/38 Le transport des personnes handicapées.

### D'autres documents

- Charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport, adoptée par le Conseil de la CEMT en 1999.
- "Améliorer les Transports pour les Personnes à Mobilité Réduite – Guide de bonnes pratiques", CEMT, Paris, 1999.
- Cost 322 : Système d'autobus à plancher surbaissé, EC DG VII, Bruxelles, 1995.
- Cost 335 : Accessibilité des systèmes ferroviaires lourds pour les passagers, EC DG VII, Bruxelles, 1997.
- (Prochaine) Charte CEAC sur les droits des passagers.
- "Facilitation" ECAC/CEAC Doc. N° 30, Part 1, Septième édition, 1998 (Déclaration de politique de la CEAC dans le domaine de la facilitation de l'aviation civile).
- Etude à l'intention de la CEMT et de l'IRU sur les aspects économiques de l'accessibilité des taxis.

## AUTRES ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2001

### Congrès ferroviaire mondial IRCA-UIC-ECMT



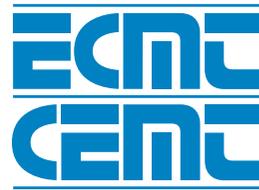
Le Congrès ferroviaire a eu lieu à Vienne du 25 au 28 septembre 2001 et a rassemblé plus de 760 participants regroupant 68 pays et cinq continents, au nombre desquels plusieurs Ministres des transports. Cet événement était organisé conjointement par l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer (AICCF), l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), à l'aimable invitation des Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

Le rôle de la CEMT a été d'organiser la première session des débats. Celle-ci a débuté par une table ronde ministérielle où ont participé Mme la Ministre Forstinger, Ministre des Transports, de l'Innovation et de la Technologie (Autriche), M. Toivo Jürgenson, Ministre des Transports et des Communications (Estonie), M. Abdulah Omar, Ministre des Transports (Afrique du Sud) et par M. Bota, Secrétaire d'Etat de la Roumanie, représentant la présidence de la CEMT.

Les discussions du panel ont souligné la nécessité de la réforme ferroviaire pour faire face aux évolutions de la demande des marchés pour des services ferroviaires. Malgré la diversité des systèmes ferroviaires passés en revue, il est surprenant de noter que des questions très similaires apparaissent aux ordres du jour des politiques. Le défi est principalement le même pour tous : augmenter de façon substantielle la productivité, diminuer les coûts, mettre les aspects commerciaux au premier plan, limiter l'implication décisionnelle de l'état au sein de l'entreprise à des aspects purement stratégiques et attirer de nouveaux clients.

L'objectif des gouvernements est le développement de systèmes de transport durable et financièrement sains dans lesquels le transport ferroviaire serait plus compétitif. Les délégués sont convenus sur une direction générale de la réforme, c'est-à-dire vers une plus grande libéralisation, qui implique une concurrence accrue dans le système ferroviaire lui-même ainsi qu'un plus grand sens commercial de la part des entreprises ferroviaires. De plus, une meilleure coopération entre les entreprises ferroviaires a été retenue comme étant la seule manière d'atteindre une croissance considérable sur les marchés internationaux de longue distance.

## Systemes de transport intelligents dans les pays d'Europe centrale et orientale



La conférence, organisée par le Ministère tchèque des transports et des communications en coopération avec la CEMT, l'OCDE, le projet TEM et l'ERTICO s'est tenue à Brno les 17 et 18 septembre 2001.

Les conclusions de la conférence sont les suivantes :

- Un grand nombre d'applications des nouvelles technologies sont développées dans de nombreux pays.
- Certaines applications ont débuté et sont à l'étude dans les pays d'Europe centrale et orientale.
- De nombreux projets offrent la possibilité d'améliorer la sécurité et l'efficacité des transports.
- Une large mise en œuvre de ces systèmes se heurte à des obstacles administratifs et institutionnels, mais principalement à des obstacles financiers.

Les conclusions et recommandations, un résumé de la conférence ainsi que des documents annexes sont disponibles sur le site Internet de la CEMT (conclusions – en anglais uniquement) et sur le site Internet du Centre tchèque de recherche des transports <http://www.cdv.cz>

Une des conclusions est qu'il y aurait intérêt à créer, dans le cadre de la CEMT, un "Forum sur les systèmes de transports intelligents dans les PECO". Ce forum tirerait grand profit d'une coopération étroite avec la Commission Européenne, l'ERTICO et l'OCDE, ainsi qu'avec des experts des pays concernés.

## Séminaire sur la réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises

La CEMT a organisé à Paris le 7 février 2001 un Séminaire international sur la réforme réglementaire dans le transport routier de marchandises. L'objectif du Séminaire était d'explicitier les conditions dans lesquelles on pourrait obtenir une plus grande efficacité économique du transport routier de marchandises tout en veillant aux critères essentiels de sécurité, de respect de l'environnement et d'un développement socialement harmonieux.

Les conclusions de ce Séminaire ont servi à alimenter un débat sur les transports routiers lors du Conseil des Ministres de la CEMT de Lisbonne, les 29 et 30 mai 2001.

Les actes de ce Séminaire, ainsi qu'un résumé intitulé "Questions politiques débattues par le Conseil des ministres" qui servit d'introduction au débat ministériel, ont été publiés sous le titre "La réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises" [ISBN 92-821-2369-3].

## Séminaire OCDE/CEMT sur "Les effets du commerce électronique sur les transports"

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS  
ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES



EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT  
ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

Un Séminaire sur "Les effets du commerce électronique sur les transports" a eu lieu les 5 et 6 juin 2001. Il était organisé conjointement par la CEMT et l'OCDE/RTR.

Deux interrogations ont dominé les débats du Séminaire : d'une part, la question de savoir si l'on aura plus ou moins de transports avec le commerce électronique et, d'autre part, la question de discerner les implications du commerce électronique pour les pouvoirs publics en charge du secteur des transports. Les implications du Business to Consumer et du Business to Business pour les transports ont été abordés successivement. Si l'une des conclusions a été de dire que l'on manque encore d'analyses rigoureuses sur les implications du commerce électronique pour les transports, il ressort clairement des discussions l'idée selon laquelle le commerce électronique n'ajoute pas à proprement parler de nouvelles contraintes aux transports mais met en évidence toutes les faiblesses de ces derniers. D'autres messages ont été formulés ayant trait, par exemple, aux normes techniques, à l'impératif d'une approche réglementaire ouverte qui favorise les expérimentations, à un rôle de facilitateur pour la politique des transports, ou encore aux nécessités de mettre en place un cadre réglementaire stable et de veiller à la dimension humaine et sociale de la technologie.

Les Actes du séminaire sont disponibles sur le site Internet de la CEMT : [www.oecd.org/cem/online/ecom01/indexfr.htm](http://www.oecd.org/cem/online/ecom01/indexfr.htm) et sur le site de l'OCDE : [www.oecd.org](http://www.oecd.org)

## Forum sur la politique des transports dans les pays d'Europe centrale et orientale

Un Forum de la CEMT sur la politique des transports a été organisé à Paris les 26 et 27 février 2001 à l'initiative du Groupe de la CEMT sur l'intégration de nouveaux Etats Membres. Ses principaux objectifs étaient les suivants :

- Echange de vues sur les priorités des politiques des transports et leur mise en œuvre dans les PECO en faisant le point sur les réussites et les échecs de la décennie écoulée ainsi que des nouveaux enjeux.
- Recensement des questions d'intérêt commun et des possibilités de coopération au sein de la CEMT.
- Transfert des pays plus avancés vers d'autres pays de l'expérience acquise en matière de formulation des politiques des transports.
- Définition de principes pour l'établissement de liens entre les objectifs nationaux et les besoins de la politique paneuropéenne des transports.
- Formulation de questions et de conclusions à soumettre à la considération du Conseil des Ministres qui se réunira à Lisbonne en mai 2001.

Les questions ont été examinées sous trois grands thèmes (cadre d'action, questions modales, questions relatives aux infrastructures). Le Forum a réuni plus de 70 représentants à haut niveau (y compris plusieurs ministres adjoints) de 30 pays ainsi que des représentants de la Commission européenne, de certaines organisations internationales et d'institutions financières internationales.

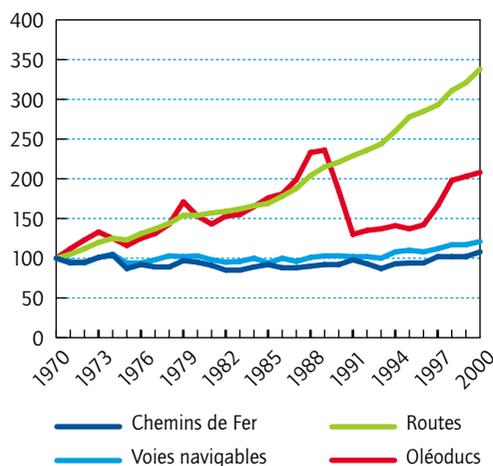
Les documents du Forum sont disponibles sur le site Internet de la CEMT (<http://www.oecd.org/cem/>). Ils décrivent les changements principaux qui sont survenus, analysent les succès et les carences de la formulation et de la mise en œuvre des politiques, et recensent un certain nombre de priorités d'action des pouvoirs publics pour en débattre avec les Membres.

Une Résolution sur la politique des transports dans les pays d'Europe centrale et orientale, préparée à partir des travaux du Forum, a été adoptée et les conclusions et recommandations du Forum [CEMT/CM(2001)1/FINAL et 2] ont été approuvées par le Conseil des ministres à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001.

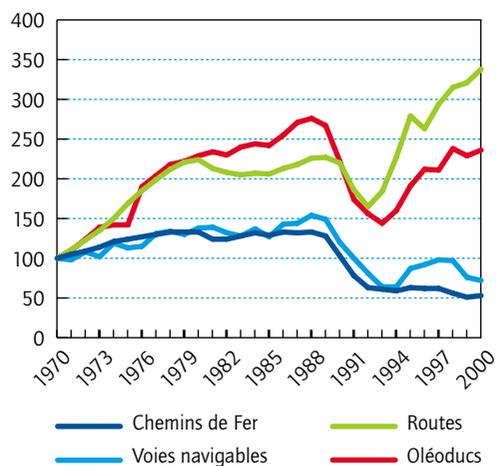
# ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Les graphiques qui figurent ci-dessous, produits à partir de la base de données de la CEMT, résument les données internationales les plus récentes disponibles pour illustrer les évolutions dans les secteurs des transports de marchandises et de voyageurs, ainsi que de la sécurité routière. Il seront prochainement publiés sous le titre "Evolution des transports" avec des données clés et une analyse succincte des dernières tendances.

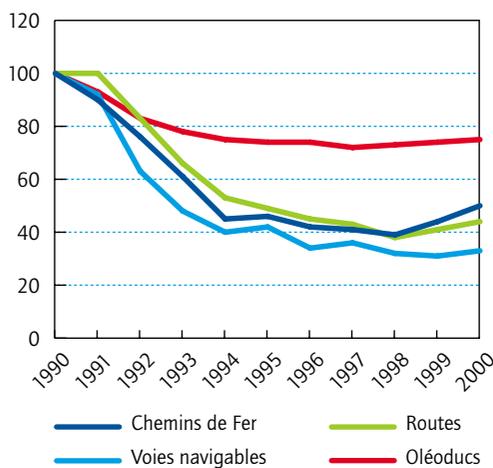
**Transport de Marchandises  
en Europe de l'Ouest  
1970 = 100**



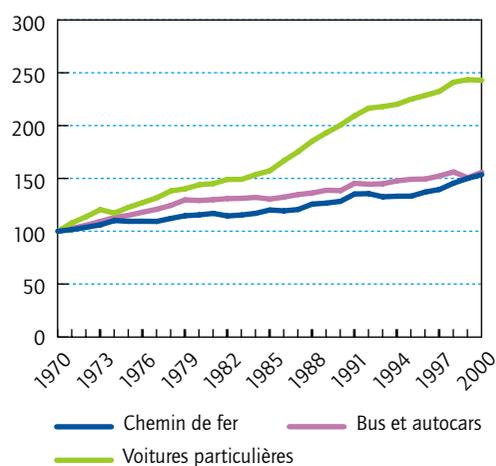
**Transport de Marchandises  
en Europe Orientale et Pays Baltes  
1970 = 100**



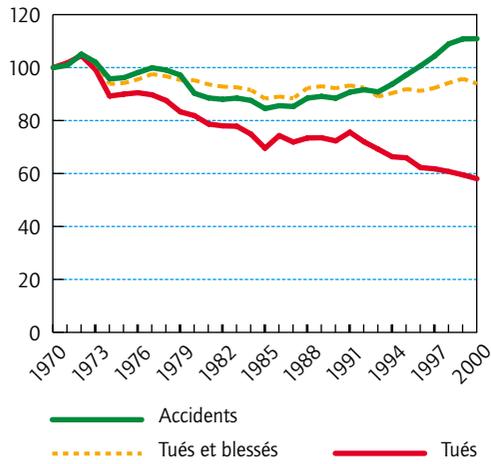
**Transport de Marchandises  
dans les Pays CEI  
1990 = 100**



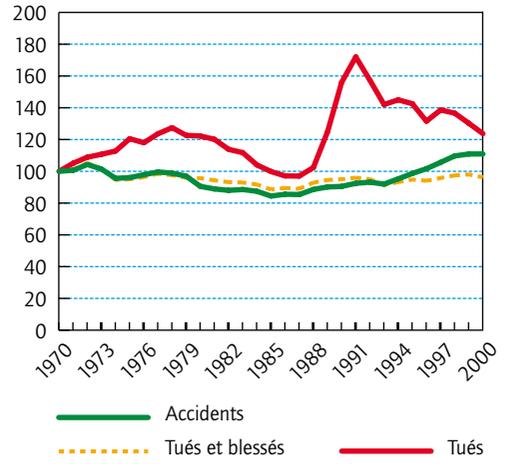
**Transport de Voyageurs  
en Europe de l'Ouest  
1970 = 100**



### Accidents de la Route en Europe de l'Ouest 1970 = 100



### Accidents de la Route en Europe Orientale et Pays Baltes 1970 = 100



# ACTIVITÉS DES GROUPES DE TRAVAIL EN 2001

## Groupe sur l'accès et l'inclusion

Lors de leur Conseil à Lisbonne en mai 2001, les Ministres des transports ont adopté une Résolution d'ensemble sur les transports accessibles et ont approuvé les Conclusions et Recommandations sur la politique des transports et le vieillissement de la population. Ce travail a été entrepris par le Groupe CEMT sur l'Accès et l'Inclusion (anciennement Groupe sur les Transports pour les Personnes à Mobilité Réduite). Un rapport sur l'Accès aux Taxis, préparé conjointement avec l'IRU, a également été approuvé par les Ministres à Lisbonne.

En 2002 les travaux du Groupe portent sur la préparation d'orientations, destinées aux Ministres, sur l'évaluation de l'impact potentiel des politiques de transport et d'aménagement du territoire sur la sécurité et l'accessibilité, spécialement pour les personnes âgées (audits de sécurité et d'accessibilité) ; et le développement de lignes directrices pour la mise en œuvre, au niveau national, de politiques promouvant l'accessibilité et la sécurité.

Une Task Force conjointe CEMT-UITP a été créée en 2001 pour étudier comment des partenariats entre les opérateurs et les autorités peuvent aider à améliorer l'accessibilité des transports publics. Les travaux seront menés tout au long de l'année 2002.

## La lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports

Le Groupe d'orientation multidisciplinaire sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports, créé à la fin de 1999, a achevé trois rapports en 2001 :

- ***Rapport sur le vol de marchandises et des véhicules transportant des marchandises en Europe***

Des données sur les années 90 ont été recueillies auprès de 23 pays Membres et révèlent que le vol de marchandises et de véhicules pose un problème grave qui coûte des millions d'euros.

- ***Amélioration de la sécurité dans le transport de marchandises par route***

Le rapport montre que la diversité et la sophistication des dispositifs antivols et des systèmes après vol disponibles sur le marché augmentent rapidement. Un nombre croissant de véhicules de transport de marchandises sont équipés de tels dispositifs, mais la criminalité visant ces véhicules continue néanmoins d'augmenter.

### ■ **Conclusions et recommandations sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports**

Les rapports susmentionnés ont été présentés au Conseil des Ministres de la CEMT à Lisbonne en mai 2001. Les ministres des Transports ont adopté ces conclusions et recommandations et sont convenus de redoubler d'efforts pour réduire la délinquance et la fraude dans les transports en accélérant la mise en œuvre des deux Résolutions adoptées par la CEMT (N°. 97/2 et 99/3), en mettant en application les recommandations énoncées dans les nouveaux rapports [CEMT/CM(2001)18/FINAL, 19 et 20], en améliorant la coordination et la coopération avec les autres acteurs et autorités concernés, ainsi qu'en désignant un point de contact afin de coordonner les activités des ministères dans la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports.

Les ministres sont également convenus de poursuivre les travaux en la matière, notamment en assurant un suivi de la mise en œuvre des recommandations spécifiques énoncées dans les rapports susmentionnés, en examinant les problèmes et les conséquences du suivi électronique des marchandises ainsi qu'en abordant la question de la sécurité des voyageurs.

Les attaques terroristes perpétrées à New York et à Washington en septembre 2001 ont conféré une nouvelle dimension à ce thème. Le Groupe a entamé l'examen des aspects économiques et internationaux de la vulnérabilité des transports terrestres à ce type d'attaques. Il préparera, en 2002, un document sur la sécurité des transports et le terrorisme. Le mandat, les priorités et les méthodes de travail du Groupe seront également passés en revue.

## **Transports combinés**

Le Groupe de travail Intersecrétariat CEMT, CEE-ONU, UE a publié en 2001 la version finalisée (français-anglais-allemand-russe) de la Terminologie en transports combinés.

Par ailleurs, le Groupe de travail sur les transports combinés prépare une Résolution d'ensemble qui fera la synthèse des Résolutions adoptées dans le passé par les Ministres de la CEMT, ainsi qu'une mise à jour des mesures nationales mises en œuvre pour la promotion de ce type de transport qu'il compte présenter aux Ministres en 2002.

Le travail du Groupe est également étroitement lié à celui du Groupe sur les chemins de fer, dans la mesure où, en tant qu'alternative au transport routier, le développement de l'un dépend dans une large mesure de la propre situation de l'autre.

## **Intégration des nouveaux pays membres**

Un "Forum sur la politique des transports dans les pays d'Europe centrale et orientale – Dix ans d'intégration : réalisations et nouveaux défis" a été organisé à Paris en février 2001 afin de procéder à un échange de vues de haut niveau et de vaste portée sur l'intégration des systèmes et des politiques de transports, en faisant le point des défis nouveaux et persistants relatifs à l'intégration. Pour plus d'informations se reporter à la section "Autres événements majeurs en 2001" ci-dessus.

En 2001, la mise à jour des principales Résolutions de la CEMT s'est poursuivie afin de s'assurer que les nouveaux pays Membres soient intégrés de manière appropriée, et également pour consolider les acquis. Le processus devrait être complété pour le Conseil des Ministres qui se tiendra à Bruxelles en 2003.

Une Etude régionale sur les infrastructures de transport (TIRS) dans les Balkans a été préparée en 2001 sous la supervision de la CEMT. Cette étude, financée par le gouvernement français, sera terminée en mars 2002. Pour plus d'informations voir le site Internet: <http://www.tirsproject.org>

Une Conférence internationale "Les systèmes de transport intelligents dans les pays d'Europe centrale et orientale" a été organisée par le ministère tchèque des Transports et des Communications en coopération avec la CEMT, l'OCDE, le projet TEM de la CEE-ONU et l'ERTICO. Elle s'est tenue à Brno les 17-18 septembre 2001. Pour plus d'informations se reporter à la section "Autres événements majeurs en 2001" ci-dessus.

Après l'adoption en 2001 par le Conseil des Ministres de la Résolution sur la politique des transports dans les PECO et vu la nécessité de poursuivre les activités en prolongement de la Conférence d'Helsinki, des échanges de vues ont commencé ayant pour but de formuler des stratégies de modernisation et de développement de l'infrastructure de transport de base dans les pays de la CEMT, en mettant un accent particulier sur les besoins des pays candidats à l'adhésion et sur l'amélioration nécessaire des liaisons entre l'Union élargie et ses pays limitrophes. Une possibilité serait d'organiser un séminaire sur ce thème à une date ultérieure en 2002, en coopération avec la CE et la CEE-ONU.

## Comité des recherches économiques

---

La CEMT réalise des recherches relevant de l'économie des transports pour appuyer et compléter ses travaux dans le domaine politique. Les travaux de recherches économiques sont supervisés par le Comité des Recherches Economiques. Dans ce cadre, un programme de recherches, fixant certains thèmes prioritaires, est régulièrement établi ; il a donné lieu en 2001 à trois Tables Rondes :

- Table Ronde 119 : Transports et développement économique (Paris, 29 et 30 mars 2001).
- Table Ronde 120 : Quel rôle pour les chemins de fer à l'Est (Cambridge, 12 et 13 septembre 2001).
- Table Ronde 121 : La gestion des choix de déplacement domicile-travail du personnel au niveau des entreprises (Paris, 29 et 30 novembre 2001).

Les Tables Rondes sont des réunions d'experts où un nombre restreint de participants sélectionnés (sur invitation personnelle), discute en profondeur de sujets spécifiques d'économie des transports. Les conclusions de chaque Table Ronde sont publiées et regroupent les rapports préparés par des experts. Un résumé des discussions est également publié.

## Environnement

---

Lors du Conseil de Lisbonne en mai 2001 les Ministres ont approuvé un rapport sur la stratégie à adopter pour promouvoir les carburants sans soufre [CEMT/CM(2001)11 final]. La réduction de la teneur en soufre de l'essence et du gazole constitue l'un des moyens les plus efficaces pour réduire davantage les émissions des principaux polluants produites par les véhicules routiers. Les travaux sont poursuivis en étroite collaboration avec le Parlement Européen et la Commission Européenne. Une Résolution visant à s'assurer que les carburants désulfurés sont disponibles dans l'ensemble des pays européens est en préparation. Une attention particulière est apportée au développement des stratégies efficaces pour la Russie et les autres pays de l'Est.

Les travaux en cours concernent la préparation d'un prochain débat ministériel qui portera sur l'amélioration de la prise de décision en matière de projets et de politiques de transport. Cela va au cœur d'une approche intégrée de planification et de politique en matière de transport et d'environnement. Les résultats de travaux récents sur l'évaluation environnementale stratégique et l'évaluation des avantages des transports seront rassemblés. Une résolution sur "la bonne pratique d'évaluation" est en préparation et l'étape finale du projet consiste à identifier les expériences porteuses en matière d'amélioration de la présentation des résultats des évaluations économiques et environnementales qui est faite aux Ministres et autres décideurs clés, et à faire ressortir les résultats des évaluations dans les décisions prises d'une façon plus transparente.

## Aspects fiscaux et financiers du transport

---

La CEMT a développé une méthodologie et rassemblé des données pour établir des comparaisons internationales bien fondées entre les systèmes nationaux de taxes et redevances liées au transport et pour les mettre en rapport avec les taxes sur le travail et l'investissement en capital. Neuf pays ont été étudiés dans un premier temps avec une attention particulière donnée au transport routier. L'analyse permet d'évaluer l'impact de la fiscalité sur la compétitivité des industries du transport routier et constitue une base pour mesurer l'écart entre les structures actuelles et les niveaux de taxation par rapport à une situation idéale efficiente d'internalisation des coûts externes des transports. Au Conseil de Prague en 2000, les Ministres ont approuvé les principes (présentés dans le rapport *Taxation efficiente des transports*) d'une fiscalité efficiente.

Les travaux actuels comprennent la mise à jour et l'affinage des données afin de refléter l'évolution des redevances en 2000 et 2001 ainsi qu'une extension du champ géographique pour couvrir 15 pays. La page web créée pour ce travail va être transformée en outil interactif comprenant les données collectées et permettant aux utilisateurs de refaire les calculs faits pour la CEMT. Le travail théorique de comparaison entre les taxes efficientes et celles en cours à travers les différents modes sera renforcé, en coopération avec la Commission européenne, et mis à jour suivant les résultats des études récentes réalisées pour les ministères des transports de certains pays membres.

## Chemins de fer

---

A Prague en 2000, lors d'un débat sur le développement des politiques de transport durable, les Ministres ont souligné l'importance du report du fret de la route vers le rail. Les travaux actuels portent sur les investissements et les mesures requises pour transformer ces aspirations en résultats concrets. Il s'agit notamment d'examiner le paquet de mesures adéquates : de la mise en application des réglementations routières à la tarification de l'usage des infrastructures en passant par de lourds investissements en infrastructure ferroviaire et l'amélioration de la qualité des services ferroviaires. Au Conseil de Bucarest en 2002, les résultats ainsi qu'un projet de Résolution basé sur les conclusions des travaux de la CEMT sur la réforme ferroviaire seront discutés par les Ministres.

Améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires est un élément clef pour le développement des systèmes de transport durable. Le projet de résolution portera sur les trois piliers principaux nécessaires à la réforme en Europe : interopérabilité, concurrence dans le secteur du rail et mise en place des conditions cadres pour une concurrence efficace entre modes. Etant donné la diversité des Membres de la CEMT, l'accent est mis sur la saisie des principes économiques qui sont à la base de la réforme laissant une certaine liberté pour parvenir à ces buts. L'accent est mis également sur une bonne gestion de la transition envers le nouveau cadre réglementaire. La résolution se base sur le compte rendu des expériences dans les régions CEMT et OCDE de réformes ferroviaires passées en revue dans la publication *“La Réforme Ferroviaire”* de 2001 ainsi que sur le travail récent réalisé pour le Congrès Ferroviaire Mondial de Vienne en 2001, la Table Ronde de la CEMT *“Quel rôle pour les chemins de fer à l'Est ?”* ainsi que des travaux en cours sur la concurrence et la coopération entre les chemins de fer européens.

## Sécurité routière

---

Le Groupe de travail sur la sécurité routière poursuit ses travaux sur la sécurité sur les routes rurales, principalement à partir du rapport établi par l'OCDE/RTR.

Le groupe travaille également sur la qualité de la politique de sécurité des transports. Sous ce large thème, les travaux incorporeront la recherche sur l'efficacité par rapport aux coûts des politiques de sécurité routière avec de nouvelles idées (comme la Vision Zéro suédoise) afin d'avoir une vision stratégique sur les possibilités d'amélioration de la sécurité. Cet objectif exige de rassembler beaucoup d'idées développées dans le passé et de les coordonner dans un cadre politique qui soit une base pour les pays. Ceci touche aussi bien les transports publics que les transports individuels et contribue à la façon de concilier une politique des transports qui soit à la fois efficace et sûre pour tous les usagers. Ce projet est ambitieux et nécessite de construire à partir des travaux entrepris par diverses instances (UE-Phare, WB-GRSP [Projet de sécurité routière globale de la Banque Mondiale], CEE-ONU/WP1, OCDE/RTR), de telle sorte que les manières respectives d'aborder ce problème et de fixer les priorités soient toutes prises en considération.

En outre, la CEMT a décidé d'étendre à la sécurité routière la pratique des examens par les pairs tels que ceux entrepris pour les transports urbains. Le premier pays qui sera ainsi étudié est la Lituanie.

## Transports routiers

---

Le travail du Groupe part des constatations suivantes : les progrès réalisés dans la voie d'une plus grande ouverture des marchés peuvent être favorisés par un nouvel accroissement du contingent, respectant les normes les plus élevées de sécurité et de protection de l'environnement. Par ailleurs, il faut se rendre à l'évidence qu'il existe une étroite relation entre la libéralisation des transports et l'élimination des distorsions de concurrence faussant cette libéralisation et que toute augmentation future du contingent CEMT sera d'une manière ou d'une autre liée directement à une harmonisation plus marquée des conditions de concurrence entre les transporteurs des différents pays Membres.

Dans ce contexte, une priorité est actuellement donnée aux conditions sociales du transport routier international. L'harmonisation sociale ne concerne pas seulement l'application de définitions communes aux différents pays Membres mais également l'instauration et l'application de normes qualitatives d'attribution de licences au niveau national, permettant une harmonisation des conditions d'accès à la profession. Une Résolution a d'ailleurs été adoptée par les Ministres en ce sens à Lisbonne (document CEMT/CM(2001)6/FINAL).

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2002, les autorisations du contingent multilatéral de la CEMT concernent soit des véhicules "verts", soit "plus verts et sûrs", soit "EURO3 sûrs". Les règles à suivre dans ce contexte ont été décidées lors du dernier Conseil des Ministres à Lisbonne (mai 2001) et ont été publiées dans la "Résolution du Conseil sur le Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT" (document CEMT/CM(2001)9/FINAL, 26 nov. 2001). Cette Résolution comprend des normes d'émissions sonores et polluantes et de sécurité, spécifiées pour chaque catégorie de véhicules concernés. Ces normes, retranscrites dans les différents certificats CEMT, assurent que chaque autorisation du contingent multilatéral CEMT est utilisée par un véhicule bon pour l'environnement et la sécurité.

## Statistiques

---

Depuis 1991, la coopération dans le domaine statistique entre la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), l'Office Statistique des Communautés Européennes (EUROSTAT) et la CEMT s'est considérablement renforcée avec la constitution d'un Groupe de travail Intersecrétariat auquel participe activement le secrétariat de la CEMT sous le contrôle du Groupe des Experts Statisticiens. En 2001 le Secrétariat a travaillé à la préparation des documents statistiques suivants :

- Le Glossaire des Statistiques de Transport qui inclut deux nouveaux chapitres concernant les accidents de la route et le transport aérien.
- Le Questionnaire Commun des Statistiques de Transports Terrestres qui collecte les données 2000.

- Le volume des Annales Statistiques de Transport portant sur la période 1990-1997.
- La brochure annuelle "Evolution des Transports, 1970-2000".
- Le Rapport Statistique sur les Accidents de la Route en 2000.

Le Secrétariat a également mis à jour de façon régulière les banques de données sur la conjoncture dans le secteur des transports terrestres. Les enquêtes destinées à alimenter cette base visent à recueillir, tous les trimestres, des informations pour chaque pays sur les marchandises et les voyageurs transportés par le rail, les marchandises transportées par la route et la voie navigable, des données sur la circulation automobile, les premières immatriculations de véhicules routiers, les livraisons de carburants, le nombre de tués sur la route ainsi que des renseignements statistiques sur l'état général de l'économie (importations, exportations, production industrielle). Au cours de l'année 2001, quatre enquêtes trimestrielles ont été réalisées et les informations ainsi recueillies ont été rendues accessibles sur le site WEB de la CEMT : <http://www.oecd.org/cem/stat/conjonct/3rdQ.htm>

Une enquête sur les investissements dans les infrastructures de transport a également été mise en œuvre. L'objectif est d'élaborer, sur la base des données ainsi collectées, un rapport qui sera présenté au Conseil des Ministres et décrira les grandes tendances enregistrées dans le développement des infrastructures, y compris les dépenses d'investissement et d'entretien pour la période 1987-2000.

## Transports urbains durables

---

En 2001, la CEMT en collaboration avec l'OCDE a terminé son projet de trois ans intitulé Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques. Ce travail a eu pour objectif d'examiner pourquoi les pays éprouvent tant de difficultés à mettre en œuvre des stratégies intégrées de transport urbain, et comment les pays et les villes peuvent surmonter ces barrières. Le projet comprenait trois principaux éléments : une série d'ateliers thématiques, une enquête sur les tendances et schémas de déplacements urbains dans plus de 160 villes et des examens de politiques nationales. Le rapport final qui rassemble les conclusions sur la mise en œuvre de chacun des différents volets du projet, ainsi qu'un document résumant les "Messages-clés aux Gouvernements" ont été approuvés par les Ministres des Transports à leur Conseil de Lisbonne en mai 2001.

Les Ministres à Lisbonne ont mandaté une suite à ce projet, dont l'examen des implications des recommandations du projet dans des groupes de pays spécifiques ; l'étude des moyens d'améliorer la cohérence dans la collecte et le suivi des données urbaines ; et l'élaboration d'un Guide de bonnes pratiques qui propose des lignes directrices aux gouvernements nationaux sur la mise en œuvre.

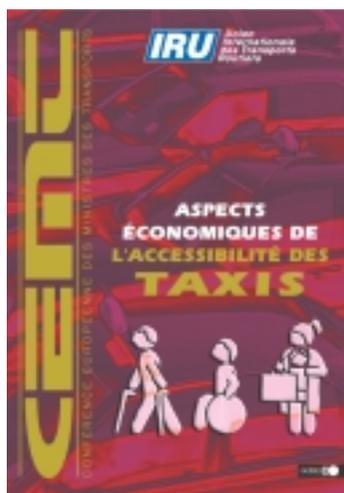
## Les tendances du trafic international

---

Le groupe de la CEMT sur les tendances du trafic international analyse les principaux facteurs de développement des transports terrestres internationaux pour les mettre en relation avec les capacités infrastructurelles en vue de saisir les points d'incompatibilité. Plus récemment, le travail de ce groupe a consisté en l'élaboration d'un scénario de référence pour les transports internationaux à l'échelle de la CEMT.

Le point de départ de ce travail a été le constat que de nombreux pays se lancent dans un exercice de définition de scénarios nationaux qui servent de base à des mesures de politique des transports. Pour élaborer ces scénarios nationaux, les responsables doivent intégrer les évolutions prévisibles dans d'autres pays. Or, les hypothèses nationales retenues sont très disparates, ce qui peut engendrer des incohérences.

Il est ainsi apparu indispensable de définir au niveau international un scénario pouvant être utilisé comme référence par tous les pays. Ceci est un gage de cohérence minimum au niveau des différentes prévisions. Ce travail a ainsi consisté à replacer, dans un cadre d'ensemble, les prévisions et scénarios qui sont disponibles dans différentes enceintes et à en déduire un scénario de tendance commun à tous les pays. Ce scénario a reçu l'aval du Conseil des Ministres lors de la session de Lisbonne en mai 2001.



### Aspects économiques de l'accessibilité des taxis

Le taxi est un élément essentiel du système de transports contemporain qui offre un service porte-à-porte à toute heure du jour et de la nuit. Comme dans les autres modes de transport, il est indispensable d'améliorer l'accessibilité des taxis pour les personnes âgées et handicapées. Ce rapport est le fruit d'un dialogue entre les pouvoirs publics et la profession. Il présente des données provenant de 14 pays sur leurs services de taxis, l'organisation de la profession, l'utilisation des taxis par les personnes âgées et handicapées et le coût des taxis accessibles.

Cet ouvrage décrit tout un éventail de mesures que devraient prendre les pouvoirs publics et la profession pour que ce mode de transport puisse procurer à tous, dans de bonnes conditions de rentabilité, un moyen de déplacement abordable et accessible.

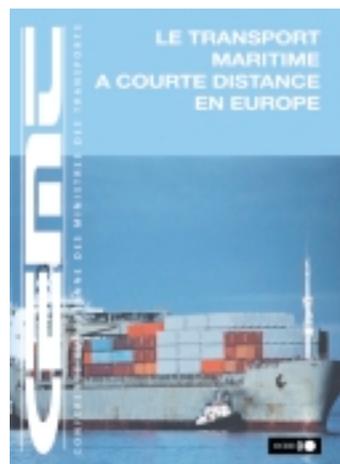
---

(75 2001 15 2 P) ISBN 92-821-2366-9, novembre 2001, 80 pages.

### Le transport maritime à courte distance en Europe

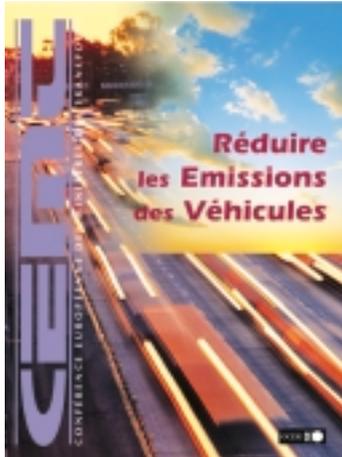
Depuis quelques années, les transports maritimes à courte distance (TMCD) ont bénéficié de nombreuses initiatives publiques visant à promouvoir leur développement. L'objectif a été de favoriser une meilleure répartition modale des transports en Europe, mais aussi de diminuer l'impact des transports sur l'environnement, d'assurer une meilleure cohésion européenne, et de promouvoir un système de transport durable.

Ainsi, les TMCD ont jusqu'à présent suscité l'intérêt des pouvoirs publics surtout en tant qu'alternative aux transports routiers, mode prédominant en Europe. Mais les TMCD peuvent-ils être conçus seulement comme une alternative aux transports routiers ? Ne constituent-ils pas un élément à part entière d'un réseau de transports intégré ? Cet ouvrage montre quel rôle les TMCD peuvent jouer dans l'optique de modes de transport complémentaires et quels défis les pouvoirs publics européens devront relever.



---

(75 2001 05 2 P) ISBN 92-821-2269-7, février 2001, 84 pages.



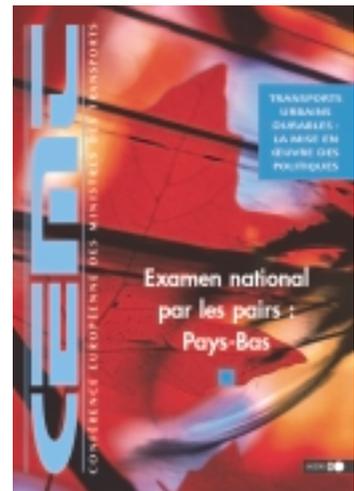
## Réduire les émissions des véhicules

Cet ouvrage examine les limites d'émissions des gaz d'échappement de véhicules adoptées en Europe, au Japon et aux Etats-Unis et fournit ainsi au lecteur de précieuses comparaisons. On y trouvera également une analyse des mesures d'incitation à la production de carburants sans soufre (ces carburants sont susceptibles de réduire à la fois les émissions classiques et le dioxyde de carbone). Enfin, cette publication décrit les différentes techniques de contrôle des émissions ainsi que l'impact de ces émissions sur la santé et l'environnement. Elle étudie les limites appliquées aux voitures particulières et aux poids lourds afin de déterminer si celles-ci sont suffisantes.

(75 2001 10 2 P) ISBN 92-821-2363-4, août 2001, 144 pages.

## Transports urbains durables : La mise en œuvre des politiques Examen national par les pairs : Pays-Bas

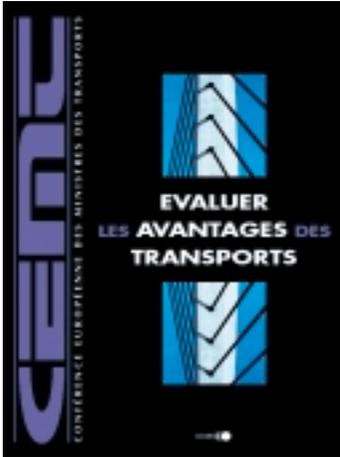
Depuis de nombreuses années, les spécialistes des transports, partout dans le monde, considèrent comme exemplaire l'expérience des Pays-Bas en matière de transports urbains. Les Néerlandais se sont résolument et durablement engagés en faveur d'une planification et de politiques intégrées des transports et de l'occupation des sols, pour développer au maximum l'utilisation des transports publics et de la bicyclette. Soutenus par une tradition de planification ancienne et hautement respectée, ils ont entrepris cette tâche dans un contexte institutionnel qui favorise la consultation et la recherche du consensus entre les différents secteurs et acteurs concernés.



Comme la plupart des pays, les Pays-Bas ont vu croître les pressions exercées par les transports sur l'environnement : augmentation de la congestion dans les zones urbaines et aux alentours, agressions sonores et pollution atmosphérique et problèmes posés par le trafic de transit international. Bien que les plans stratégiques pour les transports, l'aménagement du territoire et l'environnement aient défini un cadre général pour la prise en compte de ces pressions, il s'est révélé difficile dans de nombreux cas d'atteindre les objectifs, et les buts énoncés dans ces plans sont souvent ambitieux.

Réalisé à l'occasion de la préparation du Plan national 2000 sur le trafic et les transports (NVVP) que les Pays-Bas ont récemment approuvé, ce rapport est une évaluation de la politique néerlandaise en matière de transports urbains qui s'appuie sur les conclusions établies par une équipe d'experts de la CEMT lors d'une visite effectuée aux Pays-Bas en juin 1999.

(75 2001 02 2 P) ISBN 92-821-2328-6, février 2001, 96 pages.



## Evaluer les avantages des transports

Cet ouvrage examine l'ensemble des avantages – et des coûts – économiques des infrastructures de transport. Il présente également une réflexion sur les moyens d'établir des estimations satisfaisantes de l'impact global des investissements prévus sur les économies régionales et nationales. Ce livre montre qu'il faut prendre en compte toutes les imperfections économiques susceptibles de survenir – celles auxquelles le projet devra s'attaquer, notamment la tarification en situation de monopole au niveau local ; celles qui sont liées à l'usage des infrastructures, telles les externalités environnementales ; mais aussi les conséquences non désirées, par exemple les incidences sur le marché local du travail. Il convient également de s'assurer que les avantages nets profitent bien à ceux qui étaient censés bénéficier du projet.

Cette publication s'appuie sur des travaux novateurs récemment menés au Royaume-Uni. Elle propose des moyens d'améliorer les évaluations basées sur la traditionnelle méthode de l'analyse coûts-avantages, et lève les doutes qui avaient bloqué son utilisation dans de nombreux pays.

Le rapport principal est complété par des examens d'évaluation de projets de transport en Allemagne, en France et au Royaume-Uni, ainsi que dans toute l'Europe. Il est étayé par l'analyse d'une méthode permettant de déterminer les volumes optimaux d'investissement en infrastructures de transport pour maximiser le bien-être économique.

---

(75 2001 09 2 P) ISBN 92-821-2362-6, avril 2001, 228 pages.

## La réforme ferroviaire

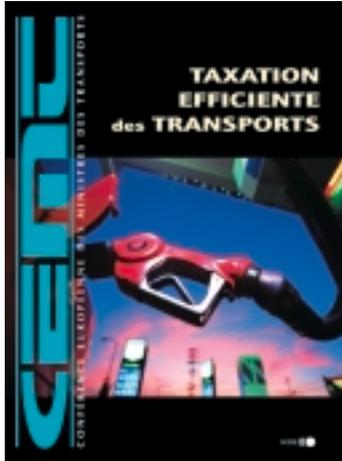
Cette publication examine les formes que la réglementation des marchés de fret ferroviaire doit prendre en vue de promouvoir l'efficacité des chemins de fer, et de l'économie en général. Les monopoles, les économies d'échelle, la concurrence, les fusions, la propriété et la structure de l'industrie ferroviaire y sont analysés.

Les besoins en réglementation diffèrent selon le marché étudié, et les contraintes politiques ne permettent pas de transférer les modèles de réformes en bloc d'un continent à l'autre. Cependant, il est possible de tirer des leçons des actions menées dans ces pays et de les intégrer dans les réformes qui sont actuellement à l'examen dans tous les pays de la CEMT et de l'OCDE.



---

(75 2001 01 2 P) ISBN 92-821-2272-7, janvier 2001, 160 pages.



## Taxation efficace des transports

Que nous apprend la comparaison des taxes et redevances françaises et allemandes ? Les transporteurs paient-ils davantage dans un pays que dans l'autre ? Si tel est le cas, quel effet cette différence a-t-elle sur la rentabilité des transports dans chacun des deux pays ? L'impact d'une hausse de la taxe sur le gazole est-il le même dans les deux pays, ou les écarts de coûts de main-d'œuvre sont-ils plus importants ? Ces différences faussent-elles le marché du transport routier international ?

Cet ouvrage fournit un cadre qui permet d'effectuer des comparaisons à l'échelle internationale. Il traite en profondeur des principes économiques à respecter afin d'assurer l'efficacité des systèmes de taxation. Quel est le niveau de taxes idéal ? Quels types de prélèvements conviendrait-il d'appliquer ? Autant de questions cruciales que ces travaux permettent d'appréhender.

(75 2000 18 2 P) ISBN 92-821-2270-0, janvier 2001, 95 pages.

## Terminologie en transports combinés

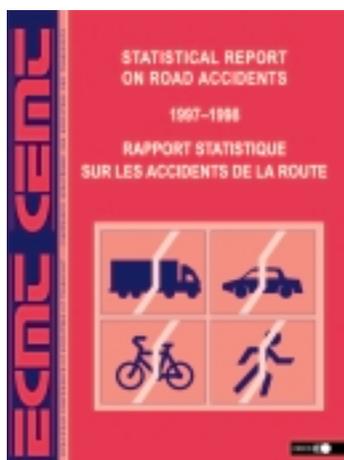
Ce document recueille les principaux termes utilisés dans le transport combiné ou qui s'y rapportent. Toutes les définitions qui font une référence spécifique au cadre géographique de l'Europe peuvent être appliquées dans d'autres régions du monde. Elles servent aux travaux des trois organisations intergouvernementales qui ont établi cette compilation : l'Union Européenne (UE), la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), et la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

L'objectif de cet index est de convenir de la signification des termes en usage courant et de faciliter ainsi leur compréhension par les acteurs de plus en plus nombreux, tant politiques que techniques, ou encore tous ceux travaillant dans les divers modes de transport concernés. Ces définitions ne s'appliquent pas dans leur sens le plus strict dans les domaines juridiques et statistiques dont les textes de référence existent déjà.

Ceci étant, la traduction des termes les plus largement utilisés dans le domaine du transport combiné dans les quatre langues de travail utilisées dans les trois organisations susmentionnées doit permettre d'harmoniser progressivement cette terminologie qui devrait déboucher à terme sur celle des dispositifs réglementaires et statistiques tant sur le plan national que sur le plan intergouvernemental.



## Rapport statistique sur les accidents de la route, 1997-1998



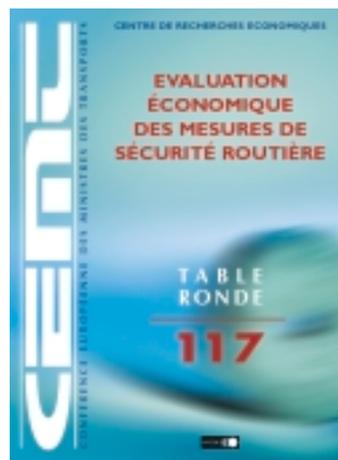
Comment appréhender les accidents de la route et comment rendre compte de situations parfois contrastées selon les pays ? Quelles tendances se dégagent des statistiques récentes et quels en sont les facteurs sous-jacents ? Quelles sont les principales mesures de sécurité routière récemment adoptées ? Le Rapport statistique sur les accidents de la route constitue un ouvrage de référence pour tous ceux qui s'intéressent à ces questions. Cette nouvelle édition rend compte de l'évolution des accidents de la route pour la période 1997-1998 dans les pays membres de la CEMT, ainsi que dans cinq de ses pays associés (l'Australie, le Canada, les Etats Unis, le Japon, la

Nouvelle-Zélande) et un pays observateur (le Maroc). Ce rapport fournit des informations chiffrées sur l'évolution de 1985 à 1998 du nombre de véhicules routiers, d'accidents corporels, de tués et de victimes (tués et blessés) pour ces pays, pris séparément et dans leur ensemble. Il met également l'accent sur un certain nombre d'éléments à ne pas négliger dans l'analyse de la situation et dresse ainsi un bilan dynamique de la réalité routière.

(75 2001 04 3 P) ISBN 92-821-0358-7, février 2001, 92 pages.

## Table Ronde 117 Evaluation économique des mesures de sécurité routière

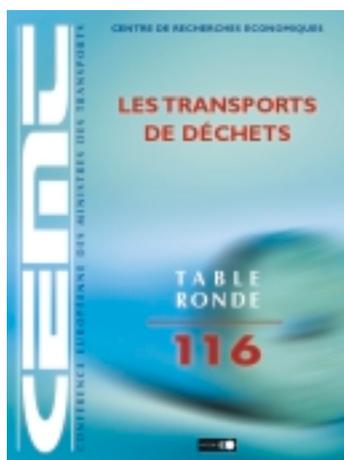
L'appréciation économique des politiques de sécurité routière pose le problème du choix de la méthode à employer pour valoriser les mesures. Il est frappant de constater qu'avec les deux principales méthodes dont on dispose, l'une mesure de façon précise un concept peu pertinent (le capital humain) et l'autre mesure approximativement un paramètre précis (le consentement à payer). La Table Ronde a analysé la complémentarité non négligeable de ces deux méthodes et souligné la nécessité d'établir des guides méthodologiques précis pour chacune d'entre elles.



La Table Ronde a souligné que les pouvoirs publics devraient se saisir de la sécurité avec le même souci d'efficacité quel que soit le mode de transport. Autre constat marquant : si les dépenses de sécurité routière sont généralement suffisantes, on ne sait pas toujours "bien" dépenser. Une des propositions iconoclastes mise en avant par la Table Ronde est qu'il convient d'accorder la plus grande attention aux mesures pédagogiques et aux investissements infrastructurels, en raison des difficultés rencontrées pour infléchir significativement le comportement humain.

Cette publication propose ainsi un bilan des politiques de sécurité routière et de leur évaluation en termes économiques. Elle a souligné qu'il s'agit d'adopter des mesures efficaces dans le long terme et économiquement valides.

(75 2001 14 2 P) ISBN 92-821-2365-0, décembre 2001, 188 pages.



## Table Ronde 116 Les transports de déchets

Le traitement des déchets est appelé à s'accroître, car le volume de ces déchets est étroitement dépendant de la croissance économique. Le transport de déchets constitue donc un enjeu majeur pour l'avenir. Plusieurs questions se posent à cet égard. Faut-il renforcer la réglementation relative à ces transports et en revoir les modalités d'application ? Le principe de proximité pour le traitement des déchets, intégré dans cette réglementation au nom de la protection de l'environnement, ne doit-il pas être remis en cause, ce principe de proximité empêchant une massification

des flux qui serait favorable aux modes de transport les plus écologiques ?

La Table Ronde reprend ces points en examinant successivement, à partir de l'expérience des différents pays, les évolutions du secteur des transports de déchets et les problèmes statistiques rencontrés pour les appréhender, la réglementation applicable à ces transports et leur bilan environnemental, en insistant tout particulièrement sur les difficultés engendrées par la répartition modale actuelle de ces transports.

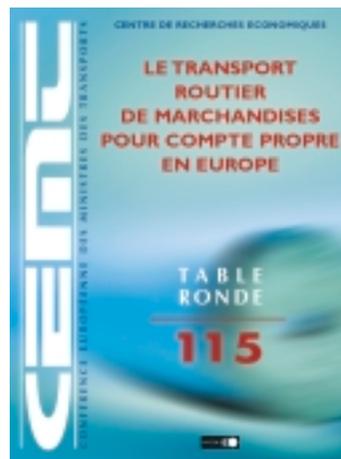
---

(75 2001 13 2 P) ISBN 92-821-2364-2, novembre 2001, 200 pages.

## Table Ronde 115 Le transport routier de marchandises pour compte propre en Europe

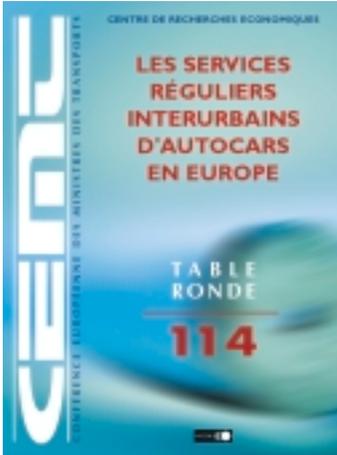
Le transport routier de marchandises pour compte propre assure une part importante des transports terrestres en Europe. En tonnages transportés, son activité représente, selon les pays européens, entre deux et cinq fois celle des transports ferroviaires. Pourtant, le transport pour compte propre ne retient guère l'attention et il n'est même pas considéré comme relevant du domaine de la logistique. Or, il assume une fonction essentielle dans le domaine du transport et connaît une profonde mutation du fait de la tendance croissante des entreprises à confier leurs envois à des transporteurs professionnels plutôt qu'à les effectuer elles-mêmes.

Comprendre l'importance des transports routiers de marchandises pour compte propre, analyser les conséquences des évolutions réglementaires qui ont marqué ce domaine d'activité et mieux appréhender son avenir, tel fut l'objet des rapports introductifs et du débat entre experts que cette publication retrace.



---

(75 2001 08 2 P) ISBN 92-821-2361-8, mai 2001, 144 pages.



## Table Ronde 114 Les services réguliers interurbains d'autocars en Europe

Alors que la déréglementation est largement à l'œuvre dans le secteur des transports, les services réguliers de lignes d'autocars demeurent très réglementés. Ces services apparaissent en effet aux yeux des pouvoirs publics comme un concurrent potentiel des chemins de fer. Pourtant, dans les pays où une déréglementation des services d'autocars a été tentée, le bilan est incontestablement positif (sauf pour les transports locaux à courte distance).

La table ronde a cherché à faire le point sur les services réguliers interurbains par autocars à partir d'exemples de pays qui ont suivi des approches originales. Cette publication permet de voir ce type d'activité sous un jour entièrement nouveau. Il en ressort notamment que le transport de lignes par autocars constitue un marché spécifique pour une clientèle qui ne dispose pas de moyens de transport alternatifs. Ouvrir ce marché bénéficierait aux populations les plus défavorisées. Mais ce n'est pas la seule leçon de cette Table Ronde.

---

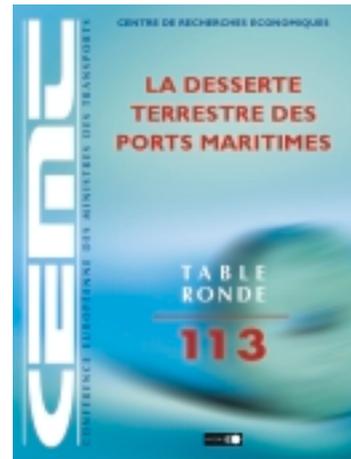
(75 2001 03 2 P) ISBN 92-821-2262-X, mars 2001, 168 pages.

## Table Ronde 113 La desserte terrestre des ports maritimes

Au cours des dernières années, le transport intercontinental a connu une véritable révolution : l'expansion considérable de la conteneurisation, le développement des mégatransporteurs, des navires porte-conteneurs toujours plus gros et la massification des flux en sont autant de signes tangibles. Ces changements se sont traduits par un abaissement considérable des coûts du transport maritime qui a rendu les pays lointains beaucoup plus accessibles. Le transport terrestre est donc souvent devenu le maillon le plus onéreux de la chaîne de transport en trafic international, d'où la pression croissante des armateurs pour contrôler ce secteur d'activité.

Sur terre, la route reste dominante, mais face à la congestion des infrastructures, le rail et la voie d'eau peuvent jouer un rôle. Dans quelles conditions ces deux derniers modes peuvent-ils prendre une part plus importante dans les transports terrestres ? Il faut savoir que faute d'un réseau spécifiquement dédié au fret, le rail ne peut pas vraiment être compétitif tandis que la navigation fluviale ne pourra jouer un rôle significatif que si elle parvient à diminuer ses coûts de transbordement. Une plus grande concurrence au sein de ces deux modes de transport ne pourrait-elle engendrer des gains de productivité et de qualité de service ?

La Table Ronde a permis d'aborder l'ensemble des questions relatives à la compétitivité des modes de transport terrestre en dégagant des lignes directrices pour l'action des pouvoirs publics en matière de desserte des ports maritimes.



---

(75 2001 06 2 P) ISBN 92-821-2359-6, janvier 2001, 208 pages.

## VIENT DE PARAITRE

- ***La réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises***  
Actes de la Conférence internationale, février 2001  
(75 2002 03 2 P) ISBN 92-821-2369-3, mars 2002, 108 pages.
- ***Table Ronde 120*** – Quel rôle pour les chemins de fer en Europe de l'Est ?  
(75 2002 04 2 P) ISBN 92-821-2371-5, février 2002, 164 pages.
- ***Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques*** – Rapport final  
(75 2002 01 2 P) ISBN 92-821-2368-5, février 2002, 80 pages.
- ***Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques*** – Messages-clés pour les gouvernements – (75 2002 05 2 P) ISBN 92-821-2291-3, février 2002, 24 pages.

## PUBLICATIONS A PARAITRE

- ***Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques*** – Auto-examens nationaux
- ***Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques***  
Enquête sur les villes – Rapport de synthèse
- ***Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques***  
Examen national par les pairs : Hongrie
- ***15<sup>ème</sup> Symposium*** – Questions-clés pour le transport des années 2000
- ***La délinquance et la fraude dans les transports routiers de marchandises***
- ***Table Ronde 118*** – Les objectifs économiques de l'introduction de péages sur les infrastructures routières interurbaines
- ***Table Ronde 119*** – Transport et développement économique
- ***Table Ronde 121*** – La gestion des choix de déplacement domicile-travail du personnel au niveau des entreprises
- ***Table Ronde 122*** – Transports et manifestations exceptionnelles
- ***Annales statistiques de transport 1980-2000***
- ***Evolution des transports 1970-2000***
- ***Rapport statistique sur les accidents de la route***

## Pour commander :

Internet: [www.oecd/bookshop](http://www.oecd/bookshop) – E-mail: [sales@oecd.org](mailto:sales@oecd.org)

Inscrivez-vous à OECDdirect à l'adresse suivante si vous souhaitez être informé(e) lors des parutions des publications : [www.oecd.org/oeccdirect](http://www.oecd.org/oeccdirect)

OECD 

# ORGANIGRAMME DE LA CEMT

**Conseil des Ministres**

**Comité des suppléants**

## Secrétariat

**Secrétaire général (Jack Short)**  
**Secrétaire général adjoint (Alain Rathery)**

| <b>Groupes de travail</b>                                       | <b>Président</b>                      | <b>Secrétariat</b>               |
|---|---------------------------------------|----------------------------------|
| Transport et environnement                                      | <b>Ueli BALMER</b> (Suisse)           | Stephen PERKINS                  |
| Aspects financiers et fiscaux des transports                    | <b>Arie BLEJENBERG</b> (Pays-Bas)     | Stephen PERKINS                  |
| Transport urbain durable  | <b>Wojcieh SUCHORZEWSKI</b> (Pologne) | Mary CRASS                       |
| Accès et inclusion  | <b>Ann FRYE</b> (Royaume-Uni)         | Mary CRASS                       |
| La lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports | <b>Jack SHORT</b> (CEMT)              | Jack SHORT<br>Jiri MATEJOVIC     |
| Intégration des nouveaux pays Membres                           | <b>Wojcieh ZARNOCH</b> (Pologne)      | Jiri MATEJOVIC                   |
| Technologie nouvelle  |                                       | Jiri MATEJOVIC                   |
| Sécurité routière   | <b>Jarmo HIRSTO</b> (Finlande)        | Sophie FOUVEZ                    |
| Transport routier   | <b>Zoltan KAZATSAY</b> (Hongrie)      | Sophie FOUVEZ                    |
| Transport combiné   | <b>Claudia NEMETH</b> (Autriche)      | Sophie FOUVEZ                    |
| Voies navigables  |                                       | Sophie FOUVEZ                    |
| Chemins de fer  | <b>Fabio CROCCOLO</b> (Italie)        | Stephen PERKINS                  |
| Comité des recherches économiques                               | <b>Urban KARLSTROM</b> (Suède)        | Michel VIOLLAND                  |
| Tendances du trafic international                               | <b>Christian REYNAUD</b> (France)     | Alain RATHERY<br>Michel VIOLLAND |
| Statistiques  | <b>Claudine LAGUZET</b> (France)      | Mario BARRETO                    |



## PERSONNEL DE LA CEMT

**Secrétaire général : Jack SHORT**

*jack.short@oecd.org*

Tel: (33-1) 45 24 97 10

**Emmanuelle BRU**, Assistante

*emmanuelle.bru@oecd.org*

Tel: (33-1) 45 24 97 18

**Secrétaire général adjoint : Alain RATHERY**

*alain.rathery@oecd.org*

Tel: (33-1) 45 24 97 16

**Jocelyne VERLEYEN**, Assistante

*jocelyne.verleyen@oecd.org*

Tel: (33-1) 45 24 97 11

## POLITIQUE DES TRANSPORTS

- **Sophie FOUVEZ**, Administrateur principal  
*martine-sophie.fouvez@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 15  
Transport combiné, Sécurité routière, Transport routier, Voies navigables
- **Stephen PERKINS**, Administrateur principal  
*stephen.perkins@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 94 96  
Chemins de fer, Coûts sociaux, Transport & environnement, Aspects financiers & fiscaux des transports
- **Mary CRASS**, Administrateur  
*mary.crass@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 13 24  
Transport urbain durable, Accessibilité des transports
- **Jiri MATEJOVIC**, Consultant  
*jiri.matejovic@oecd.org* – Tel: (33-1) 45 24 97 12  
Lutte contre la fraude et la délinquance dans les transports, Intégration des nouveaux pays Membres

- **Elene SHATBERASHVILI**, Expert  
*elene.shatberashvili@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 94 97  
Intégration des nouveaux pays Membres
- **Maryvonne LBOUC**, Assistante  
*maryvonne.lebouc@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 20
- **Josiane MARCHAUDON**, Assistante  
*josiane.marchaudon@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 25

## RECHERCHE ÉCONOMIQUE ET STATISTIQUES

- **Michel VIOLLAND**, Administrateur  
*michel.violland@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 87 13  
Tables Rondes, Symposiums, Recherche économique
- **Mario BARRETO**, Administrateur  
*mario.barreto@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 22  
Statistiques
- **Françoise ROULLET**, Assistante  
*francoise.roullet@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 23  
Publications: Tables Rondes, Symposiums
- **Julie PAILLIEZ**, Assistante  
*julie.pailliez@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 24

## COMMUNICATIONS ET ADMINISTRATION

- **Heather PETITJEAN**  
*heather.petitjean@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 13  
Budget, Personnel
- **Manuel ANTUNES**  
*manuel.antunes@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 93  
Production des documents
- **Brigitte BOÏ**  
*brigitte.boï@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 19  
Documentation, Maintenance Web, Mots de passe
- **Marian ASHWORTH**  
*marian.ashworth@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 27  
Documentation
- **Jane MINOUX**  
*jane.minoux@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 94 35  
Publications
- **Aline PLEZ**  
*aline.plez@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 94 35  
Publications
- **Penny RECURT, Assistante**  
*penelope.recurt@oecd.org*  
Tel: (33-1) 45 24 97 14  
Maintenance informatique

Les livres, périodiques et données statistiques de l'OCDE sont maintenant disponibles sur ***www.SourceOECD.org***, notre bibliothèque en ligne (en anglais seulement).

Demandez à votre bibliothécaire des détails concernant l'accès aux publications en ligne ou contactez-nous à ***SourceOECD@oecd.org***



[www.oecd.org/cem/](http://www.oecd.org/cem/)

## Pays Membres

Albanie  
Allemagne  
Autriche  
Azerbaïdjan  
Biélarus  
Belgique  
Bosnie-Herzégovine  
Bulgarie  
Croatie  
Danemark  
Espagne  
Estonie  
ERY Macédoine  
Fédération de Russie  
Finlande  
France  
Géorgie  
Grèce  
Hongrie  
Irlande  
Islande  
Italie  
Lettonie  
Liechtenstein  
Lituanie  
Luxembourg  
Moldavie  
Norvège  
Pays-Bas  
Pologne  
Portugal  
République Fédérale de Yougoslavie  
République slovaque  
République tchèque  
Roumanie  
Royaume-Uni  
Slovénie  
Suède  
Suisse  
Turquie  
Ukraine



## Site Internet de la CEMT <http://www.oecd.org/cem/>

### ADRESSE POSTALE ■

CEMT, 2 rue André Pascal, F-75775 PARIS CEDEX 16  
Tél. (33-1) 45 24 94 35 - Fax (33-1) 45 24 97 42  
e-mail: [ecmt.contact@oecd.org](mailto:ecmt.contact@oecd.org)

### BUREAUX ■

CEMT, 2/4 rue Louis David, F-75016 PARIS

### Pays Associés

Australie, Canada  
Etats-Unis, Japon  
Nouvelle-Zélande  
République de Corée

### Membres Observateurs

Arménie, Maroc

