

RAPPORT ANNUEL

2002



CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS

2002 EN PERSPECTIVE



Jack Short
Secrétaire général

L'année 2002 a été pour la CEMT une période de transition riche en activités. Nous avons dû d'abord procéder aux changements rendus nécessaires par mon élection au poste de Secrétaire général en 2001. C'est ainsi qu'Alain Rathery a pris ses fonctions de Secrétaire général adjoint et qu'Andreas Kopp a été recruté pour diriger l'Unité des Recherches Economiques. Nous avons aussi renforcé nos capacités de coopération avec les pays Membres les plus récents. Enfin, à l'approche du cinquantième anniversaire de la CEMT, le moment était on ne peut mieux choisi pour amorcer une réflexion en profondeur sur le rôle et les activités de la Conférence.

Cette réflexion sur l'avenir de la CEMT, qui entre dans sa seconde année, porte sur tous les aspects de l'organisation et des activités de la Conférence, y compris sa composition géographique, son champ d'action, ses relations avec les autres organisations ainsi que ses processus décisionnels. La question fondamentale sur laquelle s'est penché le Groupe de réflexion constitué à cet effet est de savoir comment la CEMT peut au mieux répondre aux besoins des gouvernements et de la société dans notre monde en mutation rapide. Les transports évoluent eux aussi, tout en demeurant l'un des éléments de base des économies et des sociétés, et ils jouent un rôle décisif dans la mondialisation et ce qu'il est convenu d'appeler la nouvelle économie. Pour que la CEMT conserve son utilité optimale, elle doit être capable de relever les nouveaux défis qui se posent dans le secteur et, plus précisément, de réagir aux transformations institutionnelles en cours en Europe. J'ai la conviction qu'elle saura se montrer à la hauteur.

La session annuelle du Conseil des Ministres s'est tenue à Bucarest (Roumanie) en mai, chaleureusement accueillie et remarquablement organisée par M. le Ministre Tudor Mitrea.

Les Ministres y ont débattu certaines questions d'intérêt spécifiquement européen, telles que le développement du contingent multilatéral et la réforme des chemins de fer en Europe, mais se sont également penchés sur des problèmes plus universels comme la sécurité routière, le terrorisme et la sécurité dans les transports. Les Ministres ont notamment adopté des Résolutions ou pris des décisions sur ces sujets. On trouvera de plus amples renseignements sur ces questions dans les pages qui suivent.

Une Déclaration sur le terrorisme dans les transports, adoptée par l'ensemble des pays présents à Bucarest, a été la réponse des Ministres des transports aux attentats du 11 septembre 2001. Depuis ces tragiques événements, le secteur des transports dans son ensemble, et l'aviation en particulier, ont pris d'importantes mesures pour améliorer la sécurité et faire reculer la menace d'attaque terroriste. Les Ministres ont noté à Bucarest que si les autres modes que l'aviation et le transport maritime n'ont peut-être pas déployé autant d'efforts pour trouver des

solutions au problème de la sûreté dans la période qui a suivi le 11 septembre, l'enjeu n'en concerne pas moins tous les modes et les différents maillons de l'ensemble de la chaîne de transport. Les Ministres ont toutefois souhaité que les mesures prises pour renforcer la sûreté soient efficaces par rapport à leur coût et ne perturbent pas indûment les mouvements de marchandises et de personnes dont dépendent nos économies. Dans la suite qu'elle donnera à cette déclaration, la CEMT visera donc essentiellement à mieux déterminer comment l'action des pouvoirs publics peut contribuer à mieux concilier l'impératif de la sûreté avec les exigences de l'efficacité économique. La déclaration intégrale des Ministres ainsi que les actions qui ont été proposées pour y donner suite, figurent dans le présent rapport.

Les Ministres ont insufflé un vigoureux élan aux travaux sur la sécurité routière. Le nombre de morts et de blessés imputables aux accidents de la route atteint des proportions catastrophiques. Les Ministres sont convenus que la CEMT devait adopter face à ce problème une nouvelle stratégie, plus résolue, axée sur des objectifs plus clairement définis et fondée sur des analyses plus poussées des conditions d'élaboration de politiques réellement efficaces. Plus précisément, une cible évoquée à titre indicatif consisterait à réduire le nombre de décès de 50 % dans la zone CEMT entre 2000 et 2012. Cet objectif ambitieux contribuera à polariser l'attention sur le problème, ce qui constitue une nécessité absolue dans de nombreux pays Membres.

Une Résolution sur les chemins de fer actualise et regroupe des recommandations antérieures sur le sujet. Elle offre un cadre d'action pour le développement et la modernisation des chemins de fer à l'échelle du continent qui est compatible avec celui en cours d'élaboration au sein de l'Union européenne, tout en allant à certains égards plus loin. La mise en œuvre de cette Résolution contribuera à la réalisation de l'objectif énoncé par les Ministres, qui consiste à faire un usage optimal du rail et des voies navigables pour le trafic international.

Le Conseil ayant accepté à l'unanimité sa demande d'adhésion, Malte est devenu le 42^{ème} pays Membre à part entière de la CEMT, dont la composition géographique s'étend désormais pratiquement à l'ensemble du continent européen.

Un important séminaire régional de haut niveau sur les transports dans la région du Caucase a eu lieu à Tbilissi, en avril, bénéficiant de l'hospitalité de M. le Ministre Adeishvili. Le Caucase, région stratégique pour les transports, a été ébranlé par une période de conflits. Ce séminaire, qui était organisé conjointement avec la Banque mondiale, a permis d'examiner les problèmes spécifiques auxquels sont confrontés les différents modes ainsi que les questions relatives aux investissements, au franchissement des frontières et à d'autres difficultés. Une étroite coopération entre les trois pays concernés sera bénéfique pour la région et les organismes internationaux présents au séminaire sont convenus d'apporter à l'avenir leur contribution en organisant des manifestations similaires.

Sur le plan de la recherche, la CEMT est demeurée fidèle à sa tradition en s'attaquant, en toute indépendance, à de nouveaux sujets ou à des questions politiques d'actualité. Une table ronde sur les transports et les événements publics à caractère exceptionnel, comme les grands concerts ou manifestations sportives, a ainsi abordé un thème jamais encore examiné mais

dont les opérateurs de transports publics et les autorités locales peuvent tirer de très riches enseignements. Une table ronde a été consacrée au vandalisme, au terrorisme et à la sécurité dans les transports publics, une question d'actualité brûlante pour les exploitants et les autorités publiques. On trouvera de plus amples renseignements sur ces activités ainsi que sur d'autres tables rondes dans le présent rapport. Ces événements constituent un volet important du rôle que joue la CEMT en tant que laboratoire d'idées, à la fois pour cerner les problèmes émergents en vue d'une discussion ultérieure sur les politiques à suivre, mais aussi pour soumettre les affirmations les plus communément avancées à un examen rigoureux.

Les rapports et les projets de décisions soumis aux Ministres et aux Suppléants sont rédigés et affinés au sein de divers groupes de travail de la CEMT. La présente publication fournit des informations complémentaires sur les activités de ces groupes, leurs objectifs et leurs résultats. A ces groupes, qui constituent véritablement l'âme de la CEMT, le Secrétariat tient à exprimer sa gratitude, non seulement, bien sûr, à leurs Présidents, mais également aux nombreux délégués qui y ont apporté une contribution constructive et active, tissant ainsi un réseau de coordination et de coopération à l'échelle du continent.

TABLE DES MATIÈRES

Mission et structure de la CEMT	7
86^{ème} session du Conseil des Ministres, 29 et 30 mai 2002, Bucarest	9
Le Conseil de Bucarest en bref	11
Documents ministériels	13
Liste des délégués	15
Résolutions approuvées par les Ministres en 2002	19
Résolution n° 2002/1 sur le développement des chemins de fer	19
Résolution d'ensemble n° 2002/2 sur les transports combinés	29
Résolution n° 2002/3 sur la simplification des procédures pour la délivrance des visas aux conducteurs professionnels	35
Recommandations sur la sécurité sur les routes de rase campagne en Europe	37
Déclaration sur la sécurité dans les transports et le terrorisme	41
Autres événements majeurs en 2002	47
Evolution des transports	53
Activités des groupes de travail en 2002	55
Accès et inclusion	55
Lutte contre la délinquance et fraude dans les transports	55
Transports combinés	56
Recherches économiques	57
Aspects fiscaux et financiers du transport	57
Intégration des nouveaux pays Membres	57
Stratégie de développement des infrastructures paneuropéennes de transport	58
Chemins de fer	59
Sécurité routière	60
Transport routier	61
Statistiques	63
Transports urbains durables	63
Transport et environnement	64
Publications de la CEMT en 2002	67
Organigramme de la CEMT	75
Personnel de la CEMT	77

QU'EST CE QUE LA CEMT ?

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.

Au 31 décembre 2002 la CEMT comptait 42 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 de discussion politique, 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^{er} 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 et Recommandations adoptées par le Conseil. Ces Résolutions et Recommandations, qui portent sur un large éventail de sujets, 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 unités chargées respectivement de la politique des transports, de la recherche économique et des statistiques, et des communications et de l'administration.



**Sous la présidence de M. Miron Tudor MITREA,
Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Logement
de la Roumanie, Président en exercice de la Conférence,
le Conseil des Ministres de la CEMT a tenu sa 86^{ème} session
les 29 et 30 mai 2002 à Bucarest.**



B U C A R E S T 2 0 0 2

LE CONSEIL DE BUCAREST EN BREF

Adhésion de Malte

Le Conseil des Ministres a répondu positivement à la demande de **Malte** visant à devenir membre de la Conférence, ce qui porte à 42 le nombre de pays ayant adhéré à la CEMT.

Transfert modal

- Le Conseil des Ministres a pris acte d'un rapport préconisant toute une série de mesures visant à promouvoir un **équilibre durable entre les différents modes de transport**.
- Il a adopté deux Résolutions portant l'une sur le **développement des chemins de fer en Europe** qui fournit un cadre politique pour la réforme des chemins de fer dans les pays membres de la CEMT, l'autre sur les **transports combinés** qui synthétise l'ensemble des Résolutions et Recommandations adoptées en la matière par la CEMT.
- Les Ministres ont également pris acte d'un rapport décrivant les actions possibles susceptibles de **renforcer le rôle du transport par voies navigables**.

Transport routier

Trois sujets principaux ont été examinés sous ce point de l'ordre du jour :

- **Questions sociales relatives au transport routier international de marchandises** : le Conseil a pris acte d'un rapport sur le dumping social dans l'espace couvert par la CEMT. Ce document recommande notamment la définition d'une procédure pour l'échange d'informations sur les infractions commises aux réglementations portant sur les temps de conduite et de repos, ainsi que l'harmonisation des contrats de sous-traitance internationale.
- **Contingent multilatéral** : les Ministres ont examiné un rapport sur l'état d'avancement des travaux relatifs à une éventuelle restructuration du contingent multilatéral.
- **Visa pour les conducteurs professionnels** : le Conseil des Ministres a adopté une Résolution qui vise à faciliter l'obtention de tels visas en simplifiant les formalités nécessaires, en réduisant les délais d'obtention et en facilitant l'obtention de visas multiples.

Sécurité routière

Après avoir pris note d'un rapport sur la **situation actuelle des accidents de la route et les nouvelles actions à entreprendre**, document qui préconise notamment la fixation d'objectifs chiffrés en matière de sécurité routière tels que la réduction de moitié du nombre de tués sur les routes de la CEMT d'ici 10 ans, le Conseil des Ministres a adopté toute une série de Recommandations relatives à la **sécurité sur les routes de rase campagne**, ainsi qu'un document reprenant les Recommandations clés de la CEMT sur la sécurité routière.

Sécurité dans les transports et terrorisme

Le Conseil des Ministres a pris connaissance d'un rapport qui passe en revue les actions antiterroristes menées dans le secteur des transports après les attentats du 11 septembre 2001 et qui décrit les principaux problèmes politiques soulevés à cet égard depuis ces événements. Les Ministres ont adopté une **Déclaration relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports** par laquelle ils conviennent de promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sécurité dans le secteur des transports.

Infrastructures de transport dans les Balkans

Le Conseil des Ministres a été saisi des résultats d'une étude sur les **infrastructures de transport dans les Balkans** qui a permis d'identifier dans cette région les principaux axes de communication, de définir un réseau cohérent de transport à moyen terme et de sélectionner un certain nombre de projets d'infrastructures jugés prioritaires.

Orientation future de la CEMT

Un rapport intérimaire portant sur le **rôle futur de la CEMT** a été soumis au Conseil des Ministres qui a adopté un certain nombre de recommandations contenues dans ce document et portant sur le champ de compétence, la couverture géographique, l'organisation des sessions ministérielles, le statut des actes juridiques de la CEMT.

Nouveau Bureau

Conformément aux dispositions qui régissent la Conférence, le Conseil des Ministres a procédé à l'élection de son nouveau Bureau qui est entré en fonction le 1^{er} juillet 2002 pour une période de douze mois. La Ministre de la Mobilité et des Transports de la **Belgique** a été élue Présidente de la Conférence pour cette période. Le Ministre des Transports de la **Slovénie** a été nommé premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant désormais au Ministre des Transports de la **Fédération de Russie**.

Prochaine session

La prochaine session du Conseil des Ministres aura lieu à Bruxelles (Belgique) en avril 2003. Elle sera marquée par la célébration du 50^{ème} anniversaire de la CEMT.

DOCUMENTS MINISTÉRIELS

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

TRANSFERT MODAL

Développement durable et équilibre entre modes substituables dans le transport de marchandises	CEMT/CM(2002)1
Résolution sur le développement des chemins de fer européens	CEMT/CM(2002)2
Résolution d'ensemble sur le transport combiné	CEMT/CM(2002)3
Actions possibles afin de renforcer le rôle des voies navigables	CEMT/CM(2002)4
Mesures nationales pour le développement du transport combiné	CEMT/CM(2002)5
Conclusions du Séminaire : "Demain, quelles voies navigables pour le continent européen ?"	CEMT/CM(2002)6

Disponible à l'adresse suivante : www.oecd.org/cem/topics/waterways/Paris02.htm

TRANSPORT ROUTIER

La dimension sociale dans le transport routier	CEMT/CM(2002)7
Restructuration du contingent : Rapport d'avancement	CEMT/CM(2002)8
Résolution sur la simplification des procédures pour la délivrance des visas aux conducteurs professionnels	CEMT/CM(2002)9
Evolution récente des accidents de la route et enjeux politiques	CEMT/CM(2002)10
Recommandations sur la sécurité sur les routes de rase campagne en Europe	CEMT/CM(2002)11
Aspects sociaux : Mise en œuvre de la Résolution n° 2001/2	CEMT/CM(2002)12
Dumping social dans l'espace couvert par la CEMT : Application au cas du transport routier de marchandises	CEMT/CM(2002)13
Passé, présent et avenir des travaux de la CEMT en matière de sécurité routière	CEMT/CM(2002)14
Transports sûrs et durables - Une assurance de qualité <i>A paraître en février 2003</i>	CEMT/CM(2002)15

Recommandations clés de la CEMT sur la sécurité routière	CEMT/CM(2002)16
La sécurité sur les routes de rase campagne en Europe : Stratégies d'amélioration	CEMT/CM(2002)17

SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS ET TERRORISME

Note de synthèse et Déclaration	CEMT/CM(2002)18
Note sur les mesures prises et les enjeux politiques	CEMT/CM(2002)19

ETUDE RÉGIONALE SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LES BALKANS (TIRS)

Principaux messages politiques et synthèse de l'Etude TIRS	CEMT/CM(2002)20
--	-----------------

ORIENTATIONS FUTURES DE LA CEMT

Note de synthèse pour les Ministres	CEMT/CM(2002)21
Rapport	CEMT/CM(2002)22

POINTS POUR INFORMATION (POINTS "A")

Conclusions et Recommandations de la Conférence Internationale "Système de transports intelligents dans les pays d'Europe centrale et orientale" <i>Disponible à l'adresse suivante : www.oecd.org/cem/topics/ceec/ceecdocfr.htm</i>	CEMT/CM(2002)23
Conférences régionales des Ministres des transports : Déclaration de la Conférence sur les transports dans la région de la mer noire <i>Disponible à l'adresse suivante : www.oecd.org/cem/topics/region/index.htm</i>	CEMT/CM(2002)24
Sommaire et conclusions de la réunion des Ministres des transports des trois pays de la région sud du Caucase <i>Disponible à l'adresse suivante : www.oecd.org/cem/online/Tbilisi02/index.htm</i>	CEMT/CM(2002)25
Activités de l'Union Européenne	CEMT/CM(2002)26
Activités de la CEE-ONU	CEMT/CM(2002)27

LISTE DES CHEFS DE DÉLÉGATION A LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE DE 2002

PAYS MEMBRES

ALBANIE

M. Maqo LAKRORI, Minister of Transport and Telecommunications

ALLEMAGNE

M. Stephan HILSBURG, Parliamentary State Secretary, Ministry of Transport, Building and Housing

AUTRICHE

M. Christian WEISSENBURGER, Director General, Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology

AZERBAÏDJAN

M. Javansir MAMMADOR, First Vice-President, State Concern "Azerautonaghiyyat"

BELARUS

M. Mikhail BOROVOI, Ministre des Transports et des Communications

BELGIQUE

Mme Isabelle DURANT, Ministre des Communications et de l'Infrastructure

BOSNIE-HERZÉGOVINE

M. Svetozar MIHAJLOVIC, Minister of Civil Affairs and Communications

BULGARIE

M. Plamen PETROV, Minister of Transport and Communications

CROATIE

M. Mario KOVAC, Minister of Maritime Affairs, Transport and Communications

DANEMARK

M. Flemming HANSEN, Minister of Transport

ESPAGNE

M. Benigno BLANCO RODRIGUEZ, State Secretary (Deputy Minister), Ministry of Public Works and Transport (FOMENTO)

ESTONIE

M. Margus LEIVO, Secretary General, Ministry of Transport and Communications

ERY MACEDOINE

M. Ljupco BALKOVSKI, Minister of Transport and Communications

FINLANDE

M. Kimmo SASI, Minister of Transport and Communications

FRANCE

M. Pascal MIGNEREY, Sous-Directeur de la Stratégie et des Politiques Intermodales, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

GEORGIE

M. Giorgi NIJARADZE, First Deputy Minister, Ministry of Transport and Communications

GRÈCE

M. Ionnis KONSTANTINIDIS, Secretary General, Ministry of Transport and Communications

HONGRIE

M. Zoltan KAZATSAY, Deputy State Secretary of Transport, Ministry of Economic Affairs and Transport

IRLANDE

Mme Mary O'ROURKE, Minister, Department of Public Enterprise

ISLANDE

M. Sturla BODVARSSON, Minister of Communications

ITALIE

M. Fabio CROCCOLO, Directeur des affaires internationales,
Ministère de l'Infrastructure et des Transports

LETTONIE

M. Anatolijs GORBUNOV, Minister of Transport

LIECHTENSTEIN

Mme Rita KIEBER-BECK, Minister of Transport and Communications

LITUANIE

M. Zigmantas BALYCITIS, Minister of Transport and Communications

LUXEMBOURG

M. Guy STAUS, Attaché de Gouvernement, Ministère des Transports

MALTE

M. Censu GALEA, Minister for Transport and Communications

MOLDAVIE

M. Anatol CUPTOV, Minister of Transport and Communications

NORVÈGE

M. Per SANDERUD, Secretary General, Ministry of Transport and Communications

PAYS-BAS

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

POLOGNE

M. Marek POL, Vice Prime Minister, Minister of Infrastructure

PORTUGAL

M. Jorge JACOB, Directeur Général des Transports Terrestres, Ministère des Travaux Publics,
des Transports et du Logement

ROUMANIE

M. Miron MITREA, Minister of Public Works, Transport and Housing

ROYAUME-UNI

M. John STEVENS, Divisional Manager for Europe and International Division,
Department for Transport, Local Government and the Regions

FÉDÉRATION DE RUSSIE

M. Anatoliy P. NASONOV, First Deputy Minister of Transport, Ministry of Transport

SLOVAQUIE

M. Jozef MACEJKO, Minister of Transport, Posts and Telecommunications

SLOVÉNIE

M. Jakob PRESECNIK, Minister of Transport and Telecommunications

SUÈDE

M. Bengt K-A JOHANSSON, Ambassador, Ministry of Industry, Employment and Communications

SUISSE

M. Moritz LEUENBERGER, Minister, Federal Councillor, Head of the Department of Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC)

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

M. Jaromir SCHLING, Minister of Transport and Communications

TURQUIE

M. Munir KUTLUATA, Under Secretary, Ministry of Transport

UKRAINE

M. Semen KROL, Deputy State Secretary, Ministry of Transport

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE YOUGOSLAVIE

M. Bozidar MILOVIC, Minister of Transport and Telecommunications

PAYS ASSOCIÉS

CANADA

M. William ELLIOTT, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada

CORÉE

M. Won Sik LEE, First Secretary, Permanent Delegation of Korea to the OECD

ÉTATS-UNIS

Mme Ellen ENGLEMAN, Administrator – Research and Special Programs, Administration, U.S. Department of Transportation

JAPON

M. Jiro HANYU, Vice-Minister for Transport and International Affairs, Ministry of Land, Infrastructure and Transport

PAYS OBSERVATEURS

ARMÉNIE

M. Andranik MANUKYAN, Minister of Transport and Communication

MAROC

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

RESOLUTION n° 2002/1 SUR LE DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER

[CM(2002)2/FINAL]

Le Conseil des Ministres de la CEMT réuni à Bucarest en 2002 :

REAFFIRMANT que l'objectif de la réforme des chemins de fer est d'améliorer l'efficacité, la qualité et l'efficacité économique des prestations de services ferroviaires et de stimuler la croissance des marchés du rail tout en garantissant un haut niveau de performance en termes de sécurité sur le rail ;

SE REFERANT au rapport CEMT/CM(2000)20 sur la réforme ferroviaire et, en particulier, à l'accent qu'il met sur l'amélioration de la qualité des services ferroviaires européens à la faveur du jeu de la concurrence aussi bien que dans le cadre d'alliances, en vue de remplacer les frontières nationales par une logique plus commerciale, en créant des marchés ferroviaires à l'échelle du continent ;

RAPPELANT la Résolution n° 93/6 sur le développement des transports ferroviaires internationaux et la Résolution n° 99/2 sur la levée des entraves lors des passages aux frontières pour le transport international de marchandises, ainsi que la grande importance que l'une comme l'autre accordent à l'indépendance juridique des entreprises ferroviaires et à leur autonomie de gestion pour prendre des décisions sur une base commerciale dans un environnement de marché international ;

RECONNAISSANT :

- que les besoins en réglementation sont différents selon les marchés ferroviaires ;
- que la réforme ferroviaire est appelée à établir un équilibre entre l'ouverture à la concurrence par des mesures de réglementation, mais en préservant en même temps la liberté de gestion afin que les entreprises fonctionnent selon des critères commerciaux, et le maintien d'une interface efficace entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des trains ;
- qu'un cadre réglementaire préalable et bien défini est nécessaire pour réduire autant que possible les risques liés à des modifications de la réglementation ;

CONSIDERANT que les tâches fondamentales des pouvoirs publics en matière de réglementation dans le secteur ferroviaire consistent à :

- créer un cadre pour une concurrence intermodale saine et efficiente ;

- faire en sorte que *les performances en matière de sécurité sur le rail soient élevées* ;
- *veiller à la transparence et à la responsabilité comptable* dans l'utilisation des fonds publics ;
- assurer un environnement stable pour les investissements à long terme qui caractérisent les systèmes ferroviaires ;
- prévenir les pratiques abusives de tarification sur les marchés captifs (peu nombreux en Europe) ;
- garantir des conditions non-discriminatoires pour la concurrence intramodale, lorsque cela est possible ;
- créer des incitations pour réduire les coûts et améliorer la qualité du service visant aussi bien les exploitants ferroviaires que les gestionnaires d'infrastructure ;
- établir les conditions pour l'accomplissement des missions de service public ;

DECIDE de coopérer afin de développer un cadre politique qui :

- stimule l'amélioration de la qualité des services ferroviaires, en termes de fiabilité ainsi que d'exploitation et de commercialisation sans rupture à l'échelle internationale, étant entendu que cette réforme soulève des questions particulières concernant la concurrence et l'interopérabilité développées par la suite ;
- crée en même temps des conditions plus efficaces pour la concurrence intermodale route-rail, notamment en réformant progressivement la structure de la fiscalité du transport routier ;
- permette de limiter les coûts de mise en œuvre et réduisent le plus possible les coûts administratifs imposés aux exploitants ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, évitant ainsi d'entraver la gestion commerciale des entreprises ferroviaires ;

A AU SUJET DE L'INTEROPERABILITE ET DES PASSAGES DES FRONTIERES

AYANT A L'ESPRIT :

- la Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF) et sa procédure d'Admission Technique des véhicules ferroviaires et d'autres Matériels Ferroviaires utilisés en trafic international (ATMF) ainsi que la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire (APTU) ;
- la Directive 2001/16/CE du Parlement Européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et la Directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire européen à grande vitesse ;

CONSIDERANT que toutes les mesures efficaces par rapport aux coûts devraient d'urgence être mises en œuvre pour réduire les temps d'attente aux frontières dans les services ferroviaires internationaux et que ces mesures concernent notamment :

- la formation des conducteurs, des équipes et des contrôleurs de la circulation des trains pour faciliter les services internationaux, comprenant une acquisition de compétences linguistiques et de la maîtrise des règles et des procédures d'exploitation, en particulier dans le domaine de la sécurité ;
- une meilleure coordination internationale de la planification des investissements, en particulier dans les locomotives, le matériel roulant, la signalisation ainsi que dans les systèmes de commande et de sécurité, étant entendu que la coopération en cours menée par les chemins de fer dans ces domaines est à féliciter et devrait être soutenue ;

REAFFIRME les recommandations de la Résolution n° 99/2 sur la levée des entraves lors des passages aux frontières pour le transport international de marchandises, contenues également dans le projet de Résolution d'ensemble sur les transports combinés CEMT/CM(2002)3, par lesquelles les Ministres ont décidé que :

- les chemins de fer agissent rapidement pour réduire les retards dans les services de fret internationaux, d'une manière qui soit rentable, et agissent conformément aux objectifs acceptés sur le plan international dans l'Accord sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) de la CEE/ONU (dans lequel le temps maximum d'arrêt à la frontière est fixé à 30 minutes) et dans la Résolution 248 de la CEE/ONU sur les temps d'arrêts aux frontières des trains-navettes (qui fixe une limite maximale totale de 60 minutes et une limite maximale pour chacune des deux gares frontalières de 30 minutes) ;
- des efforts soient faits pour transférer autant que possible, les procédures non ferroviaires (telles que les formalités de douane) aux gares d'origine et de destination plutôt qu'aux frontières ;
- lorsque les contrôles douaniers sont effectués aux frontières, ils soient faits en même temps par les autorités des deux pays concernés ;
- les gouvernements accroissent l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires en ce qui concerne leurs opérations internationales dans le sens le plus large, de telle sorte que les décisions ayant trait à l'amélioration des opérations de franchissement des frontières (par exemple rationalisation des opérations de triage, fusion des aires de triage de chaque côté des frontières, achat de locomotives multicourant ou de matériel roulant à double gabarit, construction de voies ou de postes de transbordement) puissent être prises sur une base commerciale dans un environnement de marché international ;
- lorsque les gouvernements continuent d'exercer un contrôle sur la gestion des opérations ferroviaires, ils éliminent autant que possible les opérations de triage non nécessaires, tout au long du trajet (et pas seulement aux frontières) ;
- les gouvernements examinent les rôles possibles pour coordonner les chemins de fer et leur prêtent assistance en mettant en œuvre des systèmes intégrés appropriés, faisant appel aux technologies de l'information, pour transmettre des données entre réseaux sur l'exploitation des trains et les expéditions de marchandises ;

- les Ministres des transports fassent tout ce qui est en leur pouvoir, en coopération avec les autres Ministres intéressés, pour mettre en œuvre ces recommandations de toute urgence, en vue de lever d'ici à 2005 tous les obstacles au transport qui ne sont pas nécessaires sur les corridors prioritaires ;

DECIDE également :

- de mettre sur pied, en collaboration avec les autorités compétentes, des formalités douanières simplifiées pour les nouveaux entrants sur les marchés ferroviaires internationaux, équivalentes à celles que devaient accomplir les entreprises ferroviaires nationales par le passé ;
- d'encourager la coopération internationale entre les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants ferroviaires afin de favoriser la prise de décisions efficaces par rapport aux coûts en matière de planification, d'achat et d'investissement concernant le trafic international et de ne pas entraver les fusions et autres alliances commerciales y afférentes, lorsqu'elles sont compatibles avec le droit de la concurrence et les objectifs politiques nationaux sur le développement de la concurrence dans les marchés ferroviaires ;

B AU SUJET DE LA CONCURRENCE INTRA-MODALE ET LA COMPETITIVITE FERROVIAIRE

SE REFERANT au rapport CEMT/CM(2000)20 sur la réforme ferroviaire, et en particulier à ses conclusions selon lesquelles il n'existe pas de modèle unique de réforme de la réglementation susceptible d'être appliqué à toutes les entreprises ferroviaires ;

VU les Directives 91/440/CEE et 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil relatives au développement des chemins de fer communautaires, les Directives 95/18/CE et 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;

RAPPELANT la Recommandation de 2001 du Conseil de l'OCDE concernant la séparation structurelle dans les secteurs réglementés ;

CONSIDERANT qu'afin de s'assurer que les entreprises ferroviaires puissent offrir des services compétitifs par rapport aux autres modes en développant la qualité des services offerts en fonction des prix que les marchés peuvent supporter, les cadres réglementaires doivent fournir des incitations en faveur de l'efficacité, à la fois dans l'exploitation des trains et dans la gestion des infrastructures ;

CONSTATANT que :

- la concurrence intramodale peut favoriser des gains en performance, des améliorations de la qualité du service et des innovations ;

- la concurrence intramodale atteint une efficacité optimale lorsqu'elle s'exerce de manière transparente et non discriminatoire ou, comme dans certains pays Membres Associés, entre des opérateurs qui possèdent chacun leur propre infrastructure ;

NOTANT que certains clients existants ou potentiels des chemins de fer cherchent à entrer dans les marchés ferroviaires européens en vue d'y opérer pour leur compte propre, et que ces entreprises ont besoin – lorsque des droits d'accès sont prévus par la législation nationale et/ou communautaire – de conditions équitables d'accès aux capacités d'infrastructure ;

RECONNAISSANT que :

- parmi les mesures visant à encourager l'accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire, il y a peut-être lieu de prévoir l'indépendance à l'égard de l'opérateur ferroviaire historique des responsabilités juridiques de la répartition des capacités d'infrastructure et qu'en tout état de cause, une intervention indépendante réglementaire s'impose pour prévenir la discrimination, sans prendre en considération l'attribution des responsabilités juridiques en matière d'affectation des capacités ;
- dans les Etats membres de l'UE, cette séparation des responsabilités est imposée par le droit communautaire ;
- même lorsque la séparation structurelle est établie, il est nécessaire de prévenir les comportements discriminatoires, et l'équité de la concurrence doit être soumise à la surveillance d'une instance indépendante ;
- la discrimination peut être prévenue en l'absence de séparation structurelle sur certains marchés, en ayant recours à des autorités indépendantes, notamment là où des entreprises verticalement intégrées sont en concurrence et où chacune détient des infrastructures sur lesquelles d'autres opérateurs ont besoin d'accès, ou au cas où des itinéraires parallèles ou équivalents desservent le marché ;
- en cas d'absence de concurrence potentielle entre des entreprises verticalement intégrées, il importe de séparer de l'opérateur historique, l'autorité responsable de l'affectation des capacités d'infrastructure pour assurer un accès à l'infrastructure ferroviaire non-discriminatoire et il peut s'avérer nécessaire également d'en séparer la fonction de planification des sillons ;

RECONNAISSANT également que :

- la "concurrence" pour l'accès aux infrastructures n'implique pas seulement une concurrence entre opérateurs en quête du même marché mais également une "concurrence" entre les divers types de trains pour l'utilisation des voies ainsi qu'une "concurrence" avec les unités d'entretien et de développement de l'infrastructure lorsque les voies sont occupées pour travaux ;
- les décisions concernant l'attribution des sillons doivent refléter la valeur économique des demandes d'utilisation de sillons en conflit ;

- dans les cas où l'attribution des sillons est soumise à une réglementation, le système réglementaire devrait être conçu pour mettre en évidence la valeur économique des services en concurrence et garantir la neutralité, y compris lorsque les besoins des opérateurs des trains risquent d'être en conflit avec les intérêts du gestionnaire de l'infrastructure en raison de ses propres besoins d'occupation des voies pour effectuer les campagnes d'entretien et de développement ;

PRENANT ACTE que certains pays Membres agissent au niveau national pour élargir les droits d'accès existants, par exemple, en autorisant l'entrée de nouveaux exploitants ferroviaires sur des marchés de fret ferroviaire nationaux ou en autorisant les entreprises assurant le transport international de marchandises de recourir au cabotage ;

DECIDE :

Concernant les droits d'accès et les autorités régulatrices

- d'agir au niveau national pour s'assurer que la concurrence pour les marchés ferroviaires, et sur les marchés ferroviaires lorsque des droits d'accès sont en vigueur, s'exerce dans des conditions de transparence et de non-discrimination et, à cette fin, d'examiner l'utilité éventuelle de la création d'instances nationales indépendantes, qui seraient habilitées à se saisir de leur propre initiative des problèmes de discrimination relatifs à l'accès à l'infrastructure et qui auraient pour mission de trancher en cas de litige ;
- de s'assurer que, là où il existe déjà des droits d'accès – sans préjudice des réglementations concernant l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires et la certification en matière de sécurité, et tout en admettant la possibilité de limiter l'entrée de nouveaux arrivants dans le cas de marchés soumis à des compensations pour obligations de service public – des conditions de concurrence neutres soit établies pour l'entrée d'exploitants ferroviaires qui cherchent à s'introduire sur les marchés internationaux et, à cette fin, d'investir les autorités de la concurrence ou de la réglementation du secteur ferroviaire de pouvoirs leur permettant de prévenir les comportements discriminatoires dans l'octroi de l'accès aux capacités d'infrastructure et dans la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ;
- de s'assurer que les instances régulatrices nationales et le cas échéant, internationales, du secteur ferroviaire ont clairement pour mission de promouvoir l'efficacité et la compétitivité d'ensemble du secteur ferroviaire et qu'elles acquièrent les compétences spécifiques requises pour remplir cette mission, en liaison avec les missions juridiques plus restreintes de mise en œuvre des règles de concurrence ;

Concernant l'interface infrastructure – exploitation des trains

- de prévoir, lorsque la gestion de l'infrastructure est séparée de l'exploitation des trains, des arrangements organisationnels permettant d'éviter un éclatement non nécessaire et de limiter les risques et les coûts – au plan financier et en termes de sécurité – liés à la gestion de l'interface matériel roulant-infrastructure, en veillant à définir clairement les responsabilités à cet égard ;

- de prévoir, lorsque la gestion de l'infrastructure est séparée de l'exploitation des trains, des arrangements organisationnels et réglementaires qui créent les incitations appropriées en faveur de la sécurité, de l'amélioration de la qualité des services ferroviaires, de l'entretien de l'infrastructure et de l'investissement infrastructurel ;
- de procéder à une restructuration par étapes pour faire en sorte que de nouvelles relations contractuelles puissent s'établir comme il convient, parallèlement au changement structurel, afin d'éviter que l'activité ne pâtisse de perturbations graves ou persistantes de la prestation de services ferroviaires, de l'entretien de l'infrastructure ou du respect des normes de sécurité ;

Concernant les redevances d'utilisation de l'infrastructure

- de prévenir la discrimination s'exerçant par le biais des redevances applicables aux différents exploitants qui cherchent à obtenir sur un même marché le même type de sillon et de service d'infrastructure ;
- qu'une différenciation des prix en fonction des caractéristiques des trains (notamment, poids par essieu) est, cependant, essentielle pour que la mise à disposition des infrastructures soit efficace par rapport aux coûts et qu'une différenciation des prix par segment de marché est appropriée lorsque les redevances d'utilisation de l'infrastructure visent un rendement sur des investissements déjà effectués ou futurs, ou de manière plus générale, un dépassement des coûts marginaux ;
- de s'assurer que la réglementation de la tarification de l'infrastructure visant à prévenir la discrimination entre exploitants ferroviaires cherchant à obtenir des services similaires liés à l'infrastructure ne supprime pas des incitations en faveur de régimes de redevances efficaces et, en particulier, n'empêche pas l'adoption de tarifs binômes visant à promouvoir un développement efficace du réseau ;
- de s'assurer que les éléments liés aux coûts marginaux entrant dans les redevances d'utilisation de l'infrastructure incitent les exploitants ferroviaires à réduire ces coûts (par exemple grâce à l'amélioration de la conception du matériel roulant), plutôt que de chercher simplement à faire correspondre les recettes et les coûts, en particulier s'agissant des problèmes d'usure, des coûts environnementaux et du coût des accidents ;
- de faire en sorte dans les cas où l'exploitation des trains est séparée de la gestion de l'infrastructure, que les cadres réglementaires, en particulier eu égard à la tarification, fournissent aux gestionnaires d'infrastructure des incitations visant à maximiser l'efficacité, à investir dans de bonnes conditions d'efficacité par rapport aux coûts pour répondre aux attentes de leurs clients et à offrir des services qui contribuent à la compétitivité du rail vis-à-vis des autres modes ;
- de coopérer pour encourager les entreprises responsables de l'infrastructure ferroviaire à travers l'Europe à mettre en place des cadres de tarification transparents et non-discriminatoires qui facilitent l'offre des services ferroviaires internationaux par une harmonisation suffisante

de la structure des redevances et qui limitent les "subventions-croisées" entre pays qui pourraient résulter des écarts trop importants des niveaux des tarifs ;

Concernant la coopération entre gestionnaires d'infrastructure

- d'encourager les entreprises responsables de l'infrastructure ferroviaire à coopérer pour permettre une affectation et un développement performant des capacités d'infrastructures qui ne se limitent pas à un seul réseau, et de s'assurer que des entreprises de toute l'Europe participent aux forums de coopération rassemblant des gestionnaires d'infrastructure où sont mises au point des procédures communes afin de créer des marchés ferroviaires à l'échelle du continent ;
- de coopérer pour encourager les gestionnaires d'infrastructure à étendre aux réseaux de toute l'Europe l'application du concept de guichet unique pour commercialiser les capacités, afin que les exploitants ferroviaires se trouvent mieux à même de fournir rapidement aux clients potentiels des informations complètes sur les prix et les services ;
- d'encourager les entreprises responsables de l'infrastructure ferroviaire à répondre rapidement à toutes les demandes de sillons ;

Concernant les subventions croisées au profit des services voyageurs

- d'obliger les entreprises ferroviaires à assurer des services publics non rentables seulement lorsque l'État verse des transferts de compensation suffisants et, au fur et à mesure que les services de fret ferroviaire s'ouvrent à la concurrence, de mettre un terme aux subventions croisées dont les services voyageurs bénéficient de la part des services marchandises dans certains des nouveaux pays Membres où cette pratique persiste ;

C AU SUJET DE LA CONCURRENCE INTERMODALE

SE REFERANT au rapport CEMT/CM(2002)1 sur développement durable et équilibré entre modes substituables dans le transport de marchandises ;

VU le projet de Résolution d'ensemble sur les transport combinés CEMT/CM(2002)3 et la Résolution du 18 janvier 2001 du Parlement Européen sur l'intermodalité et le transport de marchandises intermodal ;

RAPPELANT la Résolution n° 2000/3 sur les charges et les taxes liées au transport, et en particulier les éléments suivants :

- l'efficacité de la tarification et de la taxation est optimale quand celles-ci sont fondées sur les coûts sociaux marginaux, y compris les coûts externes dans la mesure où ceux-ci peuvent être identifiés ;

- des incitations à un développement rationnel des infrastructures (reflétant les coûts d'investissement) devraient être intégrés dans les redevances d'utilisation des infrastructures de transport ainsi que des incitations pour une utilisation performante des infrastructures existantes ;
- le pouvoir de décision dans le domaine de la politique fiscale, réside clairement au niveau national et malgré son importance, l'efficience économique n'est pas le seul critère à prendre en compte dans les décisions relatives à la formation des prix dans les transports ;

CONSIDERANT :

- que les écarts actuels par rapport à une tarification de l'utilisation de l'infrastructure de transport efficace du point de vue socio-économique et par rapport à des règles décisionnelles efficaces en matière d'investissement dans les infrastructures de transport ont entraîné un sous-développement des réseaux ferroviaires et un trafic routier excessif dans certaines régions ;
- qu'un transfert du transport de marchandises de la route vers le rail est, dans certains cas, indispensable pour promouvoir le développement durable, et en particulier dans la région couverte par la Convention sur la protection des Alpes et dans d'autres vallées montagneuses ;
- qu'un transfert modal d'une certaine importance ne sera réalisable qu'en appliquant des ensembles complets de mesures visant à :
 - améliorer l'efficacité et la qualité des services ferroviaires et lever les entraves au trafic ferroviaire international ;
 - prévoir un financement à long terme des investissements dans l'infrastructure ferroviaire ;
 - percevoir des redevances d'utilisation de l'infrastructure routière empruntée par les véhicules de transport de marchandises, différenciées sur une base territoriale et d'un niveau performant ;
 - assurer efficacement le respect des réglementations régissant le transport routier, notamment en ce qui concerne les poids maximums autorisés, la sécurité ainsi que les temps de conduite et de repos, à l'aide de procédures de contrôle et de sanctions efficaces comme celles recommandées dans la Résolution n° 2001/2 concernant les aspects sociaux du transport routier ;

CONSIDERANT également :

- qu'il faut utiliser de bonnes analyses multicritères et coûts-avantages comme fondement des décisions d'investissement dans l'infrastructure, en tablant sur des hypothèses appropriées pour le prix de l'utilisation de l'infrastructure, liées à la valeur de rareté (ou aux coûts de congestion) des capacités d'infrastructure existantes, dans le souci d'éviter un surinvestissement ou un sous-investissement important dans les installations routières et ferroviaires ;
- qu'il n'y a pas lieu de supposer a priori qu'un mode de transport soit moins nuisible en termes d'impact social et environnementale que tout autre – les circonstances propres à

chaque cas sont déterminantes – et que, pour tout investissement ou innovation politique visant à un rééquilibrage du partage modal, il importe de procéder à une évaluation des mécanismes par lesquels les bénéfices sociaux ou environnementaux peuvent être réalisés ;

DECIDE de coopérer afin de développer un cadre politique international en vue de :

- mettre progressivement en œuvre des systèmes de tarification propices à une utilisation plus efficiente des infrastructures de transport ;
- assurer une coordination des investissements lorsque des infrastructures ferroviaires ou routières majeures sont réalisées pour faire face au trafic international, par exemple dans le cas des tunnels franchissant des massifs montagneux, et de parvenir à une utilisation efficiente des ressources au niveau international ;

DECIDE EGALEMENT, tout en respectant l'objectif premier qui est de créer un cadre fiscal et financier susceptible de favoriser l'efficacité de tous les modes de transport :

- de prévoir des transferts destinés à l'infrastructure ferroviaire et aux services de transport combiné et, si la législation nationale l'autorise, aux activités de fret ferroviaire, dans les cas où cela peut être bénéfique (par exemple en réduisant les coûts environnementaux ou la congestion routière) en corrigeant les défaillances de la tarification de l'utilisation des infrastructures routière et ferroviaire qui empêchent les forces du marché de maximiser le bien-être général, étant entendu que ces transferts devraient être réalisés de manière à ne pas exercer de discrimination entre des entreprises ferroviaires concurrentes ;
- de coopérer pour permettre, dans des cas spécifiques, des transferts des recettes perçues au titre des redevances d'utilisation de l'infrastructure routière afin de financer des investissements ferroviaires à long terme, qui peuvent contribuer à la réalisation du transfert modal, dans les cas où il n'y a pas d'autres sources de financement disponibles et où des bénéfices socio-économiques nets peuvent être démontrés ;

CHARGE le Comité des Suppléants de :

- diffuser la présente Résolution ;
- surveiller la mise en œuvre de ses recommandations.

Résolution disponible à l'adresse suivante : www.oecd.org/cem/resol/rail/indexfr.htm

RÉSOLUTION D'ENSEMBLE n° 2002/2 SUR LES TRANSPORTS COMBINÉS

[CM(2002)3/FINAL]

Le Conseil des Ministres, réuni à Bucarest, les 29 et 30 mai 2002,

SE RÉFÉRANT aux Résolutions N° 59, 65, 67 ainsi qu'aux rapports CEMT/CM(91)25, CEMT/CM(94)13/FINAL, CEMT/CM(95)12, CEMT/CM(96)16, CEMT/CM(98)15/FINAL et CEMT/CM(2000)3/FINAL de la CEMT comportant des recommandations sur les actions destinées à développer l'utilisation des transports combinés ;

CONSIDÉRANT l'utilité de rassembler en un seul document l'essentiel des décisions prises sur ce sujet, sans pour autant remplacer les rapports détaillés les plus récents en la matière [CEMT/CM(95)12, CEMT/CM(98)15/FINAL, CEMT/CM(2000)3/FINAL] ;

REMARQUANT qu'il existe d'autres Résolutions adoptées par les Ministres de la CEMT, y compris la Résolution N° 2000/3 sur les charges et les taxes liées au transport [CEMT/CM(2000)13/FINAL] ou le projet de Résolution sur le développement des chemins de fer européens [CEMT/CM(2002)2], qui ont des répercussions directes sur le développement du transport combiné ;

CONVAINCU que le transport combiné doit jouer un rôle essentiel dans les systèmes de transport de l'avenir comme alternative au transport de marchandises par route et pour satisfaire aux impératifs écologiques et économiques d'un système de transport durable ;

PRENANT NOTE des problèmes qui continuent de se poser au transport combiné, en particulier :

- de l'échec actuel des actions visant à établir et à faire payer les coûts véritables, ce qui entraîne une distorsion de concurrence au bénéfice du transport routier et aux dépens du transport combiné qui peut être un mode plus favorable à l'environnement puisqu'il comprend le rail, la voie d'eau et/ou le transport maritime à courte distance ;
- du besoin de développer non seulement le transport combiné rail-route, mais aussi le transport combiné faisant appel à la voie navigable et au transport maritime à courte distance, ainsi que les interfaces nécessaires (terminaux et ports) entre ces modes ;
- des problèmes existants en matière de facilités terminales et d'équipement, d'interopérabilité entre et à l'intérieur des modes de transport (y compris ceux relatifs aux dimensions des Unités de Transport Intermodales), de temps totaux de transport et de ponctualité, de formalités et règlements administratifs (y compris les opérations de franchissement des frontières), tous ces éléments contribuant à la qualité des services offerts ;

- du manque global de compétitivité du transport combiné, tant en termes de qualité que de coût/prix ;

RAPPELLE que les termes "intermodal", "multimodal" et "combiné" sont définis dans le cadre de la terminologie relative aux transports combinés adoptée pour la première fois par le Conseil des Ministres de la CEMT en 1992, en parfaite entente avec les experts de l'Union Européenne et de la CEE/ONU, et qui a été mise à jour par ces trois organisations en 2001 ;

SOULIGNE :

- que le développement des transports combinés est non seulement un objectif important de la politique des transports dans de nombreux pays Membres mais peut aussi contribuer à une politique de transports durables ;
- que l'augmentation du trafic de marchandises, en particulier sur les routes, au cours des dernières années et les taux de croissance prévus peuvent conduire à des goulets d'étranglement sur les routes internationales et nationales principales dans de nombreux pays, et que de tels goulets existent déjà sur certains axes ;
- que la compétitivité du transport combiné doit être améliorée tant en termes de qualité que de coût/prix ;

RECOMMANDE :

aux Institutions nationales et internationales :

- de renforcer, tant au niveau national qu'international, les efforts de coordination de l'interaction entre politiques environnementale, d'aménagement du territoire et de transport ;
- d'améliorer les conditions-cadre pour le développement harmonieux et la promotion du transport combiné ;

en ce qui concerne les coûts et les prix

- de créer des conditions d'égale concurrence entre les différents modes de transport (notamment par l'internalisation des coûts externes) ainsi que d'assurer la transparence des conditions de concurrence et de coopération au sein de chaque mode ;
- de favoriser le développement d'interfaces entre modes, plus efficaces et moins onéreuses ;

en ce qui concerne les réseaux

- d'appliquer et d'assurer le respect des normes conclues sur le plan international (e.g. l'accord AGTC* et son protocole sur le transport combiné par voies navigables), sur les itinéraires convenus ;

- d'intégrer les installations terminales de transport combiné dans la planification régionale, ainsi que dans la planification des activités commerciales dérivées de marchandises et de centres logistiques, y compris lorsque des pays voisins sont concernés et d'accorder, dès lors, autant que possible, des subventions à l'investissement en terminaux, tout en respectant les règles relatives aux aides d'Etat et à la concurrence en vigueur ;
- de concentrer les efforts financiers afin de faire disparaître les goulets d'étranglements ;
- d'affecter les ressources publiques directement ou indirectement aux infrastructures pour faciliter l'accès aux terminaux et améliorer également les installations terminales tant de manutention, de stockage que de traitement des Unités de Transport Intermodal (UTI), tout en respectant les règles relatives aux aides d'Etat et à la concurrence en vigueur ;

en ce qui concerne l'interopérabilité

- d'améliorer la compatibilité des différents réseaux ;
- de veiller, dans la mesure du possible, à ce que les obstacles au transport combiné international dus aux défauts d'infrastructure, aux dispositifs de transbordement ou au matériel roulant soient éliminés par des mesures appropriées, là où l'on peut attendre des bénéfices nets pour la société ;
- d'assurer la stabilité des limites maximales des dimensions des véhicules routiers dans le cadre légal dessiné par l'Union Européenne (Directive 96/53/CEE) afin d'établir une base décidée en commun pour des normes d'unités de transport combiné ;
- d'encourager les activités visant à une meilleure compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaire en vue d'un meilleur écoulement du trafic, selon les termes employés dans le projet de Résolution sur le développement des chemins de fer européens CEMT/CM(2002)2 ;
- de soutenir le développement des UTI gerbables, aptes au transport maritime à courte distance et au transport par voies navigables ;
- de développer l'utilisation de systèmes d'information électroniques performants et interopérables, permettant l'échange de données informatiques entre les opérateurs de transport des différents pays Membres ainsi que l'établissement et la délivrance automatique des documents de transport et des autres documents nécessaires, et fournissant des informations pertinentes et fiables aux chargeurs, aux distributeurs et aux autres acteurs de la chaîne de transport ;

en ce qui concerne les mesures financières, et tout en respectant les règles relatives aux aides d'Etat et à la concurrence en vigueur,

- de faciliter, financièrement et/ou fiscalement, les acquisitions initiales de matériel de transport, comme par exemple le matériel roulant ou les UTI ;

- d'accorder, compte tenu de la situation actuelle (aussi longtemps que les charges et les taxes de transport ne sont pas destinées à internaliser les coûts externes) et en conformité avec les règles de concurrence, une assistance financière pour certains coûts opérationnels ou pour la phase initiale de nouveaux services de transport combiné ;
- de soutenir les mesures destinées à améliorer l'efficacité et la qualité des services de transport combiné ;
- d'accorder, lorsque cela est possible, des déductions partielles, voire totales, de taxes, péages et droits d'usage de l'infrastructure routière sur les véhicules affectés à des opérations de transport combiné, en particulier pour les parcours initiaux et terminaux ;
- d'attirer des capitaux privés qui sont, en tout état de cause, nécessaires au développement du transport combiné ;

en ce qui concerne les mesures réglementaires et les contrôles

- d'examiner la possibilité d'accorder des exemptions de certaines restrictions et interdictions de circulation telles qu'elles s'appliquent habituellement au transport routier international ;
- de libéraliser, ne serait-ce que sur la base de la réciprocité, les parcours initiaux et terminaux en transport combiné international ;
- de maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'UTI, lors des parcours initiaux et terminaux ;
- de soutenir tous les efforts entrepris pour réduire, normaliser et simplifier les documents utilisés en transport combiné ;
- de prendre les dispositions nécessaires pour mener les contrôles douaniers et assimilés (y compris les contrôles vétérinaires et phytosanitaires) autant que possible aux points de chargement et de déchargement, afin d'accélérer les opérations de transport combiné, raccourcir les délais de livraison et rendre plus fiables les horaires de transport combiné ;
- d'appliquer de manière rigoureuse les réglementations existantes pour le transport routier, notamment les dispositions relatives au temps de conduite et de repos, aux limitations de vitesse et aux poids et dimensions des véhicules, et à cette fin, de renforcer leur contrôle et d'appliquer les sanctions qui y sont afférentes plus scrupuleusement, afin de garantir une meilleure sécurité du trafic routier et des conditions loyales de concurrence, tant sur le plan intramodal qu'intermodal ;

en ce qui concerne le processus d'exploitation

- de prendre les mesures nécessaires pour que tous les modes concernés – rail, voies navigables, transports maritimes à courte distance – aient les mêmes chances de développement sur le marché des transports combinés, en favorisant tout d'abord une meilleure coopération entre les réseaux et en développant de même une ouverture du marché, avec une certaine concurrence entre les différents opérateurs ;

- d'œuvrer pour améliorer la qualité du transport combiné en garantissant l'accès aux réseaux de chemins de fer, tel que cela est déjà mentionné dans le projet de Résolution sur le développement des chemins de fer européens CEMT/CM(2002)2 ;
- de poursuivre la politique de libéralisation de l'accès aux réseaux de transports fluvio-maritimes en Europe dans des conditions non discriminatoires, ainsi que d'harmoniser et simplifier les règles juridiques et procédures administratives les concernant ;

en ce qui concerne le suivi du marché

- de se doter des moyens nécessaires pour disposer d'informations statistiques cohérentes et fiables ;
- de procéder régulièrement à un inventaire le plus précis possible des goulets d'étranglement qui entravent le développement du transport combiné ;
- d'encourager le développement de bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance, tels qu'ils existent déjà dans certains pays, régions et ports européens ;
- d'une manière plus générale, d'encourager la création de centres d'information uniques pour le transport combiné afin d'assurer un accès égal à l'information dans tous les pays Membres ;

en ce qui concerne les innovations

- de ne pas perdre de vue les exigences et les possibilités propres aux transports combinés dans les travaux visant à réduire les obstacles au transport international et à tirer parti des progrès de l'informatique ;
- d'encourager la recherche opérationnelle relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport, que ce soit pour les UTI, les interfaces ou les systèmes d'information ;
- de veiller à ce que les dimensions du matériel roulant restent compatibles tant avec les infrastructures qu'avec les UTI, quelles que soient les innovations entreprises ;

à tous les opérateurs de la chaîne de transport combiné :

- qu'ils coopèrent plus étroitement, tout en respectant les conditions de concurrence, afin de fournir un service de qualité, fiable et flexible, ceci en utilisant par exemple les technologies les plus performantes, et de rechercher et d'ouvrir ensemble de nouveaux marchés ;
- qu'ils aient recours au transport combiné, de manière plus intensive, pour le transport de marchandises dangereuses, sans préjuger des atouts du rail et de la voie d'eau dans ce domaine ;
- que des efforts soient entrepris pour offrir un niveau de prix des opérations de transport combiné aussi compétitif que possible avec les services de transport routier et qu'ils s'assurent que les méthodes de calcul des coûts soient aussi transparentes que possible ;

- que les capacités des terminaux soient augmentées par des heures d'ouverture plus longues et des prestations de service plus efficaces, en particulier en ce qui concerne les opérations de transbordement ;
- qu'ils constituent des pools internationaux de wagons, toutes les fois où la situation s'y prête, dans la mesure où cela est compatible avec l'efficacité économique et les exigences techniques ;
- que les centres de transbordement soient desservis de préférence par des trains blocs pour fournir un service de transport combiné concurrentiel, qui attire la clientèle ;
- qu'une information en temps réel sur la progression du transport combiné soit fournie aux clients, notamment par des systèmes électroniques performants et interopérables ;

CHARGE, eu égard à ces recommandations, le Comité des Suppléants de continuer à surveiller le développement de ce secteur des transports et de lui faire rapport à intervalles réguliers sur la mise en œuvre de ces recommandations.

Résolution disponible à l'adresse suivante : www.oecd.org/cem/resol/combined/indexfr.htm

RÉSOLUTION n° 2002/3 SUR LA SIMPLIFICATION DES PROCÉDURES POUR LA DÉLIVRANCE DES VISAS AUX CONDUCTEURS PROFESSIONNEL¹

[CM(2002)9/FINAL]

Le Conseil des Ministres des transports de la CEMT, réuni à Bucarest les 29 et 30 mai 2002 :

CONSIDERANT :

- La Résolution N° 94/5 sur "La levée des entraves lors des passages aux frontières dans le transport routier international de marchandises" [CEMT/CM(94)11/FINAL] adoptée le 27 mai 1994 à Annecy ;
- La Résolution N° 95/1 sur "L'accès aux marchés des transports européens" [CEMT/CM(95)1/FINAL] adoptée le 8 juin 1995 à Vienne ;
- La Recommandation sur les "Visas pour conducteurs professionnels" [CEMT/CM(98)9/FINAL] adoptée le 27 mai 1998 à Copenhague ;
- La Résolution N° 99/1 sur "L'intégration des marchés européens de transport terrestre" [CEMT/CM(99)2/FINAL] adoptée le 20 mai 1999 à Varsovie ;
- La Résolution N° 99/2 sur "La levée des entraves lors des passages aux frontières pour le transport international de marchandises" [CEMT/CM(99)3/FINAL] adoptée le 20 mai 1999 à Varsovie ;

PRENANT NOTE de l'augmentation du volume des échanges commerciaux entre les pays Membres de la CEMT ;

SOUCIEUX d'assurer la compatibilité avec les travaux menés au sein de l'Union Européenne sur ce sujet ;

AYANT POUR OBJECTIF l'instauration d'un marché européen unique des transports fondé sur la libéralisation de l'accès aux marchés nationaux et sur l'établissement de l'égalité des conditions de concurrence ;

CONSCIENT :

- que, dans la plupart des cas, les dispositions de la présente Résolution relèvent de l'autorité d'autres organismes officiels que les Ministères des transports des pays Membres de la CEMT ;

1. L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Finlande et le Portugal ont émis une réserve sur ce sujet.

- des problèmes nés de la divergence des procédures de délivrance des visas pour les conducteurs professionnels effectuant des transports routiers internationaux dans les pays Membres de la CEMT ;

CONVAINCU que la simplification des procédures d'obtention de visas des conducteurs professionnels effectuant des transports routiers internationaux constitue l'une des conditions importantes de la facilitation des passages aux frontières et que la coordination et la coopération internationales dans ce domaine amélioreraient l'efficacité du transport routier et favoriseraient le développement du commerce international ;

REAFFIRME les obligations contractées dans les Résolutions N° 94/5, N° 95/1 et N° 99/2 de la CEMT ;

RECOMMANDE que les pays Membres de la CEMT échangent régulièrement des informations sur leurs pratiques en matière de facilitation d'obtention des visas pour les conducteurs professionnels afin de mettre en place des procédures efficaces et coordonnées dans ce domaine, et qu'ils s'efforcent d'établir des procédures simplifiées reposant sur une harmonisation accrue des documents requis pour l'obtention des visas ;

INVITE :

- les organismes officiels concernés des pays Membres de la CEMT à simplifier les procédures d'obtention de visas pour les conducteurs professionnels effectuant des transports routiers internationaux en simplifiant les formalités, en limitant le nombre de documents à fournir, en réduisant le délai d'obtention des visas et en favorisant l'obtention de visas multiples d'une durée de validité d'un an ;
- les gouvernements des pays Membres de la CEMT à coopérer entre eux pour identifier les meilleures pratiques concernant l'obtention de visas ;

CHARGE le Comité des Suppléants de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les dispositions de la présente Résolution et d'en faire rapport au Conseil lors de sa prochaine réunion.

Résolution disponible à l'adresse suivante : www.oecd.org/cem/resol/road/indexfr.htm

RECOMMANDATIONS SUR LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES DE RASE CAMPAGNE EN EUROPE

[CM(2002)11/FINAL]

Les progrès en matière de sécurité routière ces vingt dernières années, même s'ils sont loin d'être satisfaisants, ont été plus marquants sur les autoroutes et voies urbaines que sur les routes de rase campagne.

Par routes de rase campagne, on entend toutes les voies hors agglomérations, hors autoroutes et hors routes de terre.

Un rapport, publié par l'OCDE en 1999², recommande que chaque pays s'attaque au problème et développe une stratégie spécifique à ce type de réseau.

Il paraît indéniable que ce sujet, non traité jusqu'à présent dans le cadre de la CEMT, est très intéressant pour l'ensemble des Etats membres, d'autant plus que, quelles que soient les caractéristiques propres à chaque pays, dans tous les cas, le réseau de routes rurales est, de loin, le plus important, tant en termes de kilomètres couverts que de trafic.

Le contexte

La sécurité routière en rase campagne est un problème très grave qui n'a pas reçu le même niveau d'attention que celui porté aux autres types de réseaux, qu'ils soient autoroutiers ou urbains.

Cependant tous les indicateurs (chiffres bruts d'accidents et de victimes, exposition au risque, et évolution de la situation dans le temps) montrent clairement qu'il est temps de traiter le problème. En effet 60% des morts sur la route le sont sur des routes de rase campagne.

Dans la plupart des pays, il n'y a pas de politiques de sécurité routière et d'objectifs spécifiques aux routes de rase campagne. Ces routes mériteraient davantage de priorité d'attention.

Dans certains pays, la proportion de tués sur les routes de rase campagne est relativement faible, ce qui semblerait montrer que le problème se concentre alors dans les villes. Même si les améliorations les plus significatives peuvent être attendues au niveau urbain, il est indispensable de mener de front une politique de sécurité routière sur les deux plans et en aucun cas, négliger l'un pour l'autre.

Du fait des types d'accidents identifiés sur les routes de rase campagne, [80% des accidents sont, soit une sortie de route, soit une collision frontale, soit une collision à une intersection] les actions possibles, selon le découpage habituel – infrastructure, véhicule, usager de la route – revêtent un caractère prépondérant en ce qui concerne les infrastructures et le comportement, la vitesse inadaptée et excessive, l'alcool et le non-port de la ceinture étant les causes majeures des accidents et de leur gravité.

2. Stratégies de sécurité routière en rase campagne – OCDE/RTR 1999.

Développer une approche stratégique de sécurité routière

Cette stratégie de développement et de mise en œuvre d'une politique spécifique aux routes de rase campagne est une partie intégrante d'une stratégie globale de sécurité routière et s'inscrit, à ce titre, particulièrement bien dans la démarche suivie actuellement par la CEMT.

Les éléments essentiels de cette approche stratégique globale sont les suivants :

- Un **engagement** politique fort issu de la **prise de conscience et de l'acceptation** du problème de sécurité routière ;
- Le développement d'une culture de sécurité dans la société où il est clairement reconnu que la sécurité routière est aussi la responsabilité de chaque individu ;
- **Une coordination** entre tous les intervenants, à quelque niveau que ce soit ;
- La définition d'**objectifs** en ce qui concerne la diminution des tués et des blessés ;
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un **plan de sécurité routière**. A cette fin, il convient de remarquer que des mesures peu onéreuses et qui ont montré leur efficacité, ont été identifiées dans le rapport [CEMT/CM(2002)17], et que chaque pays devrait les adapter pour qu'elles soient incluses dans leur programme.

RECOMMANDATIONS

Le Conseil des Ministres, réuni à Bucarest, les 29 et 30 mai 2002,

PREND NOTE :

- Du rapport établi en 1999, dans le cadre du Programme en matière de Transport Routier et Intermodal de l'OCDE et de ses conclusions, ainsi que
- Du rapport sur "l'approche stratégique pour améliorer la sécurité routière sur les routes de rase campagne" [CEMT/CM(2002)17] ;
- Des grandes différences qui existent entre les pays qui ont les meilleurs résultats et les autres. Il est par conséquent nécessaire de développer des politiques qui visent à réduire les différences entre les pays et qui encouragent les meilleurs à faire encore mieux ;

RECOMMANDE que les gouvernements des pays Membres de la CEMT, en ce qui concerne la sécurité sur les routes de rase campagne et dans le contexte de l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de sécurité routière ;

- Développent des **structures institutionnelles** qui soient bien adaptées pour permettre à tous les acteurs concernés, tant publics que privés, de coopérer ensemble. Il s'agit aussi bien de l'administration des routes, des autorités de police, des autorités locales, des services d'éducation et de santé que des entreprises privées, des sociétés d'assurances et des associations ;

- Veillent à ce que ces intervenants soient motivés, bien formés et munis des connaissances et des moyens nécessaires pour mener à bien leurs tâches ;
- Améliorent la **collecte et l'exploitation des données d'accident** qui permettent, sur une base comparable, d'identifier de manière précise les causes et l'impact des accidents pour prendre les mesures adéquates et les évaluer ultérieurement, en particulier dans leur rapport coût/efficacité ;
- Etant donné les grandes différences de résultats de sécurité routière entre pays Membres, connaissent mieux les différents éléments qui composent les politiques réussies ("meilleures pratiques", "références"), de les évaluer et de les adapter aux contextes nationaux et, à cette fin ;
- Assurent un **transfert de connaissance**, aussi bien institutionnel que pratique et tant entre pays qu'entre individus ;

RECOMMANDE, comme action spécifique, dans les domaines suivants :

Au niveau du comportement des usagers

- Prendre les mesures nécessaires pour qu'en premier lieu, l'utilisateur adapte sa vitesse aux caractéristiques du réseau qu'il emprunte : ceci nécessite une prise de conscience qui peut être éveillée par l'éducation, à quelque âge que ce soit, par des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées et par des contrôles dissuasifs, ponctuels mais réguliers ;
- Veiller à ce que le port de la ceinture de sécurité, tant aux places avant qu'aux places arrière des voitures particulières et dans les autres véhicules qui en sont équipés, soit effectif sur l'ensemble des routes, urbaines ou rurales. En raison des vitesses plus élevées sur route rurale, les ceintures et dispositifs de retenue pour enfants méritent la même attention. Davantage de contrôles sont nécessaires et les sanctions à cet égard doivent être vraiment appliquées ;
- Renforcer la prévention et les contrôles qui concernent la conduite sous l'effet de l'alcool ;
- Dans le même ordre d'idée, mieux prendre en compte, évaluer, voire sanctionner, la conduite sous l'emprise de médicaments ou de drogues ainsi que la conduite en état de fatigue ;

Au niveau des infrastructures

- Améliorer la sécurité des routes en agissant sur les caractéristiques des routes pour aider les conducteurs dans les virages et aux intersections. Parmi les nombreuses actions possibles au niveau des routes, celles visant à réduire les collisions frontales sont aussi à prendre en compte. Ces actions concernent autant la cohérence du tracé (y compris le marquage au sol et la signalisation) que l'amélioration de la qualité du revêtement et l'élimination des obstacles latéraux ou la prévention contre les risques qui en découlent ;
- Prévoir, dans une stratégie globale, une hiérarchisation des routes, prenant en compte les différentes catégories de trafic (transit, distribution et accès) et d'utilisateurs de la route (en particulier les piétons et les cyclistes) ;

- Assurer la continuité de l'entretien du réseau routier, en veillant particulièrement au contrôle de son niveau de sécurité et à l'élimination des points noirs. De nombreuses mesures d'un bon rapport coût/efficacité peuvent être intégrées dans des programmes d'entretien de routine ;

Au niveau du véhicule et de la télématique

- Etant donné la proportion d'accidents en rase campagne dus à une vitesse excessive,
 - Etudier l'opportunité d'étendre les limiteurs de vitesse obligatoires à 90 km/h maximum pour les camions et à 100 km/h maximum pour les autobus et les autocars, en vigueur au niveau de l'UE, à tous les pays CEMT ;
 - Encourager l'installation volontaire de dispositifs de limitation de vitesse sur les voitures particulières³ ;
 - Etudier l'opportunité de fournir des informations pertinentes, opportunes et précises aux conducteurs à l'approche des virages et des intersections par l'utilisation, par exemple, de dispositifs automatiques commandés par la vitesse à bord des véhicules ;
 - Etudier l'opportunité d'introduire des systèmes de contrôle de la vitesse entièrement automatisés qui adaptent la vitesse aux limites en vigueur ou aux conditions de la route (ISA - Adaptation Intelligente de la Vitesse). Avant d'entreprendre cela, il faut étudier davantage l'acceptabilité des conducteurs et définir des normes et une réglementation communes. A cette fin, les résultats des travaux entrepris au sein de l'UE devraient être pris en compte ;
- Etant donné le besoin de disposer de secours le plus rapidement possible, mettre en place des systèmes d'alerte et assurer la continuité de la chaîne d'information et de traitement des secours ; l'adoption d'un numéro unique d'urgence (le 112) par l'ensemble des pays Membres serait d'une grande aide ;
- Suivre le développement des systèmes automatisés de gestion et d'information du trafic, pour les étendre, le cas échéant, sur les axes les plus dangereux de ce type de réseau ;
- Encourager activement et développer rapidement les systèmes actifs et passifs de sécurité à bord des véhicules (y compris les ceintures de sécurité arrière, les "air bags", l'ABS et les dispositifs de retenue pour enfants).

CHARGE le Comité des Suppléants de diffuser ces recommandations auprès des personnes et des organismes concernés, de veiller à leur mise en œuvre et de rapporter en temps opportun, sur leur application effective.

3. L'Allemagne pense que le caractère volontaire de cette mesure s'applique aussi bien à l'installation qu'à l'utilisation de ces dispositifs qui ont ainsi une fonction de contrôleurs de vitesse conventionnels ou d'équipements de contrôle de vitesse de croisière. L'Allemagne n'est pas convaincue du bénéfice et de la relation de cause à effet entre l'utilisation de limiteurs de vitesse et la réduction des accidents, comme cela est indiqué dans les recommandations.

DÉCLARATION SUR LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS ET LE TERRORISME

[CM(2002)18/FINAL]

Le contexte

Les attentats terroristes commis en septembre 2001 à New York et à Washington ont modifié peut-être à tout jamais l'approche de la sécurité dans le secteur des transports. L'utilisation de moyens de transport comme armes de destruction visant tant les passagers des véhicules que les hommes et les femmes présents dans les bâtiments pris pour cible a ajouté un nouveau degré à la vulnérabilité du système de transport. Face à des destructions matérielles et des pertes de vies humaines d'une ampleur auparavant insoupçonnée, les autorités des transports et les fournisseurs de services de tous niveaux et de tous les secteurs se voient contraints de revoir leurs procédures et moyens traditionnels d'évaluation de la sécurité pour gérer ce nouveau risque et y répondre efficacement⁴.

Les infrastructures et équipements de transport étaient, bien avant ces actes de terrorisme commis aux Etats-Unis, la cible d'actes de cette nature pour toute une série de raisons et notamment parce qu'ils :

- sont relativement accessibles ;
- peuvent attirer l'attention du public et des médias ;
- sont souvent comme les compagnies aériennes, entourés d'une aura nationale ;
- peuvent toucher beaucoup de monde en une fois.

Ce qui s'est fait pour protéger les transports contre le terrorisme après les événements de la fin de 2001 laisse subsister certaines zones d'ombre. Les autorités des transports et les opérateurs sont, depuis le 11 septembre, en quête de réponse à plusieurs questions qui se posent en matière de sécurité :

- Les mesures et procédures de sécurité sont-elles suffisantes dans le contexte de l'après 11 septembre ? En quoi le système reste-t-il vulnérable et comment y remédier ? Suffit-il simplement d'appliquer mieux et avec plus de rigueur les procédures existantes ou faut-il prendre de nouvelles mesures ?
- Les moyens actuels d'évaluation, notamment les méthodes d'évaluation des risques et de la vulnérabilité, suffisent-ils pour donner l'information nécessaire aux décideurs eu égard à la gravité et à l'impact potentiel de la menace terroriste compte tenu, plus particulièrement, du sentiment accru d'insécurité perceptible dans certains domaines depuis les attentats ? Quel est le coût de ces moyens et qui doit les prendre en charge ? Où se situe le niveau de risque tolérable ?

4. Pour une bibliographie complète voir le document de référence CEMT/CM(2002)19.

- A partir d'où y a-t-il "assez" de sécurité ? Jusqu'où faut-il aller, en d'autres termes, dans le renforcement de la sécurité pour ne pas provoquer une hausse peut-être inutile, et que ne compense aucun avantage supplémentaire, du coût des transports propre à inhiber l'activité d'un secteur indispensable à la santé des économies nationales ?

Soucieuses de s'attaquer à ces questions et à d'autres encore, les autorités responsables des transports se sont réunies aux niveaux local, régional, national et, dans certains secteurs, multilatéral pour faire le point sur les problèmes de sécurité soulevés par la lutte contre le terrorisme, s'informer sur ce qui se fait de mieux dans ce domaine et réfléchir aux ajustements techniques, législatifs et judiciaires à opérer pour maximiser la protection sur la base des risques inhérents à la lutte contre les activités terroristes dans les transports.

L'expérience dans le monde des transports depuis les événements de la fin de 2001 fait apparaître que la plupart des mesures prises depuis lors pour renforcer la sécurité s'inscrivent dans un cadre strictement unimodal⁵. La lutte contre le terrorisme aérien et maritime reste, même si des organisations multilatérales s'en préoccupent aujourd'hui activement, menée séparément par chaque mode. La sécurité des chemins de fer s'avère être largement affaire d'initiatives nationales, sans guère d'échanges internationaux à ce jour. Le terrorisme routier ne retient qu'assez peu l'attention. Il semble aussi que les risques de terrorisme fluvial ne soient pas débattus au niveau multilatéral. Dans le domaine des transports publics, il semble bien qu'on ait appris, aux niveaux local et national, à penser la politique et les mesures de lutte contre le terrorisme dans une optique intermodale systémique, même si le débat reste logiquement cantonné à ces mêmes niveaux.

Coordination de la sécurité entre les modes et les secteurs

Si la lutte contre le terrorisme reste bien de dimension purement modale dans la plupart des pays, il serait sans doute nécessaire de replacer les liens entre les transports aériens et maritimes, le rail et la route, les voies navigables et le transport maritime dans le contexte d'un cadre de sécurité intermodal. Plusieurs facteurs revêtent ici une importance particulière. Si certaines mesures antiterroristes sont de toute évidence propres à un mode, comme par exemple l'interdiction d'accès au poste de pilotage ou l'obligation d'installation de systèmes d'identification automatique des navires, d'autres influent en revanche sur plusieurs modes, par exemple le suivi des marchandises conteneurisées transportées par la route, le rail ou les voies navigables jusqu'à un aéroport ou un port de mer. La multiplicité des modes mobilisés dans ce dernier exemple semble imposer une approche coordonnée de la sécurité : un défaut de vigilance entachant un maillon quelconque de la chaîne de transport peut rendre toute la chaîne vulnérable à des actes de terrorisme.

La sécurité a un coût et la fragmentation de la sécurité par mode peut être source d'inefficience dans la distribution des ressources à l'intérieur du secteur. Il importe, notamment pour le monde des transports, que la coordination et l'égalité de traitement soient assurées en matière de coûts parce que l'application à un mode de mesures de sécurité qui ne tiennent pas compte de celles qui sont prises à l'égard des autres modes auxquels il est lié, peut enlever toute cohérence aux contraintes imposées aux fournisseurs et opérateurs de services de transport. La coopération avec le secteur privé peut être particulièrement importante de ce point de vue.

La coordination, entre modes, entre secteurs public et privé ou entre pays, des mesures de sécurité et de lutte contre le terrorisme dans le domaine des transports requiert un certain degré de transparence des politiques suivies en la matière. La sensibilité des informations relatives au terrorisme dans le domaine des transports incite actuellement, et de façon tout à fait compréhensible, certes à la plus grande prudence, mais les autorités nationales pourraient néanmoins avoir intérêt à partager autant que faire se peut, dans un cadre multilatéral, l'expérience qu'elles ont acquise en matière de lutte contre le terrorisme dans les modes de transport autres que l'aviation et le transport par mer (pour lesquels la coordination multilatérale fait déjà partie des réalités). Il est ainsi possible de partager des pratiques exemplaires (par exemple d'échanger des informations sur les nouvelles technologies de sécurité), de mieux cerner les vulnérabilités du système (pour y remédier plus efficacement) et de mieux coordonner les actions des différents pays. La CEMT pourrait, si ses membres jugent l'initiative potentiellement utile, servir de cadre à l'approfondissement du débat sur le terrorisme et la sécurité dans le secteur des transports et à son accession à la dimension multimodale.

Rôle des ministères et des ministres des transports

Les Ministres des transports se retrouvent régulièrement sous les feux des projecteurs après des attaques violentes contre les infrastructures et l'équipement de transport. Ils sont alors obligés de convaincre un public inquiet que les mesures de sécurité nécessaires sont prises pour assurer la sécurité des transports. Il leur incombe en outre, en période d'activités terroristes et d'autres violences, de coordonner les initiatives prises par le secteur des transports en matière de sécurité. Il est, après les événements du 11 septembre, devenu particulièrement évident qu'il appartient aux Ministères d'identifier et de corriger non seulement les faiblesses de chacun des modes de transport, mais aussi celles qui sont communes à tous.

Il ressort des informations recueillies à ce jour que les Ministères des transports pourraient, dans un certain nombre de domaines, utilement encadrer l'examen des problèmes d'ordre politique et technique soulevés par la lutte contre le terrorisme dans les transports.

Les Ministres et les Ministères des transports peuvent :

- coordonner, avec les autres Ministères compétents en matière de sécurité nationale et de terrorisme (c'est-à-dire les Ministères de la défense et de l'intérieur), les mesures de sécurité prises dans le secteur des transports en les situant dans un cadre intermodal ;

- promouvoir l'évaluation des risques et de la vulnérabilité ainsi que la formation du personnel aux procédures d'urgence aux niveaux tant unimodal et intermodal que régional et local ;
- partager dans toute la mesure du possible avec leurs homologues d'autres pays l'expérience acquise et les pratiques exemplaires mises en œuvre en matière de sécurité des transports et de lutte contre le terrorisme, étant observé à ce niveau que le cadre multilatéral qui existe pour les transports aérien et maritime fait défaut pour les transports de surface ;
- affiner autant que faire se peut les mesures déjà prises pour améliorer la sécurité et réduire la criminalité dans les transports (suivi des transports de marchandises, etc.) afin de renforcer l'efficacité des transports et de la lutte contre le terrorisme ;
- réfléchir à des mesures qui rendent la sécurité, la sûreté et la lutte contre le terrorisme complémentaires.

DECLARATION MINISTERIELLE RELATIVE A LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS

Nous, Ministres des transports des pays Membres et des pays Membres associés de la Conférence Européenne des Ministres des Transports réunis en Conseil les 29 et 30 mai à Bucarest, en Roumanie,

CONDAMNANT les horribles attentats terroristes commis le 11 septembre 2001 contre le World Trade Center à New York et le Pentagone à Washington D. C. ;

CONSCIENTS que la nature de ces attentats – par l'ampleur des destructions matérielles et des pertes de vies humaines ainsi que par l'utilisation de véhicules de transport pour perpétrer ces actes de violence – a changé le contexte dans lequel la politique de sécurité est conçue et mise en œuvre dans les différents modes de transport ;

DETERMINÉS à œuvrer aux niveaux national et international pour que les transports puissent jouer leur rôle vital dans la société et l'économie, libres de toute menace d'actes de terrorisme ;

PRENANT ACTE du travail accompli dans plusieurs enceintes dans le domaine du terrorisme et des transports, et notamment :

- de la Déclaration sur la lutte contre le terrorisme dans les transports maritime et aérien adoptée par les Ministres des transports le 15 janvier 2002 à Tokyo ;
- de la Déclaration approuvant l'élaboration d'un vaste Plan d'action sur la sûreté de l'aviation approuvé lors de la Conférence ministérielle de l'OACI sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue à Montréal les 19 et 20 février 2002 ;

- du travail réalisé par des instances internationales telles que la CEAC, l'OMI, le G8, la CEE/ONU, la Commission européenne et l'OCDE pour revoir et renforcer les mesures de lutte contre le terrorisme dans le secteur des transports ainsi que des efforts accomplis par des organisations professionnelles internationales telles que l'UIC et l'IRU pour mieux faire comprendre les préoccupations nourries par leurs membres à l'égard du terrorisme dans les transports et les mesures prises pour améliorer la sécurité ;

CONSTATANT :

- que la plupart des actions entreprises depuis le 11 septembre 2001 pour renforcer la sécurité ont été conçues et mises en œuvre à l'intérieur d'un mode et qu'une approche plus globale de la sécurité couvrant tous les maillons de la chaîne de transport est nécessaire ;
- l'intérêt d'un cadre multilatéral de discussion du terrorisme pour les transports de surface à l'instar de ce qui est en place pour les transports aérien et maritime ;

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre :

- l'amélioration de la sécurité et la fluidité des transports intérieurs et internationaux de voyageurs et de marchandises ;
- la transparence nécessaire des échanges internationaux d'idées et de pratiques exemplaires et la confidentialité indispensable à l'efficacité des mesures ;

CONVENONS de :

- poursuivre les travaux de mise en œuvre de la Résolution 1986/58 sur la sûreté de l'aviation et des Résolutions 1997/2 et 1999/3 sur la délinquance et la fraude dans les transports ;
- promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sécurité dans le secteur des transports de nos pays, en collaboration avec d'autres organes compétents de nos Etats ;
- partager autant que faire se peut avec d'autres Etats l'expérience que nous avons acquise et les pratiques exemplaires que nous avons mises en œuvre en matière de sécurité des transports et de lutte contre le terrorisme afin d'améliorer la compréhension et la coopération dans ce domaine ;
- soutenir l'évaluation nécessaire des risques et de la vulnérabilité ainsi que la formation du personnel aux procédures d'urgence aux niveaux tant unimodal et intermodal que régional et local ;
- rechercher des mesures propres à rendre la sécurité, la sûreté et la lutte contre le terrorisme complémentaires ;

DEMANDONS à la CEMT de :

- développer des travaux sur la sécurité et le terrorisme ;
- suivre ce qui se fait pour améliorer la sécurité des transports et partager l'expérience acquise en matière de pratiques exemplaires dans tout le secteur des transports avec les Membres et les Membres associés ;
- collaborer avec l'OCDE, la CEAC et l'OMI pour porter les questions posées et les expériences tentées dans le secteur des transports aérien et maritime à l'attention des Ministres et assurer, dans toute la mesure du possible, la cohérence des approches adoptées par les différents modes ;
- trouver comment concilier l'amélioration de l'efficacité et la sécurité du système de transport avec la lutte contre le terrorisme, en réfléchissant par exemple à des moyens qui permettent de suivre les marchandises tout au long de la chaîne de transport afin d'éviter l'incohérence et l'incompatibilité des normes de sécurité applicables aux différents modes ;

DEMANDONS à la CEE/ONU :

- d'étudier si ses instruments législatifs tiennent suffisamment compte des implications des attentats du 11 septembre 2001 pour la sécurité des transports.

AUTRES ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2002

Demain, quelles voies navigables pour le continent européen ?

Séminaire, 30 janvier 2002

La CEMT a organisé, le 30 janvier 2002, un séminaire sur l'avenir des voies navigables qui s'inscrit dans la suite de la Déclaration adoptée en septembre 2001 à Rotterdam lors d'une Conférence ministérielle pan-européenne, organisée par le Ministère des transports néerlandais.

Les conclusions de ce séminaire qui a rassemblé des délégués des Ministères nationaux et des Organisations internationales concernées, ainsi que certains experts invités, ont servi de base pour un débat spécifique des Ministres sur ce sujet lors du Conseil des Ministres de la CEMT qui a eu lieu à Bucarest en mai 2002.

A cette occasion, les Ministres ont pris acte d'un document décrivant les actions possibles susceptibles de renforcer le rôle du transport par voies navigables. Le Conseil a ainsi jugé souhaitable que soient entreprises des actions politiques en vue de faciliter l'intégration du transport fluvial dans un système multimodal, faciliter le développement du transport fluvio-maritime, supprimer les entraves au développement des transports par voies d'eau intérieures, améliorer la qualité du réseau européen de voies navigables, faciliter l'ouverture du marché par l'élimination des restrictions actuelles d'accès au marché, la mise en place de conditions équitables de concurrence et le rapprochement des régimes internationaux du Danube et du Rhin. Il a enfin demandé que la CEMT soit activement impliquée dans la mise en œuvre de la Déclaration de Rotterdam adoptée par la Conférence Paneuropéenne sur les voies navigables.

Pour plus d'informations : www.oecd.org/cem/topics/waterways/Paris02.htm



Des transports sûrs et durables : Une garantie de qualité

Séminaire, 14-15 mars 2002 - Prague



La sécurité routière est en général un mélange de trois composants, à savoir, la route, le véhicule et le conducteur ou, selon la structure employée habituellement dans les rapports de la CEMT, l'infrastructure, le véhicule et le comportement humain. Promouvoir la sécurité routière n'est de plus en plus possible que moyennant un approche prenant en compte un champ plus large d'intérêts - l'environnement, la durabilité et la qualité de la vie... A l'avenir, un système de transport routier efficace devrait offrir une accessibilité sûre et durable.

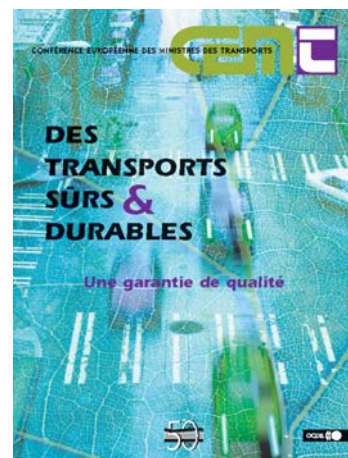
L'idée d'organiser un Séminaire est venue de la présentation du programme adopté par le Parlement Suédois à l'automne 1997, intitulé "Vision Zéro". Selon ce programme, personne ne devrait être tué, grièvement blessé ou handicapé suite à un accident de la circulation routière.

Est-ce que tous les pays Membres de la CEMT ne pourraient pas partager cette "Vision Zéro" ? Telle était l'une des questions majeures justifiant l'organisation d'un séminaire.

A l'invitation des Autorités tchèques, le Séminaire a eu lieu en mars 2002 à Prague. De nombreuses organisations, gouvernementales et non gouvernementales, compétentes en matière de sécurité routière, ont été impliquées dans cet événement.

Les conclusions de ce séminaire ont servi de base au débat spécifique des Ministres sur la sécurité routière qui a eu lieu lors du Conseil des Ministres de la CEMT à Bucarest en mai 2002. Elles sont accessibles sur le site Internet de la CEMT à l'adresse suivante :

www.oecd.org/cem/online/conclus/indexfr.htm



Les politiques des transports des trois pays de la région sud du Caucase

Séminaire conjoint CEMT/Banque mondiale,
18-19 avril 2002 - Tbilisi, Georgie



Un séminaire sur les "Politiques des transports dans les trois pays de la région sud du Caucase", organisé conjointement par la CEMT et la Banque mondiale, s'est tenu à Tbilisi, en Géorgie, les 18 et 19 avril 2002. Les principaux objectifs de ce séminaire étaient les suivants :

- Procéder à un échange de vues sur les priorités des politiques des transports et leur mise en œuvre dans les trois Etats de la région sud du Caucase.
- Recenser les questions d'intérêt commun et les possibilités de coopération dans le secteur des transports.
- Mettre en commun l'expérience acquise par les pays plus avancés et les organisations internationales en matière de formulation des politiques des transports.
- Elaborer des principes pour établir des liens entre les objectifs nationaux, les intérêts régionaux et les exigences de la politique pan-européenne des transports.

Ces questions ont été examinées en quatre blocs de discussion : cadre d'action des pouvoirs publics, questions modales, infrastructure et transports, et facilitation des échanges. Le séminaire, auquel ont participé des délégations de haut niveau des trois pays de la région concernée - Azerbaïdjan, Arménie, Géorgie - ainsi que des institutions financières internationales, organisations internationales et organismes du secteur privé, a permis un large échange de vues sur tous les aspects de la politique des transports à l'échelle des différents pays et aussi de la région.

Les textes des communications présentées lors du séminaire peuvent être consultés sur le site de la CEMT :

www.oecd.org/cem/online/Tbilisi02/index.htm

Le sommaire et les conclusions du séminaire ont été présentés à la réunion du Conseil des Ministres qui s'est tenue à Bucarest les 29 et 30 mai 2002. Ils sont également accessibles sur le site de la CEMT :

www.oecd.org/cem/topics/region/index.htm

L'amélioration et la mise en œuvre de l'accessibilité aux transports pour les personnes à mobilité réduite aux niveaux local et régional

Conférence, 28 octobre 2002 - Den Bosch, Pays-Bas

Améliorer l'accessibilité aux systèmes de transport pour tous les usagers est à la fois un pari et une priorité urgente pour les autorités en charge des transports à tous les niveaux des gouvernements dans le cadre de la CEMT. Rendre les transports en ville et dans les régions plus accessibles aux personnes ayant des difficultés de mobilité et aux personnes âgées est souvent difficile à réaliser même si des politiques en la matière existent déjà.

En vue d'examiner les obstacles et les goulets d'étranglement souvent rencontrés dans l'amélioration de l'accessibilité aux systèmes de transport au niveau local ou régional, le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau des Pays-Bas et la CEMT ont réuni à Den Bosch aux Pays-Bas des experts appartenant à des organismes spécialisés dans les questions liées aux personnes âgées et aux handicapés, des spécialistes des transports, des autorités gouvernementales à différents niveaux ainsi que des responsables politiques et des décideurs pour partager leur expérience et leur expertise.

Parmi les conclusions du séminaire est apparu le besoin d'une meilleure coordination et coopération entre les opérateurs de transport et les autorités gouvernementales à tous niveaux afin d'améliorer l'accessibilité, non seulement aux véhicules de transport eux-mêmes, mais aussi à leur environnement afin que les systèmes de transport dans leur ensemble soient totalement accessibles à tous les usagers.

Comment agir sur les déterminants de la demande de transport ?

Séminaire International sous l'égide de la Présidence de la CEMT 16 décembre 2002 - Bruxelles, Belgique

Les travaux du Séminaire ont été ouverts par la Ministre fédérale chargée de la mobilité de la Belgique qui a posé un certain nombre de questions très directes et a sollicité des conseils pratiques sur le plan politique. Des spécialistes des transports ont présenté dix communications traitant des transports de voyageurs et de marchandises, de la planification spatiale, de la logistique, de la tarification aux niveaux sectoriel, national et européen, des méthodologies d'évaluation et des économies en transition. De nombreux participants sont également

intervenues dans les discussions soit avec des contributions préparées à l'avance, soit de manière spontanée. A la fin du séminaire un projet de conclusions politiques a été soumis aux participants. Ces conclusions telles que discutées et amendées seront présentées au Conseil des Ministres lors de sa session de 2003.

Les problèmes actuels rencontrés au niveau des transports en Europe sont sérieux et, à certains égards, deviennent de plus en plus préoccupants. Des actions rapides et fortes sont nécessaires tant sur le plan local que régional, national et européen. Dans de nombreux cas, ce qu'il convient de faire a été défini de manière précise depuis de nombreuses années mais la mise en œuvre des mesures ainsi arrêtées souffre de nombreux retards du fait de la recherche du plus large consensus possible. Une telle situation peut certes se comprendre mais risque de s'avérer dangereuse car les retards entraînent parfois une perte de dynamisme et réduisent plutôt que n'augmentent l'adhésion du public et le soutien des acteurs clés. De nombreux exemples sont là pour prouver que des actions pratiques extrêmement fortes et ciblées permettent d'obtenir le soutien nécessaire. Deux expériences menées en Suisse et extrêmement révélatrices à cet égard, ont été présentées au séminaire : l'une porte sur la planification intégrée de l'aménagement de l'espace et du chemin de fer suburbain mise en place afin de maximiser l'accessibilité dans et autour de la ville de Zurich, l'autre concerne l'introduction de la redevance proportionnelle sur les poids lourds (RPLP) en fonction de la distance parcourue, de la charge et des caractéristiques techniques des véhicules. Selon l'impression prévalant au niveau des experts, "on n'a pas réellement besoin de recherches supplémentaires" (même si de telles recherches sont toujours essentielles), mais "le temps est désormais venu pour l'action".

La gestion de la demande de transport se heurte parfois à des oppositions car on la considère comme contraignante ou injuste. Toutefois les professionnels et les spécialistes du secteur des transports considèrent une telle gestion comme une condition nécessaire pour réaliser véritablement des économies, réduire les atteintes à l'environnement et améliorer la qualité de vie. Il existe des méthodes pratiques de gestion de la demande qui ont fait leur preuve ; elles font appel à la tarification, à la qualité, à la planification, aux marchés et aux mesures politiques. Pour avoir leur plein effet, il est important que ces leviers d'action soient utilisés en combinaison et qu'ils soient consistants entre eux. Ne pas saisir les opportunités qui s'offrent pour mieux gérer la demande ne pourrait que conduire à une réduction de la rentabilité et de l'efficacité des mesures destinées à améliorer les infrastructures, ainsi qu'à une augmentation de la congestion et des dommages causés à l'environnement.

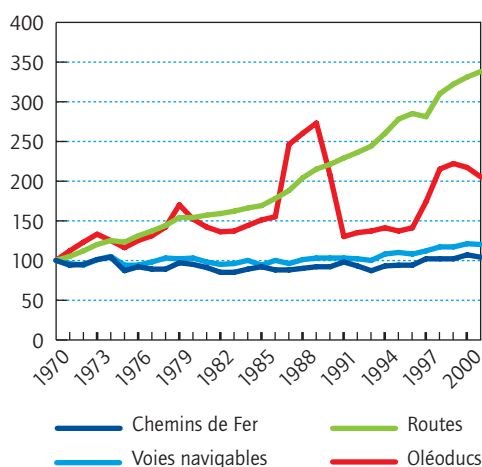


Pour plus d'informations : www.oecd.org/cem/topics/env/Brussels02fr.htm

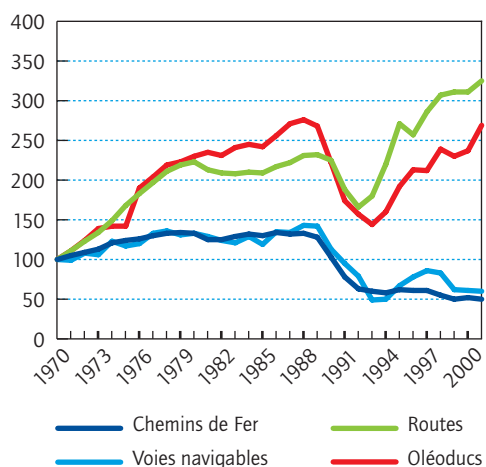
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Les graphiques reproduits ci-dessous, élaborés à partir de la base de données de la CEMT, contiennent un résumé des 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 feront prochainement l'objet d'une publication intitulée "Evolution des transports" comportant à la fois les données clés et une analyse succincte des dernières tendances.

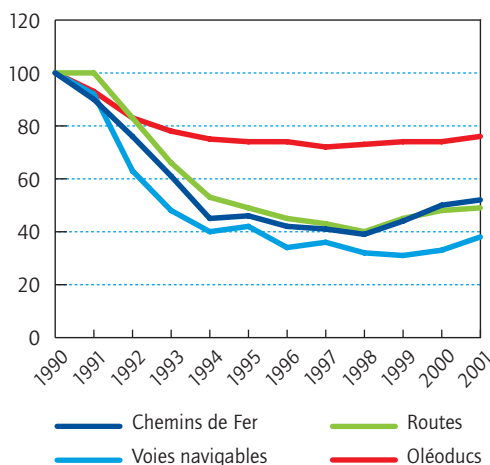
**Transport de Marchandises
en Europe de l'Ouest
1970 = 100**



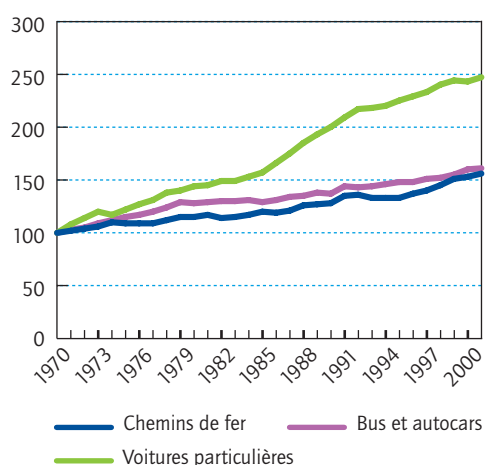
**Transport de Marchandises
en Europe Orientale et Pays Baltes
1970 = 100**



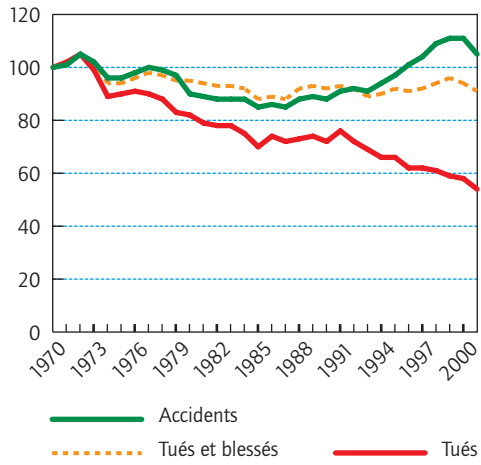
**Transport de Marchandises
dans les Pays CEI
1990 = 100**



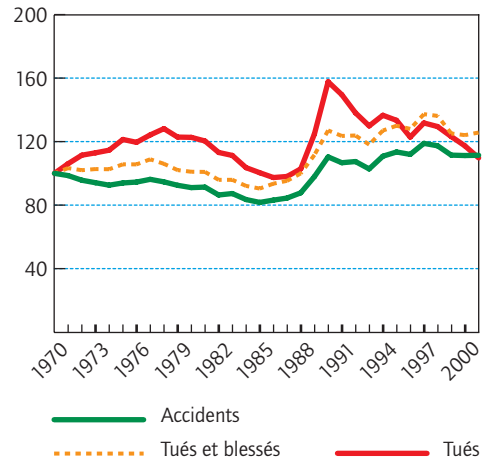
**Transport de Voyageurs
en Europe de l'Ouest
1970 = 100**



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 2002

Accès et inclusion

En 2002, la Task Force conjointe ECMT/UITP sur l'amélioration de l'accessibilité aux transports publics a finalisé son travail consistant à identifier et établir des lignes d'action pour améliorer le partenariat entre les opérateurs de transport public et les autorités locales afin de développer des systèmes de transport accessibles. Trois visites ont été organisées à Grenoble (France), Prague (République tchèque) et Göteborg (Suède) en vue de permettre à la Task Force d'observer de près comment les autorités de transport et les opérateurs ont travaillé ensemble pour améliorer l'accessibilité aux transports dans ces villes. Un rapport sur les conclusions de ce travail sera présenté aux Ministres lors du Conseil de Bruxelles en avril 2003.

Dans le contexte de l'année européenne (2003) des personnes handicapées, la CEMT et le Forum européen des personnes handicapées ont décidé d'attribuer un prix à un opérateur de transport ou une autorité de transport qui aura été à l'origine d'une initiative remarquable en vue d'améliorer l'accessibilité aux transports pour les personnes handicapées. Fin 2002, plus de 50 dossiers de candidature avaient été reçus. Le prix sera décerné lors de la célébration du 50^{ème} anniversaire de la CEMT à Bruxelles en avril 2003.

Dans le cadre du Groupe de travail sur l'accès et l'inclusion, le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau des Pays-Bas a organisé à Den Bosch, en octobre 2002, une Conférence sur l'amélioration et la mise en œuvre de l'accessibilité aux transports pour les personnes à mobilité réduite aux niveaux local et régional. Pour plus d'informations sur cette conférence, voir la section intitulée "Autres Événements Majeurs en 2002".

Le Groupe de travail sur l'accès et l'inclusion a commencé, parmi d'autres tâches, à préparer des 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), ainsi que des lignes directrices pour la mise en œuvre, au niveau national, de politiques promouvant l'accessibilité et la sécurité.

Lutte contre la délinquance et fraude dans les transports

En 2002, le travail dans ce domaine a porté essentiellement sur la définition et le développement d'une réponse politique aux attaques terroristes du 11 septembre 2001. Un groupe d'experts sur la délinquance et la fraude dans les transports s'est réuni au printemps 2002 pour examiner les conséquences des attaques terroristes de New York et de Washington DC sur les

différents modes de transport. Un rapport sur les mesures prises et les enjeux politiques concernant la sécurité dans les transports et le terrorisme a été préparé et soumis aux Ministres lors du Conseil de Bucarest au mois de mai 2002. A cette occasion, les Ministres ont approuvé une déclaration ministérielle relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports, dans laquelle ils conviennent de promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sécurité dans le secteur des transports. Cette déclaration a également été soutenue par les pays associés de la CEMT y compris le Canada, la Corée, les Etats-Unis et le Japon.

A la suite de cette déclaration, le Comité des Suppléants réuni en septembre 2002 est convenu que la CEMT devrait développer son travail dans ce domaine en commençant par la vérification des cargaisons et le suivi des conteneurs à travers les différents modes de transport ; ce travail a déjà été entrepris en collaboration avec le Comité des Transports Maritimes de l'OCDE et d'autres instances internationales.

Transports combinés

Le Groupe de travail sur les transports combinés a tout d'abord préparé à l'intention du Conseil des Ministres de Bucarest, qui l'a adoptée, une Résolution d'ensemble sur les transports combinés qui synthétise l'ensemble des Résolutions et Recommandations précédentes adoptées en la matière par la CEMT. Les recommandations contenues dans cette Résolution s'adressent tout d'abord aux autorités nationales et internationales ; elles portent sur les coûts et les prix, les réseaux, l'interopérabilité, les mesures financières et réglementaires, les contrôles, les processus d'exploitation, le suivi des marchés et les investissements. Les actions préconisées concernent également tous les opérateurs de la chaîne de transport combiné et ont trait, par exemple, à la coopération entre ces opérateurs, à la capacité des terminaux, aux pools de wagons, à la qualité de service et à l'information en temps réel.

Lors de sa réunion de septembre 2002, le Groupe est convenu de donner la priorité au traitement de deux questions :

- Quelles sont les faiblesses actuelles et les goulets d'étranglement identifiés du système de transport combiné en Europe ?
- Etant donné la croissance actuelle et attendue du trafic entre l'Est et l'Ouest de l'Europe, jusqu'à quel point et sous quelles conditions le transport combiné peut-il jouer un rôle significatif pour absorber ces flux de trafic supplémentaires ?

A cette fin, il a été proposé de lancer une enquête préliminaire sur le premier point et d'organiser une journée de séminaire ou atelier en 2003, de préférence dans un pays d'Europe Centrale ou Orientale, afin de rassembler un maximum de pays de l'Est de l'Europe. Cette manifestation devrait permettre de porter à la connaissance des participants des éléments de réflexion sur les deux questions évoquées ci-dessus et de procéder à une discussion sur ces sujets.

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 2002 à quatre Tables Rondes :

- Table Ronde 122 : Transport et manifestations exceptionnelles (7 et 8 mars 2002).
- Table Ronde 123 : Vandalisme et sûreté dans les transports publics urbains (11 et 12 avril 2002).
- Table Ronde 124 : Politiques spatiales et transport : le rôle des incitations réglementaires et fiscales (7 et 8 novembre 2002).
- Table Ronde 125 : Intégration européenne des transports ferroviaires de marchandises (28 et 29 novembre 2002).

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.

Aspects fiscaux et financiers du transport

Le Groupe sur les aspects fiscaux et financiers des transports a contribué à la préparation du débat ministériel sur le transfert modal (voir la section concernant les chemins de fer pour plus de détails). Il a également poursuivi sa réflexion sur la comparaison des systèmes nationaux de taxes et redevances sur les transports ainsi que sur leur rapport avec les impôts relatifs à l'emploi et à l'investissement. L'analyse du transport de marchandises par route est en train d'être affinée et élargie pour prendre en compte un plus grand nombre de pays Membres. L'écart susceptible d'exister entre les structures et niveaux actuels d'imposition et un idéal efficace comprenant l'internalisation des coûts externes des transports est en cours d'examen dans le cadre d'un projet conjoint mené avec la Commission européenne sur la modélisation de systèmes de redevances plus efficaces dans cinq pays. Les résultats seront présentés aux Ministres en 2003.

Intégration des nouveaux pays membres

Une étude régionale des infrastructures de transport dans les Balkans (étude TIRS) a été réalisée sous la supervision de la CEMT et achevée en 2002. Cette étude qui a été financée par le gouvernement français, porte sur 7 pays. Elle a permis d'identifier dans la zone des Balkans les principaux axes de communication aux plans international et régional et de définir un réseau

cohérent de transport à moyen terme destiné à servir de cadre de référence à la planification, à la programmation et à la coordination des investissements en infrastructures. A l'issue de ce travail, 94 projets d'investissement en infrastructures de transport ont été jugés prioritaires et susceptibles de faire appel à un financement international.

Le rapport final de cette étude a été présenté au Conseil des Ministres à la session de Bucarest en mai 2002. Outre l'identification de projets prioritaires, ce document a permis de mettre en exergue un certain nombre de messages politiques et notamment de définir les mesures qui devraient accompagner la réalisation des infrastructures de transport au niveau politique. Il peut être consulté sur le site Internet de la CEMT.

L'exercice de mise à jour des Résolutions clés de la CEMT s'est poursuivi en 2002. Il servira à élaborer un document qui présentera l'acquis CEMT, c'est-à-dire les principales décisions de la Conférence. Ce document sera publié à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de la Conférence.

Un séminaire régional sur les politiques de transport dans les trois pays du Sud du Caucase (Arménie, Azerbaïdjan et Géorgie) a été organisé conjointement avec la Banque Mondiale à Tbilissi (Géorgie) en avril 2002 afin de permettre des discussions à haut niveau sur tous les aspects des politiques de transport menées tant par ces trois pays qu'au niveau de l'ensemble de la région. Pour plus d'informations sur cette manifestation, voir la section intitulée "Autres événements majeurs en 2002".

A la suite de discussions intervenues au sein du Groupe sur l'intégration des nouveaux Etats membres, il a été décidé de créer un Groupe de Direction afin de suivre la mise en œuvre de la Déclaration adoptée par la Conférence Paneuropéenne d'Helsinki sur les transports et de définir des stratégies pour le développement des infrastructures de transport au niveau paneuropéen. Pour plus d'informations sur les activités de ce Groupe de Direction, voir le paragraphe ci-après.

Stratégie de développement des infrastructures paneuropéennes de transport

La Conférence Paneuropéenne sur les Transports qui a eu lieu à Helsinki en 1997 a donné à la CEMT le mandat de suivre la mise en œuvre de la Déclaration adoptée par cette conférence, notamment dans le domaine du développement des infrastructures de transport en Europe en particulier le long des corridors définis à cette occasion.

Afin de répondre à ce mandat et de tenir compte des changements intervenus depuis la Conférence d'Helsinki au niveau du cadre de la planification des infrastructures, la CEMT a décidé de prendre une initiative en ce domaine à laquelle l'Union européenne et la CEE/ONU ont été invitées à s'associer.

Dans un premier temps, il a été décidé de procéder à une réflexion en profondeur sur les instruments existant en matière de planification des infrastructures, principalement sur le concept de corridor, de façon à évaluer s'ils sont toujours pertinents et à définir, si nécessaire, de

nouveaux concepts pour la planification des infrastructures paneuropéennes de transport. Un tel exercice devrait faciliter à terme le développement à l'échelle du continent européen d'un réseau de transport aussi cohérent que possible. Il devrait surtout apporter une aide aux Ministres pour la prise de décisions politiques visant à fixer des orientations pour le développement futur des infrastructures de transport tant au niveau de l'Union européenne élargie que dans les zones voisines de cette Union.

Un Groupe de direction auquel participent à la fois des représentants d'un certain nombre de pays, sélectionnés en raison de leur intérêt particulier pour le sujet, et des experts invités a été créé pour superviser ce travail. Il a tenu sa première réunion le 18 novembre 2002. Il a été convenu que ce Groupe prendrait les principales décisions relatives à l'organisation de cette activité, préparerait les documents politiques à soumettre aux Suppléants et aux Ministres, et organiserait un séminaire pour débattre des questions fondamentales soulevées par la définition d'une stratégie de développement des infrastructures paneuropéennes de transport et par les instruments utilisés pour ce faire. L'objectif final est de préparer un document de nature politique qui pourrait être soumis au Conseil des Ministres lors de sa session de 2004 en Slovaquie.

Chemins de fer

Lors de la réunion du Conseil qui s'est tenue à Bucarest en 2002, les Ministres ont examiné le transfert du trafic de marchandises de la route vers d'autres modes de transport sur la base d'un rapport intitulé "Développement durable et équilibre entre modes substituables dans le transport de marchandises" établi par le Groupe sur les chemins de fer en étroite collaboration avec les Groupes sur l'environnement et sur les aspects fiscaux et financiers des transports. Les Ministres ont convenu qu'il n'était pas facile de réaliser un transfert vers les modes de transport autres que routiers d'une manière qui, à la fois, soit efficace, compatible avec les règles de l'économie de marché et contribue aux objectifs d'un développement durable sur le plan économique, social et environnemental. Un tel transfert nécessite des investissements majeurs dans les chemins de fer, une augmentation significative de la qualité et de la productivité des services ferroviaires et des transports par voies navigables ainsi qu'une libéralisation des marchés pour les transports de marchandises. Il implique également l'application effective de dispositions réglementaires plus efficaces et équitables, notamment en ce qui concerne les redevances d'usage des infrastructures de transport et les conditions sociales prévalant dans le secteur des transports. Les Ministres se sont accordés à reconnaître que seul un éventail complet de mesures comprenant une application plus rigoureuse des réglementations routières, une tarification de l'utilisation des infrastructures, des investissements massifs dans les infrastructures ferroviaires ainsi qu'une amélioration de la qualité des services ferroviaires était de nature à donner les résultats recherchés.

Les Ministres ont reconnu que les investissements infrastructurels nécessaires devront largement être financés par des ressources publiques. La cohérence des dispositions réglementaires qui régissent chacun des modes de transport est essentielle à la rentabilité sociale, environnementale et financière de ces investissements. Il est en outre indispensable que

les changements susceptibles d'être apportés aux dispositions relatives à la tarification, à la sécurité et aux conditions sociales de chacun des modes de transport soient relativement prévisibles. Faute d'une telle cohérence réglementaire, il existe de sérieux risques que des ressources publiques considérables soient investies sans produire d'effets tangibles.

Un transfert modal massif et généralisé de la route vers d'autres modes ne saurait être sérieusement envisagé. Le transport routier est souvent le plus efficace et, dans certaines situations, le seul mode à même de répondre dans un avenir prévisible aux exigences du commerce en Europe pour le déplacement des marchandises. De ce constat, il résulte que des améliorations des performances environnementales des véhicules routiers ainsi que de la qualité des infrastructures routières sont importantes pour un développement durable. Cela ne saurait cependant conduire à sous-estimer les gains que l'on peut obtenir sur le plan de l'environnement en créant un cadre réglementaire permettant aux modes de transport non routiers d'être compétitifs sur les marchés de fret pour lesquels ils sont les plus adaptés.

Le développement de systèmes de transport durables passe par l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des services ferroviaires. Les Ministres ont adopté une Résolution sur le développement des chemins de fer européens, élaborée par le Groupe sur les chemins de fer, qui s'articule autour de trois grands axes de réforme : l'interopérabilité, la concurrence dans le secteur ferroviaire et les conditions cadres de la concurrence intermodale. Compte tenu de la diversité des pays Membres de la CEMT, cette Résolution insiste sur le maintien des principes économiques qui devraient guider la réforme de la réglementation tout en laissant une certaine latitude aux Etats pour définir les modalités de réalisation de ces objectifs. La gestion efficace de la transition devant déboucher sur de nouveaux cadres réglementaires est également un important élément à prendre en compte. L'examen de la mise en œuvre des principes énoncés dans la Résolution dans les pays Membres sera la priorité du Groupe sur les chemins de fer au cours des prochaines années.

Sécurité routière

Améliorer la sécurité routière constitue un objectif majeur si l'on veut mettre en place un système de transport durable. Chaque année plus de 100 000 personnes meurent sur les routes des pays membres de la CEMT tandis que les accidents de la circulation occasionnent plus de 30 000 décès dans les pays associés de la Conférence. Les taux d'accidents de la route sont cependant extrêmement variables selon les pays et plus de 50 000 vies pourraient être épargnées chaque année en Europe si tous les pays avaient les mêmes résultats que les meilleurs d'entre eux.

En vue d'une réévaluation de son rôle en matière de sécurité routière, la CEMT a décidé de procéder à un examen approfondi de ses actions dans ce domaine. Les conclusions du rapport rédigé à cette fin sous l'égide du groupe sur la sécurité routière ont été soumises au Conseil des Ministres de Bucarest qui a débattu à cette occasion de la situation actuelle des accidents de la route et des nouvelles actions à entreprendre. A l'issue de leurs discussions les Ministres se sont

engagés à œuvrer pour une meilleure application des recommandations-clés de la CEMT dans le domaine de la sécurité routière. Ils ont également affirmé leur volonté de développer une vision globale avec la fixation d'objectifs chiffrés tant au niveau national qu'international ; c'est ainsi qu'a été avancé pour l'ensemble des pays Membres de la CEMT un objectif indicatif visant à réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes d'ici 10 ans, ce qui constitue indéniablement un signe politique fort en faveur de la sécurité routière. Ils sont convenus, en outre, de procéder de manière plus intensive à un échange des meilleures pratiques et de promouvoir l'adoption de stratégies de sécurité routière reposant sur un ensemble de mesures concrètes avec un engagement politique de tous les ministères concernés et une coordination institutionnelle au sein des différents niveaux de gouvernement ainsi qu'avec les acteurs privés.

Dans le contexte de cette approche globale de la sécurité routière, le Conseil des Ministres a adopté toute une série de recommandations relatives à la sécurité sur les routes de rase campagne en Europe. Les accidents sur ce type de routes constituent en effet un problème très grave puisqu'ils occasionnent environ 60 % de l'ensemble des décès consécutifs aux accidents de la route. Or, par le passé, cette question n'a pas toujours reçu le même niveau d'attention que celui porté aux accidents survenus sur d'autres types de réseaux, notamment autoroutiers ou urbains. Les recommandations qui ont reçu l'aval du Conseil des Ministres et qui avaient été préparées par le groupe sur la sécurité routière, concernent aussi bien le développement de structures institutionnelles adaptées, la collecte et l'exploitation de données d'accident que le comportement des usagers, les infrastructures tant au niveau de leur conception que de leur entretien, les véhicules et le recours à la télématique, les systèmes d'alerte, la gestion du trafic et l'information.

En guise de conclusion à ce point de l'ordre du jour et vu l'importance du sujet, le Conseil a invité la CEMT à renforcer ses activités dans le domaine de la sécurité routière conformément aux orientations préconisées par le rapport d'évaluation des travaux de la Conférence qui était joint au dossier des Ministres. Il a estimé que la CEMT avait notamment un rôle important à jouer pour permettre à tous les pays de bénéficier des expériences de ceux qui ont obtenu jusqu'ici les meilleurs résultats dans la lutte contre l'insécurité routière.

Transport routier

Deux sujets principaux ont été examinés pendant l'année par le Groupe sur le transport routier et lors du Conseil des Ministres :

■ *Questions sociales relatives au transport routier international de marchandises*

Le Conseil des Ministres a pris acte d'un rapport sur le dumping social dans l'espace couvert par la CEMT. Ce document fait ressortir que des pratiques contestables se développent dans les transports routiers. Afin de remédier à cette situation, le Conseil des Ministres a manifesté son accord avec les mesures préconisées dans le rapport préparé par le groupe sur le transport routier, à savoir :

- La poursuite de certaines actions déjà en cours qui portent sur l'application et le contrôle harmonisés de la réglementation sur le temps de conduite et de repos, la définition et l'harmonisation internationales du temps de travail, l'établissement éventuel d'un lien entre l'augmentation du contingent multilatéral de la CEMT et le respect des conditions sociales.
- Le lancement de nouvelles initiatives dans les domaines suivants : formation des chauffeurs professionnels, garantie de l'application des conditions du pays d'accueil pour la main-d'œuvre qui migre, possibilités d'extension de l'attestation du conducteur adoptée au sein de l'UE, harmonisation des contrats de sous-traitance internationale.

De manière plus spécifique, le Conseil des Ministres a demandé que des propositions lui soient soumises lors de la prochaine session en vue de la définition d'une procédure pour l'échange d'informations sur les infractions commises à l'AETR⁶ ou à toute autre réglementation équivalente sur les temps de conduite et de repos.

■ *Contingent multilatéral*

Lors de sa précédente session, le Conseil avait demandé que des travaux soient entrepris en vue d'une éventuelle restructuration du contingent multilatéral et c'est pourquoi les Ministres ont été saisis à Bucarest d'un rapport sur l'état d'avancement de ces travaux.

La discussion qui a suivi la présentation de ce document préparé par le groupe sur le transport routier a permis de fournir certaines lignes directrices pour la poursuite des activités dans ce domaine. Les Ministres ont tout d'abord souligné que le contingent multilatéral devait continuer d'être un instrument clé pour améliorer l'accès au marché tant qu'un cadre réglementaire pan-européen n'aurait pas été défini pour le transport routier international de marchandises. Ils ont ensuite fourni un certain nombre d'orientations politiques générales quant à l'avenir du système du contingent multilatéral en se prononçant notamment sur la nécessaire évolution de ce système du fait de l'adhésion prochaine à l'Union Européenne d'une dizaine de pays d'Europe centrale ainsi que sur la redistribution des licences entre les pays. Ils ont demandé que soit examinée la possibilité de créer un "pot commun" d'autorisations.

Le Conseil des Ministres a également donné mandat aux instances de travail de la CEMT et notamment au groupe sur le transport routier afin que soient fixées des lignes directrices précises pour la distribution des autorisations au niveau de chaque pays ainsi que pour l'utilisation pratique du contingent afin de prévenir toute concurrence déloyale. Il a en outre examiné certaines modifications susceptibles d'être introduites dans le système actuel ; ces modifications éventuelles concernent les règles de fixation du contingent de base ainsi que l'application de nouveaux critères (critères sociaux, accès à la profession, qualification professionnelle, utilisation réelle du contingent) pour la répartition du contingent ; des propositions précises sur ce sujet devront être soumises au Conseil lors de sa prochaine session.

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 2002 le Secrétariat a travaillé à la préparation des documents statistiques suivants :

- La troisième édition du Glossaire des Statistiques de Transport qui inclura une mise à jour des chapitres rail et route ainsi que 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.
- La brochure annuelle "Evolution des Transports, 1970-2001".
- Le Rapport Statistique sur les Accidents de la Route en 2000.

Le Secrétariat a également mis à jour de façon régulière la banque 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 2002, quatre enquêtes trimestrielles ont été réalisées et les informations ainsi recueillies ont été rendues accessibles sur le site Internet de la CEMT : www.oecd.org/cem/stat/conjonct/indexfr.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. Les premiers résultats seront disponibles au milieu de l'année 2003.

Transports urbains durables

Avec l'achèvement du projet triennal "Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques en 2001" – comprenant une série d'ateliers traitant des obstacles rencontrés pour la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable, une enquête auprès de 160 villes et une série d'études nationales de politiques mises en œuvre – le Groupe de direction sur le transport urbain durable a atteint une deuxième étape de son activité dans ce domaine.

Les Ministres, après avoir approuvé les conclusions des travaux de la première phase lors du Conseil de Lisbonne en 2001, ont demandé à la CEMT de poursuivre le projet dans diverses directions, notamment en examinant les problèmes de cohérence et de qualité des données relatives aux transports urbains, à l'aménagement du territoire et à l'environnement, et en développant un guide de bonnes pratiques destiné aux gouvernements, fondé sur les recommandations de mise en œuvre.

En réponse à ce mandat, un séminaire a été organisé en juin 2002 avec un petit groupe d'experts pour un échange d'expériences concernant la collecte et le suivi des données en matière de transport urbain. Cette rencontre a permis à la CEMT de considérer la façon dont elle pourrait, en coopération avec d'autres instances nationales ou internationales, contribuer à développer de meilleures approches et méthodes de collecte et de suivi des données de transport urbain, qui pourraient conduire à une meilleure qualité et une plus grande cohérence des informations relatives aux progrès accomplis en matière de transport durable dans les zones urbaines.

Les Ministres à Lisbonne ont également noté le besoin d'examiner plus à fond les modes de transport non motorisés. En réponse à cette question, une étude sur les politiques en faveur de l'usage du vélo qui ont été mises en œuvre dans différents pays, sera présentée aux Ministres lors du Conseil d'avril 2003 à Bruxelles.

En 2003, en vue de développer le Guide de bonnes pratiques, seront organisés parmi d'autres manifestations, des ateliers de travail en Amérique du Nord, en Asie et dans les pays d'Europe centrale et orientale, où les conclusions relatives à la mise en œuvre des politiques seront examinées et "testées" à la lumière des caractéristiques institutionnelles et politiques de ces régions.

Transport et environnement

Le Groupe sur les transports et l'environnement a prêté son concours au Groupe sur les chemins de fer pour la préparation d'un débat ministériel sur le transfert modal (voir la section concernant les chemins de fer pour plus de détails).

Dans le prolongement de la stratégie visant à réduire les émissions de polluants classiques et de CO₂ des véhicules routiers en supprimant le soufre de l'essence et du gazole, adoptée par les Ministres en 2001, le Groupe a commencé à travailler sur un projet de Résolution sur la stratégie à élaborer pour les pays Membres ne faisant pas partie de l'Union européenne. Cette stratégie a pour objectif de promouvoir la disponibilité de carburant sans soufre sur l'ensemble du continent. Elle sera soumise aux Ministres en 2003.

Les travaux préparatoires d'un débat ministériel devant se tenir en 2003 sur l'amélioration du processus décisionnel relatif aux projets et politiques des transports se sont poursuivis. Cette démarche touche au cœur même de l'intégration de l'élaboration des politiques et de la

planification des projets dans les domaines des transports et de l'environnement. Elle vise à faire la synthèse de plusieurs rapports antérieurs sur les évaluations environnementales stratégiques et l'évaluation des avantages des transports, et à passer en revue l'expérience acquise dans un certain nombre de pays Membres. Une Résolution sur les bonnes pratiques en matière d'évaluation est en cours d'élaboration, et la phase finale des travaux sera centrée sur l'amélioration de la présentation des résultats des évaluations économiques et environnementales aux Ministres et à d'autres décideurs clés.

PUBLICATIONS DE LA CEMT EN 2002



Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques

Rapport final

De l'avis général, l'avènement de transports urbains durables ne peut passer que par la mise en œuvre de panoplies de mesures intégrées et flexibles qui envoient les bons signaux aux secteurs des transports et de l'aménagement du territoire.

Le projet de la CEMT sur "La mise en œuvre des politiques de transports urbains durables" a démontré que la mise en œuvre de panoplies de mesures intégrées s'avère plus facile en paroles qu'en actes dans un grand nombre de villes des pays de la CEMT et de l'OCDE. Alors que la planification urbaine et les politiques de transports sont définies et appliquées au niveau local ou régional dans de nombreux pays, il devient de plus en plus clair que l'administration nationale peut favoriser la mise en œuvre de panoplies de mesures intégrées. En effet, les autorités nationales peuvent créer un cadre d'action souple et unifié dans une optique intersectorielle, et envoyer ainsi aux régions et aux villes des messages appropriés par le biais d'incitations des pouvoirs publics et par le financement de projets en faveur du développement durable.

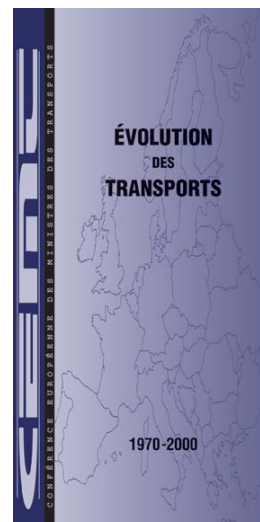
Ce rapport montre en quoi les administrations nationales peuvent servir de catalyseur propre à engendrer des pratiques durables en matière de transports locaux.

(75 2002 01 2 P) ISBN 92-821-2368-5, février 2002, 80 pages.

Evolution des transports 1970-2000

Quelle a été l'évolution du secteur des transports de voyageurs et de marchandises depuis 1970 ? Qu'en est-il de la sécurité routière ? Cette publication fournit les statistiques les plus récentes sur les transports en Europe et s'efforce de mettre en évidence, notamment à l'aide de graphiques, les tendances majeures.

Cette étude offre au lecteur la primeur des tendances de l'évolution des transports car sa parution précède celle des ouvrages comparables. Elle présente une analyse de la situation des transports dans les pays de l'Europe de l'Ouest et de l'Est ainsi que dans les pays Baltes et la CEI.



(75 2002 09 2 P) ISBN 92-821-2375-8, août 2002, 72 pages.



La réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises

La réforme réglementaire des transports routiers de marchandises s'inscrit dans le cadre de travaux entrepris par la CEMT et l'OCDE sur la réforme des réglementations dans le transport. Ces travaux visent à expliciter les conditions dans lesquelles on pourrait obtenir une plus grande efficacité économique des modes de transport, tout en satisfaisant à des critères aussi essentiels que la sécurité, le respect de l'environnement et un développement social harmonieux.

Cet ouvrage met en évidence les différents types d'évolution que pourrait connaître la réglementation des transports routiers de marchandises au sein des pays Membres de la CEMT. Il prend en compte le contexte de l'élargissement de l'Union Européenne, l'intégration des effets externes environnementaux ou encore la charge fiscale qui est afférente aux transports. Il fournit un éclairage précieux sur les différentes voies qui permettraient de transformer la réglementation des transports routiers de marchandises en Europe.

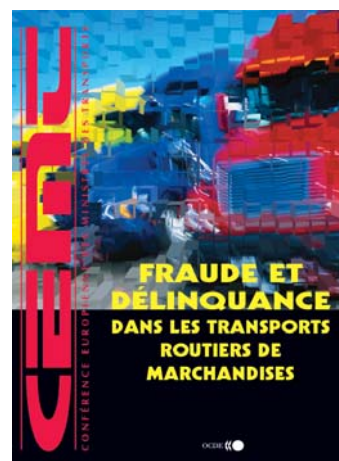
(75 2002 03 2 P) ISBN 92-821-2369-3, mars 2002, 108 pages.

Fraude et délinquance dans les transports routiers de marchandises

La délinquance et la fraude dans les transports routiers sont des problèmes de plus en plus préoccupants. L'ampleur du phénomène de vols de marchandises et de véhicules transportant des marchandises est difficile à estimer mais les données disponibles montrent que non moins de 1 % de la flotte commerciale est volée chaque année dans certains pays, ce qui correspond à des pertes annuelles s'élevant à plusieurs millions d'euros.

Cette publication fournit des informations sur les vols de véhicules commerciaux et de marchandises pour les années 90 dans 23 pays européens. Elle décrit les types de vol et les méthodes de recensement utilisées, mettant ainsi en lumière les difficultés rencontrées pour mesurer le phénomène statistiquement. Ce rapport identifie les manières (existantes ou potentielles) d'améliorer la sécurité des véhicules de transports routiers de marchandises. Il passe en revue les équipements qui peuvent permettre de prévenir le vol des véhicules (dispositifs de prévention des vols) et de localiser et récupérer les véhicules volés (systèmes après vol).

Ce rapport est le résultat de deux études portant respectivement sur le "Vol de marchandises et de véhicules transportant des marchandises" et "L'amélioration de la sécurité des véhicules dans le transport de marchandises par route". Il décrit également les différentes actions des Ministres de la CEMT et les décisions politiques prises en la matière.





Les transports dans les années 2000 : Questions clés

Le décalage entre une économie européenne tournée vers les échanges internationaux et les problèmes environnementaux concomitants est flagrant. Une nouvelle approche conceptuelle est nécessaire : elle consisterait à renoncer à vouloir toujours aller plus vite et à gagner du temps et s'appuierait sur une conception différente de l'accessibilité. Les années 2000 verront-elles émerger une nouvelle façon de penser ?

Ces questions ainsi que d'autres problèmes d'actualité ont été amplement débattus à l'occasion du 15^{ème} Symposium international de la CEMT. Assistera-t-on à un découplage de la croissance des transports par rapport à la croissance économique ? L'équité et l'environnement finiront-ils par primer sur le critère d'efficacité lors de la définition des systèmes de transport du futur ?

Cette publication comprend les 17 rapports introductifs qui ont été présentés lors du Symposium. Elle comporte également une synthèse des discussions qui se sont développées autour de trois thèmes principaux : le champ des scénarios et prévisions, la transformation des structures et l'évolution de la technologie, la périphéralité et l'intégration européenne. Cet ouvrage met en évidence les points-clés de la table ronde finale qui fut consacrée à la problématique "Efficacité, équité et prise en compte de l'environnement dans les transports". Enfin, cette publication propose un panorama des enjeux auxquels le secteur des transports se trouvera confronté au cours des prochaines années, ainsi qu'un certain nombre de recommandations pour faire face aux défis des années 2000.

(75 2002 02 2 P) ISBN 92-821-2360-X, mai 2002, 732 pages.



Table Ronde 118

Les péages sur les infrastructures routières interurbaines : Une évaluation économique

Le péage n'est pas à proprement parler une invention contemporaine. La technique du péage est très ancienne et ses fondements théoriques remontent loin dans le passé.

On peut cependant remarquer que les finalités du péage ont été diverses et variées au cours du temps. Droit de passage à l'origine, le péage a été utilisé ultérieurement pour le financement et les dépenses d'entretien des infrastructures, avant de devenir un élément d'internalisation des coûts externes et de gestion de la demande. A l'heure actuelle, deux motifs principaux sont avancés pour justifier l'instauration de péages : les traditionnels besoins de financement et la recherche d'une certaine efficacité dans l'usage des infrastructures. Cependant, comme le montre cette Table Ronde, les péages ne sont pas une panacée et leur introduction peut être politiquement délicate.

Cette Table Ronde offre un large panorama, tant de la perspective théorique du péage que des problèmes concrets posés par son application. Elle permet de faire le point, d'une manière scientifique, sur une question d'actualité brûlante à un moment où plusieurs pays envisagent d'instaurer des péages électroniques généralisés.

(75 2002 08 2 P) ISBN 92-821-2374-X, juillet 2002, 176 pages.

Table Ronde 119

Transport et développement économique

Le lien entre transport et développement économique est une question très controversée qui a donné lieu à de nombreux débats et à une abondante littérature. Les hommes politiques tendent à penser que les investissements en infrastructures de transport favorisent le développement économique et par conséquent l'emploi. Toutefois, cette croyance n'est pas étayée par les analyses scientifiques qui semblent plutôt montrer que les effets de ce type d'investissements sur l'emploi et le développement économique sont faibles, tout au moins pour les pays développés, et qu'ils peuvent parfois même être négatifs à l'intérieur d'une région.

La Table Ronde a cherché à éclairer cette controverse en partant d'une analyse des arguments et contre-arguments relatifs au lien supposé entre les "infrastructures de transport" et le "développement économique". Elle en a tiré des conclusions à propos des méthodes d'évaluation des investissements couramment employées. Le débat s'est terminé par l'examen de l'essentielle question du découplage de la croissance des transports par rapport à la croissance économique.



(75 2002 10 2 P) ISBN 92-821-2298-0, septembre 2002, 212 pages.



Table Ronde 120

Quel rôle pour les chemins de fer en Europe de l'Est ?

En Europe de l'Est, les entreprises ferroviaires confrontées à un effondrement de leurs activités et à une concurrence extrêmement vive de la route sont dans une situation financière préoccupante. Une restructuration de ces entreprises s'impose mais, en raison de la diversité des situations, la solution ne peut être unique. Certaines lignes directrices pour de telles réformes se dégagent néanmoins, les stratégies à mettre en place impliquant des mesures de la part tant des pouvoirs publics que les entreprises elles-mêmes. Ainsi la séparation infrastructure/exploitation peut s'avérer un bon modèle si l'on veille à avoir des prix d'usage efficaces pour l'infrastructure. Les services voyageurs locaux et régionaux devraient être attribués selon un régime de concessions. Pour les marchandises, l'enjeu est essentiellement européen et, à ce niveau, il y a lieu de faire du libre accès une règle de base et de favoriser de nouveaux entrants sur le marché.

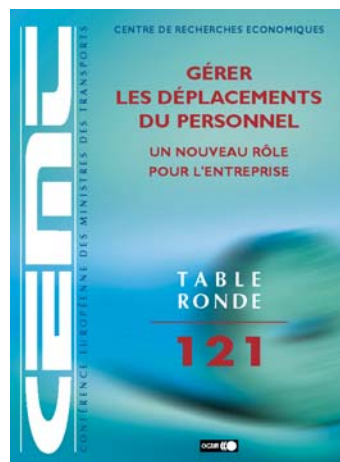
Si la privatisation des entreprises ferroviaires n'est sans doute pas une nécessité, il est en revanche essentiel de respecter leur autonomie. Elles doivent être gérées comme des entreprises commerciales et bénéficier d'outils de gestion adéquats. Alors que leurs investissements doivent se concentrer sur les nouvelles technologies et l'automatisation, les difficiles problèmes d'adaptation des effectifs ne pourront être réglés qu'en concertation avec les pouvoirs publics. En partant d'une analyse des forces et faiblesses des chemins de fer dans les PECO et la CEI, la Table Ronde est parvenue à une série de conclusions incontournables pour toute personne qui souhaite se pencher sur ces questions.

(75 2002 04 2 P) ISBN 92-821-2371-5, février 2002, 164 pages.

Table Ronde 121

Gérer les déplacements du personnel : Un nouveau rôle pour l'entreprise

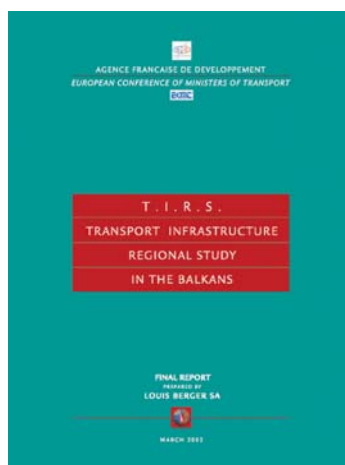
Inciter les salariés à utiliser les transports publics est fondamental, car des objectifs environnementaux tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont en jeu. Une inflexion des comportements nécessite des actions au niveau des entreprises, par exemple, le recrutement de spécialistes de la mobilité, qui auraient pour tâche la réduction de la dépendance des salariés à l'égard de la voiture particulière. Les pouvoirs publics peuvent conforter l'action des entreprises par des campagnes d'information, par la rédaction de guides pratiques sur les bonnes initiatives, et par l'adaptation des cadres réglementaire et fiscal.



L'approche retenue dans cet ouvrage est novatrice. La Table Ronde 121 est partie d'une réflexion sur le parking gratuit des salariés aux États-Unis, parking gratuit aux effets complexes et multiples. A cette gratuité peut se substituer une politique de "cash out" visant à indemniser le renoncement par certains à une telle facilité. La Table Ronde a ensuite abordé différentes expériences d'organisation par les entreprises de la mobilité des salariés dans le contexte européen, pour terminer par des conclusions à l'attention des pouvoirs publics locaux, régionaux et nationaux.

Cette Table Ronde apporte une pièce maîtresse à l'édifice visant à dessiner les contours des actions à entreprendre dans la perspective de transports durables.

(75 2002 11 2 P) ISBN 92-821-2299-9, novembre 2002, 324 pages.



Etude régionale des infrastructures de transport dans les Balkans (T.I.R.S)

Cette publication reprend le rapport final de l'étude régionale sur les infrastructures de transport dans les Balkans qui a été réalisée sous la supervision de la CEMT et présentée au Conseil des Ministres en mai 2003. Entreprise dans le cadre du Pacte de Stabilité et financée par le Gouvernement français par l'intermédiaire de l'Agence Française de Développement, cette étude porte sur 7 pays : l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, l'Ex-République Yougoslave de Macédoine, la Roumanie et la République Fédérale de Yougoslavie. Elle a permis :

- d'identifier les axes principaux de communication de la région des Balkans tant au plan international que régional,
- de définir un réseau cohérent de transport à moyen terme qui pourra servir de cadre à la planification, à la programmation et à la coordination des investissements en infrastructures de transport,
- de déterminer des projets prioritaires pour les prochaines années, pouvant intéresser un financement international ; au terme de l'étude et sur la base d'une analyse multicritères, 94 projets d'investissement en infrastructures de transport ont ainsi été retenus.

Outre ces résultats, l'étude TIRS a également permis de mettre en exergue un certain nombre de mesures politiques qui devraient accompagner la réalisation des infrastructures de transport. Ces mesures concernent notamment les chemins de fer, les routes, les voies navigables ainsi que les institutions à mettre en place.

La publication uniquement disponible en anglais (avec un résumé et un relevé de conclusions en français) comporte de nombreuses annexes techniques et des cartes. Elle est disponible sous forme électronique sur le site Internet de la CEMT :

VIENT DE PARAITRE

- **Rapport statistique sur les accidents de la route 1999-2000**
(75 2003 01 3 P) ISBN 92-821-0299-8, février 2003, 122 pages.
- **Des transports sûrs et durables : une garantie de qualité**
Actes du séminaire international, Prague, mars 2002
(75 2003 03 2 P) ISBN 92-821-2303-0, février 2003, 244 pages.
- **Evolution des transports 1970-2001**
(75 2003 02 2 P) ISBN 92-821-2301-4, février 2003, 72 pages.

PUBLICATIONS A PARAITRE

- **Table Ronde 122**
Transports et manifestations exceptionnelles
- **Comment agir sur les déterminants de la demande de transport**
- **Table Ronde 123**
Vandalisme et sûreté dans les transports publics urbains de voyageurs
- **Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques**
Examen national par les pairs : Hongrie
- **Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques**
Auto-examens nationaux

Pour commander :

Internet: www.oecd.org/bookshop

E-mail: sales@oecd.org

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

OECD  *direct*

ORGANIGRAMME DE LA CEMT

Conseil des Ministres

Comité des suppléants

Secrétariat

Secrétaire général (Jack Short)
Secrétaire général adjoint (Alain RATHERY)

Groupes de travail	Président	Secrétariat
Accès et inclusion	Ann FRYE (Royaume-Uni)	Mary CRASS
Aspects financiers et fiscaux des transports	Arie BLEIJENBERG (Pays-Bas)	Stephen PERKINS
Chemins de fer	Fabio CROCCOLO (Italie)	Stephen PERKINS
Recherches économiques	Urban KARLSTROM (Suède)	Andreas KOPP
Lutte contre la délinquance et fraude dans les transports	Jack SHORT (CEMT)	Mary CRASS
Intégration des nouveaux pays Membres	Wojciech ZARNOCH (Pologne)	Karoly LOTZ Alain RATHERY
Sécurité routière	Jarmo HIRSTO (Finlande) Björn STAFBOM (Suède)	Sophie FOUVEZ
Statistiques	Claudine LAGUZET (France)	Andreas KOPP Mario BARRETO
Tendances du transport international	Christian REYNAUD (France)	Alain RATHERY
Transport combiné	Claudia NEMETH (Autriche)	Sophie FOUVEZ
Transport et environnement	Ueli BALMER (Suisse)	Stephen PERKINS
Transport routier	Zoltan KAZATSAY (Hongrie)	Sophie FOUVEZ
Transport urbain durable	Wojciech SUCHORZEWSKI (Pologne)	Mary CRASS

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
- **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, Lutte contre la fraude et la délinquance dans les transports
- **Karoly LOTZ**, Conseiller
karoly.lotz@oecd.org – Tel: (33-1) 45 24 97 12
Intégration des nouveaux pays Membres

- **Elene SHATBERASHVILI**, Expert
elene.shatberashvili@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 94 97
Intégration des nouveaux pays Membres
- **Masatoshi MIYAKE**, Expert
masatoshi.miyake@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 95 88
Transport urbain durable, Terrorisme et sécurité dans les transports
- **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

RECHERCHES ÉCONOMIQUES ET STATISTIQUES

- **Andreas KOPP**, Administrateur principal
andreas.kopp@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 21
Recherche économique et statistiques
- **Michel VIOLLAND**, Administrateur
michel.violland@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 87 13
Tables Rondes, Symposiums, Séminaires
- **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.boi@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.

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



www.oecd.org/cem/