



RAPPORT ANNUEL

2003

CEMT

**CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

2003 EN PERSPECTIVE



Jack Short
Secrétaire général

L'année 2003 revêtait pour la CEMT une signification tout à fait particulière car elle marquait le cinquantième anniversaire de la Conférence. L'évènement a été souligné par plusieurs manifestations spéciales au cours de l'année, et pour l'occasion, comme il se doit quand on arrive à l'âge mûr, la CEMT avait en outre décidé de dresser le bilan de ses réalisations, de vérifier son état de santé et d'imaginer son avenir.

Cette réflexion sur la politique des transports et le rôle de la CEMT a été au centre de la réunion annuelle du Conseil des Ministres, qui s'est tenue à Bruxelles, tout comme la Conférence qui a créé la CEMT en 1953. C'est le Gouvernement belge, dépositaire du Protocole de la CEMT, qui a assuré la présidence de la Conférence pendant cette année du cinquantenaire, au cours de laquelle Madame la Ministre Isabelle Durant a fait preuve d'un dynamisme tout particulier.

Faisant fond sur les travaux de sept éminents spécialistes des transports et du Secrétariat, les Ministres ont passé en revue les succès et les échecs de la politique des transports au cours des cinquante dernières années. D'une façon générale, les progrès et les transformations réalisés dans le secteur des transports sont phénoménaux. Les possibilités d'accès et la mobilité se sont développées de façon spectaculaire, à la faveur d'investissements considérables et de dépenses massives des secteurs public et privé. Les transports ont facilité la mondialisation des échanges et contribué à la maîtrise de la distance. Ils sont en général plus rapides, plus sûrs, plus propres et plus abordables que jamais. Toutefois, la situation n'est pas exempte d'insuffisances et les Ministres ont reconnu qu'il restait d'énormes problèmes à résoudre pour gérer la croissance et rendre le système plus sûr, plus propre et plus efficace.

Les Ministres ont ainsi indiqué certaines orientations pour l'action future qui sont décrites de façon plus détaillée dans la publication intitulée "Cinquante ans de politique des transports". Il importe notamment d'envisager les transports dans une perspective plus intégrée, d'adopter une attitude plus volontariste pour maîtriser la croissance du trafic, de poursuivre l'ouverture des marchés sur la base de la qualité et de recourir davantage à la tarification de l'utilisation des infrastructures.

Pour résumer, à partir de ces grandes orientations, la CEMT doit commencer à envisager le système de transport dans une perspective plus large et devrait s'employer à mieux comprendre le rôle et l'importance des transports dans la société et l'économie. Les Ministres ont également

insisté pour que la Conférence centre davantage son action sur la mise en œuvre des politiques, ce qui sera facilité par la publication de "L'Acquis CEMT", qui regroupe sous une forme claire toutes les principales décisions adoptées par les Ministres. Ceux-ci ont reconnu l'utilité du cadre de discussion flexible qu'offre la CEMT, et indiqué qu'ils souhaitaient conserver et renforcer un tel cadre. Plus précisément, ils sont également convenus de renforcer les liens de la Conférence avec la Commission européenne et avec la CEE-ONU, par un échange de lettres officiel, ainsi qu'avec les pays associés en approuvant la création d'un Centre conjoint OCDE/CEMT de recherche sur les transports.

Parmi les événements spéciaux qui ont jalonné l'année 2003, il convient de mentionner le 16ème Symposium sur l'économie et la politique des transports, qui a été généreusement accueilli par le Gouvernement hongrois et qui a été une excellente occasion de faire le bilan de la recherche sur les transports, et de se pencher sur son articulation avec la politique et sur les besoins futurs en la matière. Les participants se sont clairement entendus sur la nécessité de poursuivre la recherche et la mise en commun d'expériences concernant la gouvernance du secteur caractérisé par une multiplicité de cadres réglementaires modaux et intermodaux.

Les activités que la CEMT consacre depuis longtemps à l'accessibilité ont également bénéficié d'un nouvel élan avec le lancement d'un concours international et la remise du prix CEMT/FEHP (Forum Européen des Personnes Handicapées) dont les lauréats ex aequo ont été les villes de Nuremberg et Grenoble, qui se sont distinguées par leur engagement de longue date envers l'amélioration de l'accessibilité des transports aux personnes atteintes de handicaps.

Le présent rapport fournit des renseignements complémentaires sur les nombreuses activités modales et horizontales par lesquelles la CEMT s'efforce d'améliorer, au plan international, la réflexion sur les politiques de transport et leur formulation.

Enfin, il importe de rappeler que la CEMT est tributaire d'un réseau de correspondants dévoués dans ses pays membres. C'est pourquoi, au nom du Secrétariat, je souhaite exprimer ma gratitude à tous ceux et celles qui ont contribué aux activités des groupes de travail, aux séminaires ou aux autres événements pour le temps et les efforts qu'ils ont généreusement consacrés aux travaux de la CEMT.

TABLE DES MATIERES

Mission et structure de la CEMT	5
87^{ème} session du Conseil des Ministres, 23 et 24 avril 2003, Bruxelles	7
Cinquante ans d'existence de la CEMT : Réflexions et faits marquants	9
Le Conseil de Bruxelles en bref	16
Communiqué de presse après la session	19
Documents ministériels	31
Liste des Chefs de délégation	33
Principaux documents approuvés par les Ministres en 2003	36
Résolution N° 2003/1 sur l'évaluation et la prise de décision en vue d'une politique intégrée des transports et de l'environnement	36
Résolution N° 2003/2 sur les carburants sans soufre	43
Résolution N° 2003/3 destinée à améliorer la gestion du système de contingent d'autorisations multilatérales CEMT	46
Résolution N° 2003/4 concernant l'établissement d'un système d'observation de la mise en oeuvre des réglementations sur les temps de conduite et de repos	51
Conclusions et recommandations sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics	55
Déclaration du Conseil des Ministres sur l'avenir de la CEMT	60
Autres événements majeurs en 2003	63
Evolution des transports	69
Activités des différentes instances de travail en 2003	69
Accès et inclusion	71
Lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports	71
Transports combinés	72
Recherches économiques	72
Aspects fiscaux et financiers du transport	73
Intégration des nouveaux pays Membres	74
Planification et financement des infrastructures de transport dans une optique paneuropéenne	75
Chemins de fer	75
Sécurité routière	76
Transport routier	77
Statistiques	78
Transports urbains durables	79
Transport et environnement	80

Publications de la CEMT en 2003 _____ **83**

Organigramme de la CEMT _____ **90**

Personnel de la CEMT _____ **91**

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 2003 la CEMT comptait 43 pays Membres, 7 pays Associés et un pays Observateur.

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 1er 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 Mme Isabelle DURANT,
Vice-Premier ministre, Ministre fédérale de la Mobilité et
des Transports de la Belgique, et Présidente en exercice de
la Conférence, le Conseil des Ministres de la CEMT a tenu
à Bruxelles les 23 et 24 avril 2003 sa 87^{ème} session.



B R U X E L L E S 2 0 0 3

CINQUANTE ANS D'EXISTENCE DE LA CEMT

Réflexions et faits marquants

Discours d'ouverture par Jack Short *Secrétaire général*

Mesdames, Messieurs les Ministres,

Mesdames, Messieurs,

C'est un grand honneur pour moi d'avoir aujourd'hui l'opportunité de m'adresser à vous. Je souhaiterais en quelques minutes vous donner un aperçu de la CEMT, de son rôle, de ses résultats, peut-être même de certains de ses échecs. Je voudrais également évoquer quelques personnes qui ont joué un rôle marquant dans l'histoire de cette organisation et terminer en développant certaines considérations sur les défis pour la CEMT dans les prochaines années.

La CEMT est en fait l'une des conséquences indirectes du Plan Marshall qui a notamment conduit après la seconde guerre mondiale à l'instauration de l'Organisation Européenne de Coopération Economique, devenu plus tard l'OCDE. Les Gouvernements et les Ministres des Transports ont rapidement réalisé l'importance des transports dans la reconstruction de l'Europe après la guerre. Ils ont décidé de créer une organisation spécifique pour s'occuper, au niveau international, des problèmes de politique des transports qui s'avéraient à la fois concrets et particulièrement aigus.

Le transport est vital

Cinquante ans se sont écoulés et l'importance vitale du transport pour nos économies et pour le fonctionnement de la société ne se dément pas. Ce sont surtout les échanges qui ont été le moteur de la croissance économique soutenue que le monde a connue et qui n'aurait pu se concrétiser sans les progrès des techniques de transport et les gains de productivité observés en ce domaine. Là où le commerce ne franchit pas les frontières, les armées le font. Le transport est une force au service de la paix et de l'entente entre les peuples. Il offre en outre des choix nouveaux et ouvre des perspectives inédites d'emploi, d'éducation et de loisir. C'est le transport qui a fait évoluer les solutions au problème de la distance et qui nous permet de parler aujourd'hui de village planétaire. Par ailleurs, au fur et à mesure que d'autres obstacles aux échanges se réduisent, le transport acquiert encore plus d'importance en ce qu'il contribue à rassembler les peuples et à accroître la richesse partout dans le monde.

Le transport a radicalement changé depuis la création de la CEMT. Par exemple, le taux de motorisation dans les pays Membres fondateurs de la CEMT a été multiplié par un facteur supérieur à 16 (il est passé de 28 à bien plus de 400 voitures par millier d'habitants). En 1953, il existait moins de 3 000 kilomètres d'autoroutes, il y en a à ce jour presque 45 000.

Dans le monde occidental, le trafic de marchandises a quintuplé depuis le milieu des années 1960. Les mêmes volumes sont transportés par chemin de fer et voie navigable, mais il s'agit de marchandises différentes et le personnel employé dans ces modes a été réduit de moitié. En Europe centrale et orientale, il se dessine actuellement un profil d'évolution comparable. Des gains de productivité très considérables ont été réalisés, par exemple, à la faveur du développement du transport conteneurisé et de la mise en service de navires géants, de trains à grande vitesse et d'autoroutes, ainsi que sous l'effet de l'intensification de la concurrence. Des réalisations techniques internationales spectaculaires ont marqué cette période, notamment le tunnel sous la Manche, le viaduc autoroutier sur le détroit du Grand Belt, les ponts sur le Bosphore et le tunnel du Mont Blanc.

Réalisations

La CEMT n'a pas promulgué de lois. Elle est à l'origine de très peu d'accords internationaux. Elle n'a pas non plus construit d'infrastructures, son effectif est restreint et elle fonctionne avec un très faible budget. Et pourtant, elle a un impact.

Nombre des politiques déjà mises en place ou en passe de l'être à l'échelon national ou international ont d'abord été arrêtées d'un commun accord, de manière non contraignante, dans le cadre de la CEMT. Beaucoup de lois de sécurité routière, concernant notamment le port de la ceinture de sécurité, celui du casque pour les motocyclistes, les limites de vitesse ou les taux d'alcoolémie autorisés, ainsi que des programmes et des objectifs d'éducation et de formation ont tous été acceptés au sein de la CEMT avant que leur application ne se généralise. Les préoccupations au sujet de l'environnement ont conduit à organiser la première réunion conjointe des Ministres des Transports et de l'Environnement à la fin des années 1980 et à formuler des recommandations qui sont toujours valables. La conclusion d'un accord avec les constructeurs automobiles sur la réduction des émissions de CO₂ a précédé et inspiré celui qu'a ensuite signé la Commission européenne. Par ailleurs, l'amélioration de l'accessibilité des transports pour les personnes âgées et handicapées est un domaine dans lequel l'impulsion politique donnée au niveau ministériel a été profitable. En outre, la CEMT s'est saisie en 1996 de la question de la délinquance et la fraude dans les transports et elle poursuit ses travaux sur ce thème, qui englobe désormais aussi le terrorisme.

Lors de l'effondrement du communisme, la CEMT a immédiatement offert une ouverture politique aux pays de la région. La Conférence, dont le socle des Membres fondateurs n'avait pas beaucoup changé dans ses quarante premières années d'existence, a alors rapidement accueilli vingt nouveaux pays sur un pied d'égalité, sans recourir à des procédures d'adhésion prolongées. En moins d'une décennie, le nombre de pays Membres de la CEMT a plus que doublé. Quatre des "nouveaux" pays Membres – la Hongrie, la Pologne, la République tchèque et la Roumanie – ont d'ores et déjà assumé la présidence de la CEMT, la Slovénie et la Russie le feront dans les deux années à venir. La famille des pays Membres et des pays

Membres associés s'est considérablement élargie et l'homogénéité qui caractérisait auparavant sa composition a connu de profonds changements. Intégrer tous les pays au plein sens du terme n'était pas une tâche facile, et elle est loin d'être achevée. Il s'agit aussi d'une question qui se pose sur le plan pratique.

Les activités sur l'intégration ont pris une place centrale dans les travaux de la CEMT, et les échanges d'expériences ainsi que la formulation de recommandations pour l'action ont été utiles aux pays qui ont traversé cette période de changement sans précédent pour eux. C'est à la session ministérielle tenue à Noordwijk en 1993 qu'a été mentionné pour la première fois le concept de "corridors paneuropéens".



Session ministérielle à Bruxelles en 1953

Les Ministres ont pris des décisions à long terme. Ils ont notamment constitué l'EUROFIMA, Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, pour une durée de cinquante ans. Son existence a été prolongée récemment, ce qui témoigne du succès de cette initiative.

Dans le prolongement de deux symposiums féconds, les Ministres ont créé le Comité des recherches économiques de la CEMT, dont la première Table ronde s'est déroulée pendant les événements de mai 1968 à Paris. A ce jour, nous avons organisé 125 Tables rondes et 15 symposiums. Les publications qui paraissent à l'issue de ces manifestations renferment les contributions de tous les plus grands penseurs et universitaires dans le domaine des transports et constituent une véritable bibliothèque de l'économie des transports. En outre, les chercheurs en transports ont trouvé un lieu où se réunir au niveau international pour informer et influencer les responsables de l'élaboration des politiques.

A noter ensuite, sur un plan très concret, le système du contingent multilatéral. Mis sur pied en 1974 pour amorcer la libéralisation, il a évolué à de nombreux égards mais demeure très apprécié des pays ; de surcroît, il a favorisé la recherche de la qualité dans le transport routier. Les Ministres ayant assumé récemment leurs fonctions doivent le trouver de plus en plus difficile à comprendre, mais c'est le seul thème qui est repris chaque année et qui promet un débat animé. Nous devons certes le remanier en permanence, mais prenons garde de ne pas le détruire en le réformant.

Bien entendu, on ne saurait prétendre que toutes nos initiatives ont été couronnées de succès.

Par exemple, la justesse de vos prévisions ne s'est pas toujours vérifiée.

Ainsi, au milieu des années 1950, vous déclariez que ...

"...[la] capacité totale de transport [de l'infrastructure] doit lui permettre de faire face sans difficulté aux augmentations de trafic susceptibles de résulter des variations prévisibles de la conjoncture économique."

Premier rapport annuel (1955)

De plus, vos décisions n'ont pas toujours été mises en oeuvre avec l'efficacité voulue :

Dans la Résolution N° 15 de 1965 concernant les problèmes de transport urbain

"[Le Conseil des Ministres] ... souligne qu'il est urgent de prendre des mesures pour réglementer là où c'est nécessaire le volume du trafic automobile urbain, en particulier de voitures privées dans les très grandes villes."

Il apparaît en outre que certaines questions font toujours partie de vos priorités. Citons, à cet égard, l'un des points abordés à votre première réunion, en 1953, qui concernait la rationalisation et la modernisation des chemins de fer, ou la tarification routière, sur laquelle nos chercheurs avaient produit d'excellents rapports dès le début des années 1960.

Mais d'une façon plus générale, vous pouvez constater que la CEMT manifeste une adhésion sans faille à certains principes.

D'abord et avant tout, les Ministres se sont montrés prêts à prendre des risques politiques et à intensifier quelque peu la coopération internationale au sein de la CEMT. Les résolutions de la CEMT ont créé un cadre d'action gouvernementale ambitieux et résolument tourné vers l'avenir. Je n'ignore pas que les Ministres sont davantage jugés sur ce qu'ils font dans leur pays que sur ce qu'ils prêchent à l'étranger, pour paraphraser John Kennedy. Mais les idées qui ont pris corps à la CEMT ou que la CEMT a contribué à propager ont été traduites en actes dans de nombreux pays.

Ensuite, la volonté de créer des synergies et de travailler en collaboration avec d'autres dans ce domaine n'a jamais faibli au fil des ans.

"... La définition qui a été donnée du rôle de la CEMT permet d'exclure ... les risques de double emploi avec les Organisations supranationales ou internationales existantes".

Premier rapport annuel (1955)

Enfin, notre Conférence a toujours su éviter avec vigilance la bureaucratisation. Peut-on imaginer des Ministres créant aujourd'hui une organisation comme la CEMT ?

"Ainsi a-t-il été possible de monter un organisme de travail très léger, en ne désignant qu'un seul fonctionnaire pour le Secrétariat administratif de la Conférence."

Premier rapport annuel (1955)

S'il ne nous est plus possible de confier à une seule personne la gestion de nos activités, l'effectif de vingt agents qui est le nôtre reste restreint, et cependant efficace, je l'espère.

Nombreux sont ceux qui méritent notre reconnaissance

D'abord les Ministres, qui ont soutenu l'organisation et assuré sa pérennité durant une longue période. Les Suppléants ensuite, qui organisent et animent les activités de manière constructive et ouverte. Les pays également, qui ont assumé à tour de rôle la présidence de la Conférence et n'ont guère ménagé leur peine pour bien préparer les choses et nous réserver un accueil si chaleureux.

Je tiens à remercier également les nombreux délégués qui prennent part aux travaux des différents groupes. Ils sont l'âme de la CEMT, c'est pourquoi le rang et l'engagement de ceux que vous y détachez sont déterminants pour la qualité de notre travail.

Je voudrais tout particulièrement exprimer de vifs remerciements aux présidents des groupes de travail. Ce sont des personnes dévouées qui y consacrent beaucoup de leur temps et d'efforts : si la qualité de nos travaux est excellente, c'est aussi grâce à leur intelligence, à leur ardeur au travail et à leur ouverture sur le monde.

Nos activités relèvent du domaine international, où interviennent de multiples autres acteurs, et il est essentiel à nos yeux d'entretenir de bonnes relations avec eux tous. S'agissant de l'Union européenne et de ses institutions, je souhaite exprimer une gratitude particulière aux membres du personnel de la Commission pour leur coopération avec la CEMT et leur amitié à son égard, dont ils font preuve depuis de nombreuses années. Il importe de perpétuer et de renforcer ces liens à l'avenir, comme nous entendons le faire à l'occasion de cette réunion.

La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies est un partenaire fondamental dans le domaine du transport international auquel je souhaite faire part de notre reconnaissance, et je tiens à remercier en particulier son Directeur de la Division des transports, M. Capel Ferrer, pour sa démarche constructive et sa coopération. Il est clairement entendu que nos rôles sont complémentaires et ce sera réaffirmé également dans la présente session.

Enfin, l'OCDE a mis à disposition de la CEMT toutes les installations et les services dont elle avait besoin pendant toutes ces années d'existence, et nous lui en sommes très obligés. Les contacts sur le fond ont été très bénéfiques dans nombre de domaines. Si les Ministres acceptent les propositions qui leur sont soumises, ces liens seront encore resserrés, au bénéfice des pays Membres à part entière aussi bien que des pays Membres associés de la CEMT.

Plus de trente organisations internationales, avec lesquelles nous entretenons des relations de consultation, méritent également de recevoir des remerciements chaleureux. Elles ont contribué à étayer solidement nos travaux par leurs connaissances approfondies et leurs avis

sans ambiguïté. Avec nombre d'entre elles, nous menons actuellement des travaux précis en coopération ou avons signé des accords dans ce sens qui montrent la voie à suivre pour faire avancer concrètement les choses.

Une organisation doit certes reposer sur des structures, des règles et des comités, mais en dernier ressort, ce sont les personnes qui importent le plus. Grâce à ses méthodes relativement informelles de dialogue dans un esprit d'ouverture, la CEMT a contribué, j'en suis convaincu, à créer de multiples relations professionnelles fructueuses, mais aussi des amitiés nombreuses et durables.

Certains Suppléants ont des attaches avec la CEMT depuis de longues années, tel M. Forton, le Président en exercice qui collabore avec la CEMT depuis trente ans ou M. Korpela, de Finlande, le plus ancien des Suppléants en activité, puisqu'il a pris ses fonctions en 1985. D'autres sont également présents et actifs depuis longtemps, notamment M. Schneuwly, Suppléant pour la Suisse et M. Zarnoch pour la Pologne. Par le passé, des Suppléants tels que M. Wiberg pour la Suède, M. Poppe et M. Vrebos pour la Belgique, M. Jordanis pour la Suisse, M. Lobato pour le Portugal, M. Halbmeier pour l'Autriche, M. Ribu pour la Norvège et tant d'autres, trop nombreux pour les citer tous (M. Woelker pour l'Allemagne, M. Halck pour le Danemark, M. Amerio pour l'Italie), ont été en poste pendant de nombreuses années et ont apporté une contribution inestimable à l'amélioration des relations internationales.

Je crains que les Ministres ne connaissent pas cette longévité. Alors que l'espérance de vie s'allonge d'une manière générale, celle des Ministres des Transports diminue. Depuis le Conseil de l'an dernier à Bucarest, plus de vingt Ministres ont changé. Autrement dit, l'espérance de vie d'un Ministre des Transports est maintenant inférieure à deux ans. Il en est certains qui font toutefois exception et sont restés en fonctions pendant de nombreuses années. C'est le cas de MM. les Ministres Dollinger et Schlumpf, qui ont été des piliers de l'organisation pendant plusieurs années dans la décennie des années 1980. Ou de M. Leunberger, de Suisse, le plus ancien de nos Ministres en exercice, suivi de M. Adeishvili de Géorgie et de M. Collenette du Canada.

La fonction de Ministre des Transports a longtemps été occupée par des hommes. Avant que ce ne soit pratiquement devenu la règle aux Pays-Bas, Mme Barbara Castle, au Royaume-Uni, avait été l'une des premières femmes Ministre des Transports. Cependant, si vous avez des ambitions politiques, vous pouvez espérer vous hisser au rang de Premier ministre, comme plusieurs autres l'ont fait, par exemple M. Jean-Luc Dehaene en Belgique, M. Chaban-Delmas en France, M. Klima en Autriche, voire à celui de Président, à l'instar de M. Erskine Childers en Irlande, qui a présidé la CEMT en 1968.

La CEMT a eu six Secrétaires généraux : M. Michel Mange (1953-1966), M. Edmond Corbin (1966-1976), M. Georges Billet (1976-1983), suivis de M. Jan Terlouw (1983-1991) et de M. Gerard Aurbach (1992-2001).

Le rôle de la CEMT

Les Ministres débattront de l'avenir de la CEMT ultérieurement dans la journée et je ne veux nullement anticiper cet échange de vues. Je souhaite néanmoins faire ressortir quelques points.

Avant tout, les Ministres et les Ministères ne devraient pas perdre de vue que la CEMT mène des travaux à leur intention et sous leur autorité. Les défis sont multiples dans le domaine des transports et les Ministres ont la rude tâche de les relever tout en répondant aux attentes de la population. La CEMT est à même de les aider à définir et à affronter ces défis.

La CEMT est une enceinte où vous n'êtes pas tenus de discuter de textes juridiques, où vous pouvez arrêter d'un commun accord des stratégies et des lignes directrices, ainsi que des cadres de coopération. Mais les opinions divergentes y ont aussi leur place. Chose importante, vous pouvez mettre à profit la CEMT pour vous projeter un peu plus loin dans l'avenir, au-delà des tensions et difficultés quotidiennes qui sont les vôtres. Le transport appelle une réflexion prospective et des décisions prudentes en raison de leurs retombées qui se font sentir sur de longues périodes.

J'ai toujours pensé que la CEMT devait aborder tous les sujets qui présentent un intérêt pour les Ministres. Par exemple, si vous souhaitez débattre des transports maritime ou aérien, la Conférence devra trouver le moyen de faciliter la discussion en faisant intervenir des organisations qui ne se réunissent pas au niveau ministériel. Le Groupe de réflexion sur l'orientation future de la CEMT a pris certaines mesures dans ce sens.

J'estime également que la CEMT se doit de réagir à la dynamique de la mondialisation de l'économie et des transports. Le Groupe de réflexion a, en ce domaine aussi, proposé un certain nombre de mesures concrètes, notamment en fortifiant les liens avec les pays Membres associés, et il s'imposera de persister sur cette voie.

Cependant, parallèlement, la CEMT a des missions et des fonctions précises concernant l'élaboration d'une stratégie paneuropéenne. C'est une tâche qui demeure primordiale et, compte tenu des grandes disparités entre les pays, il faut faire preuve de souplesse afin que tous les pays attachent une valeur à nos activités.

Pour conclure, la qualité du travail de la CEMT déterminera sa pérennité ou son déclin. Je peux m'engager à rester fidèle, tant que je serai en fonctions, à la démarche qui a toujours été celle de mes prédécesseurs, en m'efforçant de préserver la grande qualité des travaux et des analyses, et en faisant toujours primer le fond sur la forme. Il s'agit toutefois d'une responsabilité partagée et il vous appartient aussi d'assurer le maintien de la qualité par votre intérêt et votre détermination, par les demandes que vous formulerez, ainsi que par le rang et les contributions des Suppléants et Délégués que vous détacherez auprès de nous pour mener nos activités.

LE CONSEIL DE BRUXELLES EN BREF

Sous la Présidence de Madame Isabelle DURANT, Vice-Première Ministre, Ministre fédérale de la Mobilité et des Transports de la Belgique, Présidente en exercice de la Conférence, le Conseil des Ministres de la CEMT a tenu à Bruxelles les 23 et 24 avril 2003 sa 87^{ème} session à l'occasion de laquelle a été célébré le 50^{ème} anniversaire de la CEMT. La veille de cette session, la Présidente a procédé au nom du Conseil à une audition des organisations internationales représentant les différents acteurs du secteur des transports.

Les débats du Conseil des Ministres ont abouti aux résultats suivants :



*Ministres et Chefs de Délégations
à la 87^{ème} Session Ministérielle*

Adhésion de l'Arménie

Le Conseil des Ministres a répondu positivement à la demande de l'**Arménie** visant à devenir membre de la Conférence, ce qui porte à 43 le nombre de pays ayant adhéré à la CEMT.

Politique des transports durables

Sur la base d'un rapport intitulé **la politique des transports : succès, échecs et nouveaux défis**, le Conseil des Ministres a procédé à un débat sur la politique des transports à mettre en œuvre pour répondre aux défis auxquels va se trouver confronté ce secteur d'activité dans

les prochaines années, et faire en sorte que son développement soit durable. Ce débat a permis de dégager un consensus sur un certain nombre d'orientations stratégiques pour cette politique.

Le Conseil des Ministres a pris également note des conclusions d'un séminaire organisé à l'initiative de la Présidente sur : **Comment agir sur les déterminants de la demande de transport.**

Réforme des taxes et redevances

Le Conseil des Ministres a pris acte des conclusions d'un rapport sur les **réformes des taxes et redevances** dans les transports et mis en place une procédure de suivi des réformes entreprises selon les lignes directrices établies par ce rapport.

Transport et environnement

Le Conseil des Ministres a adopté une Résolution sur **l'évaluation et la prise de décision en vue d'une politique intégrée des transports et de l'environnement** qui recommande le recours

systématique à des évaluations globales des effets économiques, sociaux et environnementaux, et fixe des lignes directrices pour de telles évaluations.

Il a également adopté une Résolution sur **les carburants sans soufre** qui incite tous les Etats membres de la CEMT à prendre des mesures afin d'assurer aussitôt que possible la fourniture en quantités suffisantes de carburants sans soufre.

Accessibilité des transports

Le Conseil des Ministres a approuvé des Conclusions et des Recommandations sur **l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics**.



Remise du prix CEMT-FEPH Accès et Inclusion par Mme Isabelle Durant, Ministre de la Belgique (premier rang, gauche) à (de gauche à droite) Juhani Korpela (Suppléant pour la Finlande) recevant le prix pour Helsinki, Wolfgang Legath et Wolfgang Lammerzähl de Nuremberg, Jacques Chiron et Claude Bertrand de Grenoble, et Sophie Beaumont de EDF.

A l'occasion de la session ministérielle, un **prix spécial CEMT/FEPH** (Forum Européen des Personnes Handicapées) destiné à récompenser des initiatives en faveur d'une meilleure accessibilité des transports a été décerné. Les lauréats ont été, ex aequo, les responsables des transports publics des villes de Grenoble (France) et de Nuremberg (Allemagne).

Rôle futur de la CEMT

Le Conseil des Ministres a approuvé toute une série de recommandations contenues dans un rapport sur **l'orientation future de la CEMT**. Il a ainsi arrêté les orientations qu'il souhaite donner à l'avenir aux activités de cette organisation et adopté une vision prospective à long terme tant en ce qui concerne la mission de la CEMT que ses relations avec les autres organisations internationales. Un échange officiel de lettres entre d'une part Mme Durant, Présidente de la CEMT, et

d'autre part Mme de Palacio, Commissaire en charge des transports au sein de la Commission européenne et Mme Schmognerova, Secrétaire Exécutive de la CEE-ONU, a permis de concrétiser le resserrement des relations entre ces différentes instances.

Afin de donner un caractère plus formel aux décisions ainsi arrêtées, le Conseil des Ministres a adopté une **Déclaration sur l'avenir de la CEMT** à laquelle les représentants des pays associés présents ont également apporté leur soutien.

Transports routiers

Le Conseil des Ministres a adopté une Résolution concernant **l'établissement d'un système d'observation de la mise en œuvre des réglementations sur les temps de conduite et de repos** afin d'instaurer entre les pays membres une assistance mutuelle et un système d'information pour les infractions commises au regard de l'AETR ou de réglementations équivalentes.

Il a également marqué son accord avec une Résolution destinée à **améliorer la gestion du système de contingent d'autorisations multilatérales de la CEMT** qui contient diverses mesures visant à réformer l'administration et le contrôle du système du contingent.

Le Conseil des Ministres a eu une discussion approfondie sur une **restructuration "politique" du système de contingent d'autorisations multilatérales CEMT** et a approuvé plusieurs propositions qui ont notamment pour effet de restreindre à 6 semaines la durée d'utilisation des autorisations en l'absence d'un retour de leurs détenteurs dans leurs pays d'origine, d'accorder un contingent supplémentaire à l'Ukraine, de lancer une réflexion sur la redistribution des autorisations et d'initier un examen général de fonctionnement du système de contingent.

"Acquis CEMT"

Les Ministres ont approuvé un rapport décrivant les principaux actes du Conseil des Ministres depuis la création de la Conférence. Ce document constitue désormais l'"**Acquis CEMT**". Le contrôle de la mise en œuvre effective de cet "Acquis" est par ailleurs l'une des priorités affichées par le Conseil pour l'avenir.

Nouveau Bureau

Conformément aux dispositions qui régissent la Conférence, le Conseil des Ministres a procédé à l'élection de son nouveau Bureau qui entrera en fonction le 1er juillet 2003 pour une période de douze mois. Le Ministre des Transports et des Télécommunications de la **Slovénie** a été élu Président de la Conférence pour cette période. Le Ministre des Transports de la **Fédération de Russie** a été nommé premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant désormais au Ministre des Transports de l'**Irlande**.

Prochaine session

La prochaine session du Conseil des Ministres aura lieu à **Ljubljana** (Slovénie) les 26 et 27 mai 2004.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE APRÈS LA SÉANCE

Le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a tenu sa 87^{ème} session les mercredi 23 avril et jeudi 24 avril 2003 à Bruxelles.

La séance à laquelle ont pris part près d'une quarantaine de Ministres et Secrétaires d'Etat ainsi que la Commissaire Européenne chargée des Transports, Mme de Palacio, et la Secrétaire Exécutive de la CEE-ONU, Mme Schmognerova, était présidée par Mme Isabelle DURANT, Vice-Première Ministre, Ministre fédérale de la Mobilité et des Transports de la Belgique, Présidente en exercice de la Conférence. Outre les représentants des Pays Membres, on notait également la participation à haut niveau de plusieurs pays associés, notamment les Etats-Unis, le Canada, le Japon et la Corée, ainsi que celle du Maroc.

La réunion de Bruxelles a été marquée par la participation, pour la première fois, du Ministre des Transports de l'**Arménie** en tant que représentant d'un pays membre à part entière de la CEMT. Lors de l'ouverture de la session, le Conseil des Ministres a en effet accepté cet Etat en tant que nouveau pays membre de la Conférence, portant ainsi à 43 le nombre d'Etats ayant adhéré à la CEMT.

Cette session a tout d'abord été marquée par un certain nombre d'événements liés à la célébration du cinquantième anniversaire de la Conférence.

Le Palais d'Egmont à Bruxelles, où s'est tenue la 87^{ème} Session du Conseil des Ministres de la CEMT



Cinquantième anniversaire de la CEMT

Créée en 1953 à Bruxelles par un Protocole signé par les Ministres des transports de 16 pays européens, la CEMT célèbre cette année son 50^{ème} anniversaire. Il est symbolique à cet égard que la 87^{ème} session du Conseil se soit tenue au Palais d'Egmont dans les lieux mêmes où la CEMT a été instituée et où elle a déjà fêté son 25^{ème} anniversaire.

Plusieurs manifestations spécifiques ont été organisées pour commémorer cet événement :

- Une **audition des organisations internationales** par le Conseil des Ministres qui a eu lieu la veille de la session ministérielle sous la présidence de Mme Durant. Une trentaine d'organisations ont participé à cette audition ; elles représentent au niveau international tant les différents modes de transport (rail, route, voie navigable, transport combiné, transport urbain, aviation...) que les différents acteurs du secteur : exploitants, personnels, usagers et chargeurs, constructeurs d'infrastructures et de matériels roulants, responsables de la sécurité routière, défenseurs de l'environnement. Ces organisations ont ainsi pu faire connaître leurs points de vue par rapport aux principaux sujets qui étaient à l'ordre du jour de la session ministérielle de Bruxelles, notamment le développement d'une politique des transports durables, et préciser la manière dont leur coopération avec la CEMT pourrait être rendue plus efficace, compte tenu des nouvelles orientations arrêtées par le Conseil des Ministres pour la Conférence.

- Une **session solennelle de commémoration** qui a donné l'occasion à plusieurs orateurs, dont Mme A. Neyts, Ministre déléguée aux Affaires Etrangères de la Belgique, Mme I. Durant, Présidente de la CEMT et M. J. Short, Secrétaire Général de la CEMT, d'évoquer le travail accompli par la Conférence depuis sa création et de tracer certaines perspectives d'avenir pour cette organisation ; à la fin de cette session, le nouveau drapeau officiel de la CEMT a été hissé pour la première fois. Dans le cadre de la célébration du 50^{ème} anniversaire, tous les participants ont été reçus par le Premier Ministre belge, M. Verhofstadt.



Vitrines d'exposition de souvenirs et de publications de la CEMT pour célébrer ses cinquante ans d'existence

- La remise d'un **prix spécial CEMT/FEPH** (Forum Européen des Personnes Handicapées) destiné à récompenser des responsables de transport pour des stratégies mises en œuvre sur une longue période afin d'améliorer l'accessibilité des transports et notamment celle de toutes les personnes atteintes de handicap. Le premier prix a été attribué ex aequo au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (France) et au VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft de Nuremberg (Allemagne) dont les représentants ont reçu des mains de Mme Durant, Présidente de la CEMT, les récompenses liées à ce prix. Un Communiqué de Presse spécial est consacré à ce prix.

Conformément à l'ordre du jour de la session ministérielle proprement dite, le Conseil des Ministres a procédé à l'examen des questions suivantes :

Politique des transports durables

A l'occasion du 50^{ème} anniversaire de la Conférence, il a paru opportun d'organiser un débat général du Conseil sur la politique des transports à mettre en œuvre pour répondre aux défis auxquels va se trouver confronté ce secteur dans les prochaines années et faire en sorte que son développement soit durable.

Deux documents ont servi de support aux discussions qui ont eu lieu sous ce point de l'ordre du jour :

- Un rapport qui a pour titre "**la politique des transports : succès, échecs et nouveaux défis**". Après avoir dressé un bilan de la politique des transports menée depuis 50 ans et signalé les progrès remarquables enregistrés par le secteur des transports en un demi-siècle, ce document dénonce également certains échecs et insuffisances ; il met surtout en évidence les défis que la politique des transports devra relever à l'avenir et propose diverses actions pour y faire face.
- Les conclusions d'un séminaire ayant pour thème "**comment agir sur les déterminants de la demande de transport**" qui soulignent qu'à côté des mesures destinées à améliorer l'offre de transport, il existe toute une série d'instruments (tarification, réglementation, planification, marchés, etc.) permettant de peser sur la demande de transport, et par là même d'augmenter la rentabilité et l'efficacité des investissements en infrastructures.

Selon un avis très largement partagé, la politique des transports pourrait bien être parvenue à un tournant. La croissance prévue des trafics ne pourra être gérée selon les méthodes traditionnelles qui consistent à accroître la capacité infrastructurelle. De nouvelles incitations et de nouveaux instruments de tarification, d'investissement et de gestion de la demande seront nécessaires. Afin de répondre aux défis qui se font jour, le rapport sur la politique des transports qui va, sans aucun doute, constituer pour les prochaines années le document politique de référence pour la CEMT, suggère un certain nombre d'orientations stratégiques pour la politique des transports à mettre en œuvre. Les Ministres se sont prononcés à propos des lignes directrices ainsi définies et ont échangé leurs points de vue sur des questions telles que : comment susciter un soutien politique ainsi qu'une adhésion du public aux mesures préconisées, comment établir un équilibre approprié entre les différents instruments utilisables, comment surmonter les problèmes pratiques et politiques soulevés par l'indispensable réforme des taxes et redevances ?

La discussion a permis de dégager un large consensus sur la nécessité :

- De parvenir à un nouvel équilibre entre les stratégies de réduction de la demande et celles visant à accroître la mobilité ; à côté des mesures destinées à améliorer l'offre de transport, il convient de se préoccuper plus que par le passé des facteurs générateurs de la demande.

- De procéder à une ouverture des marchés internationaux sur la base de la qualité et de la transparence.
- De poursuivre la réforme de la réglementation en veillant tout particulièrement à la mise en œuvre efficace des mesures arrêtées et en procédant à un examen plus ouvert des succès et des échecs des politiques menées.
- De recourir davantage à des redevances directes pour l'usage des infrastructures en les percevant à proximité du point d'utilisation en veillant cependant à ne pas porter atteinte à la compétitivité des pays périphériques.
- D'utiliser de manière plus prononcée les nouvelles technologies qui offrent de nombreuses possibilités pour améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité du système, et de renforcer la recherche sur l'économie et la politique des transports.
- D'assurer une meilleure coordination de la planification des infrastructures en veillant tout particulièrement à maintenir la qualité des infrastructures existantes.
- D'améliorer les méthodes d'évaluation de façon à réduire la durée de mise en œuvre des projets et assurer leur durabilité.
- D'associer davantage les usagers au processus de planification.
- De mettre en place des institutions permettant de développer une approche plus intégrée et stratégique en évitant une trop grande fragmentation de la planification, des investissements et de l'exploitation.
- D'inscrire comme objectif permanent la lutte contre l'insécurité routière, les accidents de la circulation n'étant pas une fatalité.

Réforme des taxes et redevances

La politique à mener en matière de réforme des redevances et taxes dans les transports a été formulée dans deux Résolutions adoptées auparavant par le Conseil des Ministres de la CEMT. L'une a trait aux charges et taxes liées au transport et en particulier au transport routier international, l'autre porte sur la stratégie des pouvoirs publics à l'égard de l'internalisation des coûts externes des transports.

Ces Résolutions préconisent une réforme progressive des redevances et taxes pour améliorer l'efficacité des transports, éviter les discriminations et les distorsions de concurrence, favoriser la réduction des effets des transports sur l'environnement et faciliter la maîtrise de la congestion.

A la suite de ces Résolutions, il a été procédé à une analyse de l'ampleur des **modifications à apporter aux taxes et redevances** afin de mettre en place un système plus efficient, ainsi qu'à un examen des questions soulevées dans le cadre du débat politique sur la réforme de la tarification. Lors de la session de Bruxelles, le Conseil des Ministres a pris acte des conclusions du rapport qui a été rédigé sur la base de ces travaux et a mis en place une procédure de suivi des réformes des systèmes de taxation suivant les lignes directrices établies par ce rapport.

Les conclusions ainsi actées par le Conseil des Ministres font notamment ressortir que :

- Le but final de la réforme des taxes et redevances est de faire payer l'utilisation des infrastructures de transport près du point d'utilisation de celles-ci à des tarifs fondés sur le coût marginal social.
- Les avantages potentiels des réformes préconisées sont substantiels tant en termes de bien-être, de recettes, de pollution que de congestion ; ces réformes sont de nature à permettre à la fois une utilisation efficiente de l'infrastructure existante et, à plus long terme, la mise à disposition d'infrastructures de transport adéquates tant sur le plan quantitatif que qualitatif.
- Il n'existe aucune raison de principe de reporter la mise en œuvre de ces réformes étant entendu qu'à côté de nouveaux systèmes de tarification, des instruments plus classiques tels que les taxes de stationnement et la politique en matière de tarifs des transports publics ont également un rôle important à jouer.
- Il convient désormais de porter une attention toute particulière à la mise en œuvre d'instruments adaptés de taxation et à l'acceptation par le public de ces réformes ; à cet égard, l'instauration de redevances kilométriques liées au poids et aux prestations environnementales pour les camions constitue un premier pas significatif pour améliorer l'efficacité des systèmes de taxes et de redevances.
- La réforme de la tarification doit être coordonnée avec d'autres instruments fondamentaux pour atteindre les objectifs d'environnement et de sécurité (normes d'émission, respect des limites de vitesse, etc.) et avec les mesures visant à améliorer la qualité, la gestion et la capacité des infrastructures.

Transport et environnement

Sous ce point de l'ordre du jour, le Conseil des Ministres a adopté deux Résolutions relatives l'une au processus de prise de décision, l'autre aux carburants sans soufre.

- A l'occasion du Conseil tenu à Prague en 2000, les Ministres des Transports s'étaient mis d'accord sur une démarche commune pour élaborer des politiques de transport durable qui mettaient en relief la nécessité de mieux étayer la prise de décision concernant les projets et les politiques de transport. Ils avaient notamment souligné l'importance d'une bonne analyse coûts-avantages et d'une évaluation environnementale stratégique efficace. Ils avaient explicitement demandé que soient mis au point des méthodes et des instruments plus satisfaisants pour présenter aux décideurs les résultats des évaluations préalables, l'amélioration de la prise de décision étant jugée essentielle pour l'intégration des politiques de transport et de l'environnement.

Tel est l'objectif de la **Résolution sur l'évaluation et la prise de décision en vue d'une politique intégrée des transports et de l'environnement** qui a été adoptée par le Conseil des Ministres. Cette Résolution recommande que des évaluations systématiques des effets

économiques, sociaux et environnementaux soient entreprises pour fonder toute décision sur des plans et programmes de transport ainsi que des investissements majeurs en matière de transport. Elle fournit, pour de telles évaluations, toute une série de lignes directrices qui portent sur :

- L'aide à la prise de décision avec notamment des prescriptions concernant la présentation des résultats.
 - Les dispositions institutionnelles et les procédures : recours à des évaluations intégrées plutôt qu'à des estimations distinctes des effets économiques, sociaux, environnementaux, etc., consultation de tous les acteurs concernés et du public, implication dès l'origine des décideurs, approche harmonisée pour tous les modes de transport, évaluations a posteriori, formation adéquate des responsables de la planification des transports et de l'aménagement du territoire.
 - Les aspects techniques des évaluations : effets à prendre en compte, alternatives à examiner, explicitation des limites de certitude et de la capacité d'analyse des méthodes employées, prise en considération des effets redistributifs et des distorsions liées à la tarification.
- La diminution de la teneur en soufre des carburants est un moyen simple de réduire les émissions des principaux polluants produits par la circulation automobile tout en augmentant les performances et la durée de vie des systèmes de réduction des émissions à l'échappement. L'application, notamment à compter de 2005, de diverses réglementations internationales relatives aux émissions, va entraîner une demande croissante pour les carburants à basse teneur en soufre. Il est donc essentiel que de tels carburants soient disponibles sur l'ensemble du territoire de la CEMT car l'impossibilité de fournir de l'essence ou du gazole de ce type en des lieux stratégiques sur les réseaux de routes principales créerait rapidement une barrière importante au commerce Est-Ouest.

C'est pour éviter une telle situation que le Conseil des Ministres a adopté une **Résolution sur les carburants sans soufre** qui incite les Etats membres de la CEMT à prendre des mesures afin d'assurer aussitôt que possible la fourniture en quantités suffisantes de carburants sans soufre. Cette Résolution recommande, en particulier, que dans les pays où il n'existe pas d'obligation générale d'introduire des carburants sans soufre à partir de 2005 :

- Le volume et la répartition géographique de la demande de carburants sans soufre escomptée à partir de 2005 fassent l'objet d'une évaluation.
- Les dispositions voulues soient prises pour que les carburants sans soufre soient disponibles en quantités suffisantes pour répondre aux besoins liés au commerce international et au tourisme en des points stratégiques des parties de leurs réseaux routiers principaux empruntées par un volume important de trafic commercial ou touristique international.

- Les informations sur la localisation des stations-service ravitaillées en carburants sans soufre soient largement diffusées.

La Résolution approuvée par le Conseil incite également les Ministres des Transports à examiner la possibilité d'introduire des mesures visant à accélérer l'utilisation de carburants sans soufre, y compris par des différences d'imposition entre ces carburants et les carburants conventionnels.

Accessibilité des transports

Les transports publics ont un rôle-clé à jouer dans l'amélioration de l'accessibilité pour tous les individus, réduisant par là-même l'exclusion sociale et renforçant la cohésion sociale. Améliorer l'accessibilité des systèmes de transport est à l'évidence très important : en moyenne un quart de la population risque de voir sa mobilité plus ou moins réduite à un moment donné, en raison d'une incapacité physique ou mentale, d'une déficience visuelle ou auditive, ou bien lors de déplacements avec des bagages de poids important ou avec des enfants en bas âge.

Lors de la session de Bruxelles, les Ministres des Transports ont approuvé toute une série de **conclusions et de recommandations sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics**. Ces conclusions et recommandations sont le résultat d'une étude réalisée conjointement par la CEMT et l'UITP qui a analysé différentes initiatives prises dans plusieurs villes visant à améliorer l'accessibilité des systèmes de transport de ces villes. Elles portent notamment sur :

- Le rôle des gouvernements nationaux dans l'amélioration de l'accessibilité des transports publics locaux qui devrait se traduire par la mise en place d'un cadre juridique adapté grâce à l'élaboration d'une législation nationale imposant l'accessibilité des transports publics.
- La coopération entre les autorités locales et les opérateurs de transport avec la fixation d'un niveau d'accessibilité attendu dans les accords contractuels passés entre les responsables administratifs des transports publics et les exploitants.
- La planification de l'accessibilité avec un suivi régulier des progrès réalisés dans la réalisation des objectifs d'accessibilité.
- La coopération avec les associations de personnes handicapées.
- La recherche d'une accessibilité totale impliquant des mesures coordonnées au niveau des véhicules, des infrastructures et des arrêts.
- La création de services spécialisés pour les personnes les plus gravement handicapées.
- La formation des chauffeurs et autres personnels de transport.
- L'information diffusée sous des formes adaptées aux besoins des personnes handicapées.

Rôle futur de la CEMT

A la demande du Conseil des Ministres, la CEMT a procédé à partir de l'an 2000 à une réflexion approfondie sur ses objectifs et son organisation à la lumière des profonds changements intervenus sur les marchés des transports, de l'extension du nombre de ses pays membres passé de 19 en 1991 à 42 en 2002 et des évolutions des autres instances internationales s'occupant du secteur des transports, notamment de l'élargissement de l'Union européenne.

Lors de la session de Bruxelles, les Ministres ont eu un débat sur l'avenir de la CEMT qui leur a permis de définir les orientations qu'ils souhaitent donner dans le futur aux activités de cette organisation et d'adopter une vision prospective à long terme pour la CEMT tant en ce qui concerne sa mission que ses relations avec les autres instances internationales. Un **rapport sur l'orientation future de la CEMT** préparé à l'intention des Ministres, a servi de support aux discussions. Ce document qui commence par rappeler certaines décisions antérieures du Conseil quant à la couverture géographique de la CEMT, à son domaine de compétence, à l'organisation de ses sessions ministérielles et à la nature des actes juridiques arrêtés par son Conseil des Ministres, formule ensuite toute une série de propositions relatives aux objectifs à poursuivre, aux relations de la CEMT avec d'autres instances internationales et aux modifications à apporter au Protocole qui régit les activités de la Conférence. Le rapport ainsi soumis aux Ministres comportait également plusieurs recommandations qui ont été formellement approuvées par le Conseil des Ministres. Ces recommandations portent sur :

- Le resserrement des relations de la CEMT avec la Commission Européenne et avec la CEE-ONU qui s'est concrétisé par un échange de lettres auquel ont procédé de manière solennelle durant la réunion, d'une part, pour la CEMT, Madame DURANT, Présidente de la Conférence, d'autre part pour la Commission Européenne, Madame de PALACIO, Commissaire en charge des transports, et pour la CEE-ONU, Madame SCHMOGNEROVA, Secrétaire Exécutive.
- La création d'une unité de recherche commune avec l'OCDE et la poursuite de discussions permettant d'envisager à plus long terme des formes de coopération plus poussée avec cette organisation.
- La définition de critères d'appartenance à la CEMT.
- La modification éventuelle du Protocole.

Afin de donner un caractère plus formel aux décisions ainsi arrêtées et marquer de manière significative le 50^{ème} anniversaire de la CEMT, le Conseil des Ministres à l'issue de ses débats sur ce point de l'ordre du jour a adopté une **Déclaration sur l'avenir de la CEMT** qui a également reçu le soutien des Pays associés présents. Dans cette Déclaration, le Conseil des Ministres après avoir rappelé la contribution apportée à la construction européenne par la CEMT au cours de ses cinquante années d'existence, souligne que, dans un monde qui connaît des changements sans cesse plus rapides et plus profonds, qui voit émerger une internationalisation croissante et qui se caractérise par une interconnexion grandissante des activités ainsi que des modes de transport,

la CEMT doit continuer de s'adapter aux nouveaux besoins et, surtout, aux évolutions et aspirations futures. A cette fin, les Ministres ont décidé que la CEMT devait :

- Se concentrer comme par le passé sur les transports terrestres mais dans une perspective élargie avec notamment l'extension de la portée de ses travaux au développement et à la promotion de l'intermodalité ainsi qu'à l'examen des interrelations entre les différents modes terrestres, y compris les interconnexions de ces modes avec les transports aérien et maritime.
- Développer une approche globale du système de transport en prenant en compte les dimensions relatives à la sécurité, l'environnement, l'énergie, les aspects sociaux et fiscaux, le financement, la tarification de l'usage des infrastructures, les incidences des nouvelles pratiques commerciales sur la chaîne logistique, la lutte contre la délinquance et le terrorisme.
- Consacrer plus d'attention à la mise en œuvre effective des politiques approuvées et à l'application pratique des mesures décidées en son sein.
- Continuer à servir de relais actif entre les pays membres de l'Union européenne et ceux qui se situent à l'extérieur de celle-ci, afin de permettre un développement paneuropéen des systèmes de transport aussi harmonieux et intégré que possible.
- Renforcer ses relations avec ses membres associés non européens ainsi qu'avec la Commission Européenne et la CEE-ONU.

Transports routiers

Deux sujets principaux ont retenu l'attention des Ministres sous ce point de l'ordre du jour : les aspects sociaux du transport routier et la réforme du contingent multilatéral.

Aspects sociaux

Pour ce qui concerne les aspects sociaux du transport routier, le Conseil des Ministre a adopté une **Résolution concernant l'établissement d'un système d'observation de la mise en œuvre des réglementations sur les temps de conduite et de repos**. Cette Résolution répond à un mandat antérieur du Conseil des Ministres qui avait demandé que soient établis une assistance mutuelle et un système d'information entre les pays membres de la CEMT pour les infractions commises au regard de l'AETR ou de réglementations équivalentes, principalement le Règlement 3820/85 de l'Union européenne.

Parmi les dispositions contenues dans la Résolution adoptée par le Conseil, il convient tout particulièrement de mentionner celles qui concernent :

- La structure du système CEMT d'échange d'informations sur les infractions à l'AETR avec un échange annuel d'informations et un rapport tous les deux ans sur la mise en œuvre et l'application de l'AETR.

- Les données à fournir et les caractéristiques des formulaires à utiliser à cet effet.
- Les contrôles annuels qui devraient couvrir au moins 1% des jours de travail des chauffeurs conduisant des véhicules entrant dans le champ de l'AETR ou de réglementations équivalentes.

L'adoption de cette Résolution marque un pas concret vers l'harmonisation de la mise en œuvre des réglementations sociales existantes dans les pays membres de la CEMT. Les progrès ainsi réalisés en vue d'une harmonisation sociale plus poussée pourraient ouvrir la voie à de nouvelles décisions en vue d'une plus grande libéralisation du marché des transports routiers internationaux.

Contingent multilatéral

La réforme du contingent multilatéral a constitué incontestablement l'un des temps forts de la session de Bruxelles, le Conseil des Ministres ayant été à cet égard saisi de deux documents principaux.

- Le Conseil des Ministres a tout d'abord adopté une **Résolution destinée à améliorer la gestion du système de contingent d'autorisations multilatérales de la CEMT**. Cette Résolution contient plusieurs mesures visant à réformer l'administration et le contrôle du système du contingent.

Les mesures arrêtées par cette Résolution concernent notamment :

- La communication immédiate au Secrétariat de toute modification concernant les autorisations annulées, remplacées, perdues ou volées.
 - La désignation par chaque Etat membre d'un correspondant chargé de la transmission des informations requises.
 - La nature des informations à transmettre sur les activités de transport international de marchandises par route : volume de transport, composition du parc de véhicules et nombre d'entreprises impliqués.
 - Le retour des autorisations non distribuées.
 - La mise à jour rapide du site Internet sécurisé où sont recensées les autorisations annulées, volées ou perdues.
 - L'envoi d'un questionnaire annuel sur le nombre de voyages et de parcours à vide effectués dans le cadre du contingent CEMT.
 - Les modifications à apporter au Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT.
- Le Conseil des Ministres a eu également une discussion approfondie sur un document qui lui était soumis à propos d'une **restructuration "politique" du système de contingent d'autorisations multilatérales CEMT**. Au terme de l'examen de cette question, le Conseil des Ministres a adopté plusieurs propositions contenues dans ce document. Il est ainsi convenu :

- D'accepter une réforme de l'utilisation des autorisations avec l'introduction de dispositions visant à restreindre la durée d'utilisation de ces autorisations en obligeant les détenteurs de ces autorisations à retourner dans leur pays d'origine au bout d'une période de six semaines maximum. Ces dispositions seront mises en œuvre pour une période expérimentale d'une année à compter du 1er janvier 2004. A l'issue de cette période, il sera procédé à une évaluation de l'efficacité de cette mesure.
- D'accorder un contingent supplémentaire d'autorisations à l'Ukraine, le nombre d'autorisations actuellement allouées à ce pays étant jugé insuffisant en raison de la croissance de son commerce et de son économie ; cet ajustement sera applicable à compter du 1er janvier 2004 et prendra en compte les contingents de base présentement attribués aux pays ayant un niveau comparable d'activités économiques et commerciales.
- De lancer une réflexion sur la redistribution des autorisations ; à la suite de l'élargissement de l'Union européenne, les 25 Etats membres de cette Union pourraient envisager de réduire volontairement leur contingent, les autorisations ainsi restituées étant réallouées aux pays qui ne sont pas membres de l'UE.
- D'initier un examen général du fonctionnement du contingent ; en raison de nombreux facteurs de changement et, en particulier, de l'impact de l'élargissement de l'UE, l'introduction des véhicules EURO4, l'abandon des camions "verts", les effets des restrictions d'utilisation des autorisations, l'évolution du cadre réglementaire ..., un examen complet du fonctionnement du contingent multilatéral CEMT sera réalisé d'ici la session ministérielle de Moscou en 2005 qui devrait ainsi voir l'achèvement de la restructuration en cours du système de contingent.

L'"Acquis CEMT"

A l'occasion de son 50ème anniversaire, la CEMT a procédé à un examen approfondi des principaux documents adoptés par le Conseil des Ministres depuis la création de la Conférence. L'objectif de cet exercice était de vérifier la pertinence, dans le contexte actuel, de ces textes et de supprimer les redondances pouvant apparaître du fait de l'existence de documents successifs sur un même sujet. Il s'agissait ainsi de réduire à l'essentiel les actes du Conseil des Ministres et d'établir ce qui constitue à ce jour l'"Acquis CEMT". Définir un tel "Acquis" constituait un préalable indispensable à tout examen ultérieur de la mise en œuvre effective des principales décisions de la CEMT, l'une des priorités affichées par ailleurs par le Conseil des Ministres.

Lors de la session de Bruxelles, les Ministres ont approuvé le contenu d'un rapport décrivant **les principaux actes du Conseil des Ministres** élaboré sur la base de l'inventaire ainsi réalisé. Ces actes constituent désormais l'"Acquis CEMT". Pour établir ce rapport, plus de 250 documents (Résolutions, Recommandations, Déclarations, Conclusions, Communiqués, Guides, etc.) adoptés

par le Conseil des Ministres depuis l'origine de la Conférence ont ainsi été passés en revue. 50 ont finalement été retenus au titre de l' "Acquis CEMT" et font l'objet d'une présentation spécifique avec un classement par domaine concerné.

*Conformément aux dispositions qui régissent la Conférence, le Conseil des Ministres a procédé à l'élection de son nouveau Bureau qui entrera en fonction le 1er juillet 2003 pour une période de douze mois. Le Ministre des Transports et des Télécommunications de la **Slovénie** a été nommé Président de la Conférence pour cette période. Le Ministre des Transports de la **Fédération de Russie** a été nommé premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant désormais au Ministre des Transports de l'**Irlande**.*

La prochaine session du Conseil des Ministres aura lieu à Ljubljana (Slovénie) les 26 et 27 mai 2004.

DOCUMENTS MINISTERIELS

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

POLITIQUE DES TRANSPORTS DURABLES

Politique des transports

La politique des transports : succès, échecs et nouveaux défis CEMT/CM(2003)1

Conclusions du séminaire "Comment agir sur les déterminants de la demande de transport" (Bruxelles, décembre 2002) CEMT/CM(2003)2

Aspects fiscaux et financiers

Réformes des taxes et redevances dans les transports, Note politique CEMT/CM(2003)3

Transport et Environnement

Résolution sur l'évaluation et la prise de décision en vue d'une politique intégrée des transports et de l'environnement CEMT/CM(2003)4

Résolution sur les carburants sans soufre CEMT/CM(2003)5

Accès et Inclusion

Conclusions et Recommandations sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics CEMT/CM(2003)6

Documents de référence :

Rapports des Experts sur 50 ans de politique des transports CEMT/CM(2003)7

Rapport "Gérer les déterminants de la demande de transport" PUBLICATION

Rapport sur la taxation efficiente des transports CEMT/CM(2003)8

Rapport sur l'évaluation et la prise de décision en vue d'une politique intégrée des transports et de l'environnement CEMT/CM(2003)9

Rapport sur le suivi des émissions de CO₂ des voitures neuves CEMT/CM(2003)10

Rapport CEMT-UITP sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics CEMT/CM(2003)11

ROLE FUTUR DE LA CEMT

Déclaration CEMT/CM(2003)12

Rapport sur l'orientation future de la CEMT : de la vision prospective à la prise de décisions CEMT/CM(2003)13

TRANSPORTS ROUTIERS

Contingent multilatéral

Résolution destinée à améliorer la gestion du système
de contingent d'autorisations multilatérales CEMT CEMT/CM(2003)14

Propositions pour une restructuration "politique" du système
de contingent d'autorisations multilatérales CEMT CEMT/CM(2003)15

Aspects sociaux

Résolution concernant l'établissement d'un système d'observation
de la mise en œuvre des réglementations sur les temps de conduite
et de repos CEMT/CM(2003)16

POINTS POUR INFORMATION OU POUR APPROBATION SANS DISCUSSION (POINTS "A")

Activités de l'Union Européenne CEMT/CM(2003)17

Activités de la CEE-ONU CEMT/CM(2003)18

Rapport Annuel de la CEMT 2002 PUBLICATION

L'"Acquis CEMT" CEMT/CM(2003)19

LISTE DES CHEFS DE DELEGATION A LA CONFERENCE MINISTERIELLE DE 2003

PAYS MEMBRES

ALBANIE

M. Spartak POÇI, Minister of Transport and Telecommunications

ALLEMAGNE

M. Manfred STOLPE, Federal Minister of Transport, Building and Housing

ARMENIE

M. Andranik MANUKYAN, Minister of Transport and Communication

AUTRICHE

M. Hubert GORBACH, Federal Minister of Transport, Innovation and Technology

AZERBAÏDJAN

M. Zia Arzuman MAMEDOV, Minister of Transport

BELARUS

M. Mikhail BOROVOI, Ministre des Transports et des Communications

BELGIQUE

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

BOSNIE-HERZÉGOVINE

M. Branko DOKIC, Minister of Communications and Transport

BULGARIE

M. Plamen PETROV, Minister of Transport and Communications

CROATIE

Mme Romana PALCIC, Principal Adviser for International Affairs, Ministry of Maritime Affairs, Transport and Communications

DANEMARK

M. Flemming HANSEN, Minister of Transport

ERY MACEDOINE

M. Milaim AJDINI, Minister of Transport and Communication

ESPAGNE

M. Juan Miguel SANCHEZ GARCIA, Director General of Road Transport, Ministry of Public Works and Transport (FOMENTO)

ESTONIE

M. Meelis ATONEN, Minister of Economic Affairs and Communications

FINLANDE

M. Juhani KORPELA, Permanent Secretary, Ministry of Transport and Communications

FRANCE

M. Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

GEORGIE

M. Merab ADEISHVILI, Minister of Transport and Communications

GRÈCE

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

HONGRIE

M. Istvan CSILLAG, Minister of Economy and Transport

IRLANDE

M. Seamus BRENNAN, Minister, Department of Transport

ISLANDE

M. Johann GUDMUNDSSON, Head of Department, Ministry of Communications

ITALIE

M. Pietro LUNARDI, Minister of Infrastructure and Transport

LETTONIE

M. Talis STRAUME, Director of Road Transport Department, Ministry of Transport

LIECHTENSTEIN

M. Hubert BÜCHEL, Ambassador, Director, Office for National Economy

LITUANIE

M. Zigmantas BALCYTIS, Minister of Transport and Communications

LUXEMBOURG

M. Henri GRETHEN, Ministre des Transports

MALTE

M. Censu GALEA, Minister for Transport and Communications

MOLDAVIE

M. Mihai POPOV, Ambassador, Embassy of the Republic of Moldova in the Kingdom of Belgium

NORVÈGE

M. Torild SKOGSHOLM, Minister of Transport and Communications

PAYS-BAS

M. Roelf H. DE BOER, Minister of Transport, Public Works and Water Management

POLOGNE

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

PORTUGAL

M. Francisco SEABRA FERREIRA, Secrétaire d'Etat aux Transports, Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement

ROUMANIE

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

ROYAUME-UNI

M. MP David JAMIESON, Parliamentary Under Secretary, Department for Transport

FÉDÉRATION DE RUSSIE

M. Sergei FRANK, Minister of Transport

SERBIE ET MONTENEGRO

Mme Marija Raseta VUKOSAVLJEVIC, Minister of Transport and Telecommunications
(Government of Republic of Serbia)

M. Andrija LOMPAR, Minister of Maritime Affairs and Transport
(Government of Republic of Montenegro)

SLOVAQUIE

M. Pavol PROKOPOVIC, Minister of Transport, Posts and Telecommunications

SLOVÉNIE

M. Jakob PRESECNIK, Minister of Transport

SUÈDE

Mme Ulrika MESSING, Minister of Industry, Employment and Communications

SUISSE

M. Max FRIEDLI, Director of the Federal Office of Transport, Federal Office of Transport

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

M. Antonin TESARIK, Deputy Minister, Ministry of Transport

TURQUIE

M. Binali YILDIRIM, Minister of Transport

UKRAINE

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

PAYS ASSOCIÉS

CANADA

M. David M. COLLENETTE., Minister, Transport Canada

CORÉE

M. Kwang-Jae KIM, Director General for Transport Policy and Logistics Policy,
Ministry of Construction and Transportation

ETATS-UNIS

M. Emil FRANKEL, Assistant Secretary, U.S. Department of Transportation

JAPON

M. Kenji ISHII, Deputy Director-General, Road Transport Bureau, Ministry of Land,
Infrastructure and Transport

PAYS OBSERVATEUR

MAROC

Mr. Karim GHELLAB, Ministre de l'Équipement et des Transports

PRINCIPAUX DOCUMENTS APPROUVÉS PAR LES MINISTRES EN 2003

RESOLUTION n° 2003/1 SUR L'ÉVALUATION ET LA PRISE DE DECISION EN VUE D'UNE POLITIQUE INTEGREE DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

[CM(2003)4/FINAL]

NOTE DE COUVERTURE

A l'occasion du Conseil de Prague tenu en 2000, les Ministres des Transports se sont mis d'accord sur une démarche commune pour élaborer des politiques de transport durable¹ qui mettaient en relief la nécessité de mieux étayer la prise de décisions concernant les projets et les politiques de transport. Ils ont souligné l'importance d'une bonne analyse coûts-avantages et d'une évaluation environnementale stratégique efficace, et sollicité des conseils sur la mise au point de méthodes et d'instruments plus satisfaisants pour présenter les résultats des évaluations préalables aux décideurs. L'amélioration de la prise de décision a été jugée essentielle pour l'intégration des politiques des transports et de l'environnement. La présente Résolution répond à ce mandat.

A cette Résolution est joint un rapport [CEMT/CM/(2003)9] qui expose les conclusions des travaux entrepris depuis le Conseil de Prague en vue d'améliorer les outils d'aide à la décision. L'expérience acquise en la matière a fait l'objet d'un examen approfondi au Royaume-Uni, en France, en Italie et aux Pays-Bas ; l'Allemagne, l'Espagne et la Finlande ont en outre communiqué de brefs résumés sur ce sujet. Les principales conclusions contenues dans le rapport sont les suivantes.

Les études économiques et environnementales préalables **n'ont pas pour objet** de chercher à se substituer aux décideurs techniques ou politiques, mais de porter à leur connaissance les informations dont ils ont besoin pour prendre une décision dûment éclairée. Elles doivent donc se présenter de manière à les orienter directement vers les facteurs clés qui pèseront dans leur décision, en attirant leur attention sur les avantages, les inconvénients, les risques et les incertitudes, au lieu de porter des jugements à leur place. Il importe également d'avoir conscience des limites des techniques utilisées pour réaliser ces études préalables.

Pour que les évaluations préalables soient utiles aux décideurs et utilisables, il est essentiel que **la présentation et la communication des résultats** soient efficaces. Les principaux résultats et les principales questions doivent être exposés succinctement, en quelques pages seulement, mais sous une forme qui permette de comprendre aisément l'analyse de chacun des points.

Les évaluations sont en général plus efficaces lorsque **la responsabilité financière** des projets correspond à leur dimension géographique (par exemple, pour des projets locaux, les autorités locales ont un pouvoir discrétionnaire sur l'utilisation des ressources). Dans le cas contraire, plutôt que de mettre en œuvre des procédures complexes d'évaluation et de consultation, il serait peut-être plus efficace de réorganiser les compétences publiques.

La définition dès le début de la planification des objectifs de développement économique régional ou autres objectifs auxquels sont appelés à répondre les projets de transport, revêt une importance décisive. En effet, sauf s'ils font l'objet d'un consensus, les objectifs d'un plan ou d'un projet risquent de se voir contestés à une date ultérieure ; en outre, d'autres objectifs pourraient s'y ajouter : d'où le risque, très coûteux, d'arrêt prématuré de travaux déjà entamés. Il est essentiel que **tous les acteurs concernés soient dès le début partie prenante** du processus d'évaluation et que celui-ci donne lieu à une large consultation du public.

La plupart des pays se heurtent à des difficultés manifestes pour toucher les particuliers et le grand public, à la différence des groupes organisés. La concertation doit s'étendre au-delà des acteurs institutionnels et il ne suffit pas de créer des occasions d'y parvenir. A cet effet, **des stratégies en bonne et due forme s'imposent pour faire participer le public**. Il faut trouver les partenaires pour emporter l'adhésion politique et solliciter tous les groupes représentatifs, surtout les groupes en position de faiblesse et, en particulier, ceux qui pourraient être lésés.

Pour porter pleinement leurs fruits, les évaluations devraient être directement reliées aux processus décisionnels où interviennent les décideurs techniques et élus. Par conséquent, **des évaluations intégrées faisant partie du processus de planification** seront sans doute plus efficaces que des études d'impacts sur l'économie, l'environnement, la santé et d'autres effets, entreprises isolément.

Dans une évaluation préalable qui privilégie l'efficacité économique, il peut s'avérer difficile de trouver un indicateur unique pour mesurer le bénéfice net d'un projet, car l'évaluation de certains coûts et avantages, en particulier de caractère écologique, ne va pas sans mal. Dans tous les pays étudiés, l'analyse multicritère est de plus en plus souvent au cœur de l'évaluation des projets et complète l'analyse coûts-avantages classique, ce qui confère plus de crédibilité aux méthodes d'évaluation économique. En dépit des limites déjà signalées des études économiques préalables prises isolément, **la bonne qualité de ces évaluations préalables est essentielle pour que la prise de décision soit efficace**. Cette qualité exige que tous les effets économiques importants soient pris en considération.

Il faudrait saisir les occasions propices à la rationalisation des procédures d'évaluation en suivant un enchaînement descendant jusqu'au niveau de l'étude d'impact sur l'environnement du projet. On pourra ainsi réaliser des gains d'efficacité et éviter des évaluations superfétatoires.

La qualité des évaluations et l'intérêt pratique des procédures telles que définies précédemment sont tributaires du fait que l'on dispose de **personnel possédant les compétences requises**. Des ressources appropriées doivent être affectées à la gestion de la concertation et à l'engagement

d'experts. S'agissant des Ministères des transports, il est essentiel qu'ils recrutent et forment des spécialistes qualifiés pour gérer les procédures d'évaluation, interpréter les résultats et assurer la liaison avec les autres acteurs concernés.

Le projet de Résolution ci-joint a été élaboré en coopération avec le Groupe de travail sur les transport du Comité des politiques d'environnement de l'OCDE et sera soumis en temps opportun par ce Comité au Conseil de l'OCDE pour approbation.

Résolution n° 2003/1 sur l'évaluation et la prise de décision en vue d'une politique intégrée des transports et de l'environnement

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Bruxelles les 23 et 24 avril 2003,

CONSIDÉRANT :

- Que l'intégration des politiques des transports et de l'environnement est fondamentale pour un développement durable.
- Que des politiques plus intégrées passent par l'amélioration des procédures de décision.
- Que les instruments conçus par les gouvernements des pays Membres de la CEMT pour aller dans le sens d'une amélioration de la prise de décision devraient être désormais plus largement utilisés.

RAPPELANT la déclaration conjointe sur les politiques de transport durables adoptée lors du Conseil de Prague en 2000 et l'importance qu'elle accorde à une approche intégrée pour la prise de décision.

RAPPELANT ÉGALEMENT la Résolution 2002/1 sur le développement des chemins de fer européens et, plus précisément, sa recommandation selon laquelle il est conseillé d'utiliser de bonnes analyses multicritères et coûts-avantages comme fondement des décisions d'investissement dans l'infrastructure.

VU :

- Les conclusions et recommandations du rapport [CEMT/CM/(2003)9] sur l'évaluation et la prise de décision pour une politique intégrée des transports et de l'environnement.
- Les Messages clés pour les gouvernements des rapports [CEMT/CM(2001)12 et 13] sur la mise en œuvre de politiques de transports urbains durables.
- Les conclusions du rapport [CEMT/CM(2000)7/FINAL] sur l'évaluation des avantages des transports.

- Les conclusions et recommandations du rapport [CEMT/CM(2000)8/FINAL] sur l'évaluation environnementale stratégique dans le secteur des transports.
- Les résultats du rapport de l'OCDE [DSTI/DOT/RTR/IM2(2001)1] sur l'impact de l'infrastructure de transport sur le développement régional.

PRENANT NOTE :

- De la Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.
- Du Rapport [SEC(1999)1941] au Conseil européen sur l'intégration des considérations relatives à l'environnement et au développement durable dans les politiques communautaires.
- Du protocole de la Convention CEE-ONU d'Espoo sur l'évaluation environnementale stratégique en cours de négociation.
- De la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement de la CEE-ONU (Convention d'Aarhus).
- De la Stratégie environnementale de l'OCDE et des Lignes directrices pour atteindre les transports écologiquement viables adoptées par les Ministres de l'Environnement le 16 mai 2001.
- De la Déclaration de Vienne sur les transports et l'environnement de 1997 de la CEE-ONU, de la Charte européenne sur les transports, l'environnement et la santé de 1999 de l'OMS-ONU ainsi que du Programme pan-européenne sur les transports, la santé et l'environnement de l'OMS et la CEE qui en est résulté.

CONFIRME l'importance que les Ministres attachent à des politiques et des prises de décision intégrées en matière de transports et d'environnement.

CONVIENT :

- Que des évaluations économiques de qualité aussi bien de la politique des transports que des propositions de projets sont essentielles pour garantir une prise de décision efficace et solidement étayée ainsi qu'une utilisation des ressources efficace par rapport aux coûts.
- Que les estimations de l'efficacité économique doivent s'appuyer sur une analyse plus large attribuant une valeur – qualitative et/ou quantitative – aux incidences sur l'environnement, la santé et les risques d'accidents et permettant de connaître la répartition des coûts selon l'endroit et entre les différentes collectivités concernées.

- Que des évaluations intégrées seront vraisemblablement plus efficaces que des estimations distinctes des aspects économiques, environnementaux, sociaux et sanitaires.
- Qu'une politique intégrée des transports et de l'environnement exige des procédures décisionnelles transparentes clairement liées aux résultats des évaluations économiques et environnementales.
- Que les procédures d'évaluation et de prise de décision devraient être conçues de manière à faciliter les décisions et non à les différer².
- Que le développement de procédures d'évaluations intégrées demande une coopération étroite entre les Ministères responsables en matière de transport, d'aménagement du territoire, d'environnement, d'équipements et de santé.

RECOMMANDE qu'une évaluation systématique des effets économiques, sociaux et environnementaux soit entreprise pour fonder toute décision sur des plans et programmes de transport ainsi que des investissements majeurs en matière de transport, et qu'à cette fin, les recommandations figurant en annexe soient mises en application.

DEMANDE au Comité des Suppléants de suivre le développement des bonnes pratiques dans l'évaluation et des outils d'aide à la prise de décision.

2. Tout en assurant la transparence et l'évaluation appropriée des incidences sociales, environnementales et sanitaires, les procédures décisionnelles doivent être conçues à la fois pour garantir l'objectivité de l'analyse et pour se prémunir contre toute entrave abusive à la réalisation des programmes de décideurs élus.

LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉVALUATION ET LA PRISE DE DÉCISION

De manière globale

Une évaluation systématique des effets économiques, sociaux et environnementales devrait être entreprise pour fonder toute décision sur des plans et programmes de transport ainsi que des investissements majeurs en matière de transport, et une procédure d'évaluation intégrée devrait se substituer progressivement aux évaluations spécifiques des aspects économiques, environnementaux, sociaux et liés à la santé publique.

Ces préoccupations devraient être, dans toute la mesure du possible, également intégrées dans la formulation des politiques de transport.

Les décideurs devraient être impliqués dès le début dans le processus d'évaluation, afin d'établir clairement les objectifs des projets de transport pour l'économie et la collectivité, en concertation avec les experts en matière de transport et d'aménagement du territoire, les organisations représentant les intérêts au niveau local et avec le public. Sans un bon consensus à ce stade, les grandes lignes d'un projet et ses objectifs risquent en effet de faire l'objet d'opposition à des stades plus avancés des travaux avec de lourdes conséquences pour le coût global de l'opération.

Eu égard à l'aide à la prise de décision

Les évaluations devraient être présentées de façon à signaler aux décideurs les facteurs clés à prendre en compte dans leurs décisions, en faisant ressortir les avantages, les inconvénients, les risques et les incertitudes, au lieu d'émettre des appréciations en leur lieu et place.

Les résultats des évaluations des projets, plans et programmes devraient être présentés aux décideurs sous une forme simple, concise et mettant clairement en évidence les problèmes clés.

Continuité et transparence devraient être garanties en associant, aux niveaux de détail successifs, les résultats obtenus à l'analyse correspondante.

Eu égard aux dispositions institutionnelles et procédures

Les évaluations devraient être reliées directement aux procédures décisionnelles mises en oeuvre par les décideurs élus ou techniques afin qu'elles portent pleinement leurs fruits – ainsi, des évaluations intégrées dans le cadre des procédures de planification sont vraisemblablement plus efficaces que des évaluations entreprises isolément.

Les consultations avec les acteurs concernés et le public, étant décisives pour la légitimité des évaluations et la durabilité de leurs résultats, devraient commencer à un stade précoce et être menées de manière experte afin de susciter la participation, d'inciter à exprimer les véritables préoccupations du public et de les prendre en compte avec efficacité.

Les investissements dans les infrastructures devraient faire l'objet d'évaluations présentant une rigueur similaire quel que soit le mode de transport concerné.

Des consultations trans-frontalières devraient avoir lieu dans les cas où des effets d'ordre international doivent être pris en compte.

Il est important de mener des évaluations a posteriori³ pour vérifier les résultats obtenus et améliorer les évaluations des projets futurs.

Pour les organismes chargés de la planification des transports et de l'aménagement du territoire, la formation, le soutien et l'acquisition de la nouvelle expertise dont ils auront besoin dans les disciplines les plus récentes d'évaluation des incidences sur l'environnement et la santé devraient être prévus, ceci étant également important pour faire face aux exigences des procédures d'évaluation déjà en place.

Eu égard aux aspects techniques des évaluations

Tous les effets pertinents sur le bien-être (économie, santé, environnement, sécurité), si possible quantifiés, sinon décrits de manière qualitative et aussi transparente que possible, devraient être pris systématiquement en compte dans les évaluations intégrées de plans, programmes et projets de transport.

Les alternatives au projet examiné y compris l'option de "non-réalisation" devraient être prises en compte de manière explicite.

Les limites de certitude et capacité d'analyse des méthodes employées dans les évaluations devraient être indiquées clairement.

Les distorsions⁴ significatives dans la tarification des services de transport et sur les marchés qu'ils desservent, devraient être prises en considération dans les évaluations économiques, car ces distorsions ont des effets économiques, tant positifs que négatifs, plus amples que ceux dont rend compte l'analyse coûts-avantages classique.

Lorsque des effets positifs additionnels, par exemple du point de vue du développement régional, figurent en bonne place dans le bilan global des avantages d'un projet, les mécanismes spécifiques par lesquels ces effets se concrétisent devraient être identifiés si l'on veut que les résultats visés aient des chances d'être atteints.

Les effets redistributifs devraient être présentés de manière détaillée, étant donné que souvent des avantages concomitants de développement régional reviendront à des populations et se manifestent en des lieux différents de ceux qui bénéficient initialement des services de transport améliorés, et que leurs incidences varieront au fil du temps.

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

3. *Evaluations destinées à analyser l'efficacité des politiques et projets après leur mise en application.*

4. *Par rapport aux coûts marginaux sociaux.*

RESOLUTION n° 2003/2 SUR LES CARBURANTS SANS SOUFRE

[CM(2003)5/FINAL]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Bruxelles le 23 et 24 avril 2003,

CONSCIENT DU FAIT :

- Qu'une disponibilité géographiquement équilibrée d'essence et de gazole sans soufre (contenant moins de 10 ppm de soufre) est importante pour permettre aux véhicules routiers de respecter les réglementations de l'UE relatives aux émissions à partir de 2005 et à l'industrie automobile de tenir ses engagements contraignants, volontaires en matière de réduction des émissions de CO₂.
- Que la diminution de la teneur en soufre du gazole et de l'essence est un moyen simple de réduire les émissions des principaux polluants produites par l'ensemble du parc automobile en augmentant les performances et, en particulier, la durabilité des systèmes de réduction des émissions à l'échappement.
- Qu'une prise de décisions rapides concernant le recours à des incitations en faveur des carburants à basse teneur en soufre et sans soufre ou l'application de limites obligatoires de la teneur en soufre des carburants aiderait les raffineurs à maîtriser les coûts en leur permettant de planifier de façon optimale les investissements et les arrêts temporaires des installations pour procéder aux adaptations nécessaires.

RAPPELANT :

- La Résolution N°66 de 1989 sur les transports et l'environnement et, en particulier, ses recommandations concernant les limitations des émissions des véhicules, l'amélioration des caractéristiques environnementales des véhicules en circulation, les questions relatives aux carburants ainsi que les véhicules à moteur et les problèmes globaux de pollution.
- La Déclaration conjointe de 1995 de la CEMT, de l'OICA et de l'ACEA sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières des pays Membres de la CEMT et, en particulier, son objectif de réduire la consommation de carburant des nouvelles voitures vendues dans les pays Membres de la CEMT de manière significative et continue.

PRENANT ACTE de l'accord unanime du Conseil Environnement de l'UE du 12 décembre 2001 eu égard à la proposition visant à modifier la Directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et, en particulier à introduire les carburants sans soufre dans tous les Etats membres au plus tard le 1er janvier 2005 et à faire en sorte que toute l'essence et tout le gazole commercialisés au sein de l'Union soient sans soufre au 1er janvier 2009.

PRENANT ACTE EGALEMENT du Règlement N° 49 annexe à l'Accord CEE-ONU de Genève de 1958, qui établit des limites aux émissions équivalentes aux normes EURO3 à partir de janvier 2003 et aux normes EURO4 en 2005 dans tous les pays de la CEMT, ainsi que l'Amendement à l'Accord Européen de 1971 complétant la Convention de la CEE-ONU sur la Circulation Routière, qui a été avalisé lors de la Conférence de Vienne sur les transports et l'environnement en 1997 et qui, depuis le 27 janvier 2003, exige que les véhicules commerciaux lourds utilisés en trafic international répondent aux normes d'émission précitées et aient à leur bord les certificats d'inspection technique. Ces règlements impliqueront une demande croissante pour des carburants à basse teneur en soufre ou sans soufre dans tous les pays Membres de la CEMT de façon à permettre aux véhicules concernés de fonctionner conformément aux normes de conception et de satisfaire aux contrôles techniques.

CONSIDERANT que tous les pays Membres de la CEMT devraient adopter des stratégies efficaces quant aux coûts d'introduction de carburants à basse teneur en soufre et sans soufre, dans l'intérêt de la protection de l'environnement et de la facilitation du transport international de voyageurs et de marchandises par route, permettant l'utilisation pour les déplacements internationaux des véhicules les plus respectueux de l'environnement.

CONSTATE que l'impossibilité de fournir des quantités suffisantes de carburants sans soufre en des lieux stratégiques sur les réseaux de routes principales sur l'ensemble du territoire couvert par la CEMT, créerait une barrière potentiellement importante au commerce Est-Ouest.

CONVIENT que dans les pays Membres de la CEMT n'appartenant pas à l'Union Européenne, les Ministres des transports, en concertation avec les Ministres chargés de l'industrie, de l'énergie et des finances, devraient prendre des mesures afin d'assurer aussitôt que possible la fourniture en quantités suffisantes de carburants sans soufre.

RECOMMANDE que, dans les pays Membres où il n'existe pas d'obligation générale d'introduire les carburants sans soufre à partir de 2005 :

- Les Ministres évaluent le volume et la répartition géographique de la demande de carburants sans soufre escomptée à partir de 2005.
- Les Ministres prennent les dispositions voulues pour faire en sorte que les carburants sans soufre soient disponibles en quantités suffisantes pour répondre aux besoins liés au commerce international et au tourisme en des points stratégiques des parties de leurs réseaux routiers principaux empruntées par un volume important de trafic commercial ou touristique international.

- Les Ministres s'assurent que les informations sur la localisation des stations-service ravitaillées en carburants sans soufre soient largement diffusées aux postes frontières ainsi que par l'entremise des associations professionnelles et des organisations qui s'occupent de transport routier (notamment l'IRU et la FIA).

RECOMMANDE EN OUTRE que, dans tous les pays Membres, les Ministres des transports examinent, en concertation avec leurs collègues responsables pour l'environnement, l'industrie pétrolière et la fiscalité, l'utilité d'introduire des mesures visant à accélérer l'utilisation de carburants sans soufre, y compris par des différences d'imposition entre ces carburants et les carburants conventionnels.

RECOMMANDE EGALEMENT que les pays qui ne le sont toujours pas, deviennent parties contractantes à l'accord de la CEE-ONU sur les contrôles techniques périodiques des véhicules.

DEMANDE au Comité des Suppléants de faire rapport en 2005 sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la stratégie prévue dans cette Résolution et sur d'éventuelles mesures complémentaires.

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

RÉSOLUTION n° 2003/3 DESTINÉE À AMÉLIORER LA GESTION DU SYSTÈME DE CONTINGENT D'AUTORISATIONS MULTILATÉRALES CEMT

[CM(2003)14/FINAL]

Historique

Le système du contingent multilatéral de la CEMT a été adopté le 1er janvier 1974 après une période d'essai de trois ans et il était considéré par le Conseil des Ministres comme la première mesure concrète vers la libéralisation graduelle du transport routier de marchandises, parallèlement à l'harmonisation des conditions de concurrence entre transporteurs routiers de différents pays et entre modes de transport.

Les autorisations délivrées dans le cadre du système confèrent à leurs titulaires le droit de s'engager dans le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui, en utilisant un seul véhicule ou un ensemble de véhicules couplés, lorsque les lieux de chargement et de déchargement de ces activités se trouvent sur les territoires de pays Membres différents – y compris pour les opérations de transit – et également d'effectuer des voyages à vide sur le territoire de pays Membres exigeant une autorisation pour de tels déplacements. Le système a donné aux opérateurs de la profession une marge d'action plus large en ce qu'il a marqué une rupture avec le régime rigide, fondé sur des accords bilatéraux, qui prévalait de longue date en Europe.

La situation a progressivement évolué, à partir de 1991, sous l'effet d'un certain nombre de facteurs :

- L'adhésion des nouveaux pays Membres (le nombre de membres est passé de 19 en 1991 à 42 en 2002), suivie d'une décision du Conseil des Ministres de les faire participer au système du contingent multilatéral, considéré comme un moyen pratique de les intégrer dans l'économie de marché.
- L'instauration du Marché unique de la Communauté et la création de l'Espace Economique Européen – en 1993 –, qui ont favorisé la libre circulation des marchandises.
- La libéralisation du marché intérieur des transports routiers de marchandises pour les 15 Etats membres de l'UE en juillet 1998.
- Le processus d'élargissement de l'Union Européenne, qui est censé stimuler les échanges entre les Etats membres.

Récemment certaines infractions commises dans l'utilisation du contingent, alliées à un souci manifeste des pays de contrôler plus étroitement la bonne mise en œuvre du système et à un besoin de mieux apprécier son poids économique réel, ont conduit le Groupe à développer plusieurs propositions (6) pour rendre le suivi du système plus efficace.

Propositions

- Le Secrétariat devrait mettre à jour le site Web où figurent les autorisations annulées, volées ou perdues dès qu'il en est informé, afin de permettre l'accès à ces informations à tous les Etats membres, lesquels devraient, pour leur part, s'engager à fournir immédiatement au Secrétariat les changements constatés pour que celui-ci les introduise dans la base de données. Outre la notification sur la page d'accueil, le Secrétariat pourrait, si nécessaire, envoyer l'information à un correspondant dans chaque pays qui puisse la transmettre à qui de droit (police et douanes).
- Il conviendrait que les Etats gardent les autorisations CEMT annulées et les renvoient au Secrétariat de la CEMT, du moins à la fin de l'année civile, sauf dans le cas de pays ayant mis en place une procédure précise pour leur destruction. En l'occurrence, le Secrétariat de la CEMT devrait être informé en temps voulu de leur destruction finale.

S'agissant des autorisations falsifiées, il faudrait absolument qu'une copie en soit envoyée au Secrétariat, accompagnée de certaines explications, afin de pouvoir déceler les divers types de falsifications et de trouver les moyens d'y remédier.

Les autorisations CEMT annuelles qui n'ont pas été distribuées aux transporteurs nationaux, devraient être renvoyées au Secrétariat de la CEMT le 15 octobre de chaque année au plus tard, selon la même procédure que celle appliquée pour Malte et définie lors de l'adhésion de ce pays au système. Cette demande ne peut pas être satisfaite par tous les pays Membres, étant donné que certains continuent à octroyer des autorisations annuelles après le premier semestre de l'année en cours. Il conviendrait dès lors de trouver un compromis : ceux qui sont dans ce cas devraient prévoir l'impression, l'année précédente, d'un nombre suffisant d'autorisations à court terme pour couvrir les besoins de leurs transporteurs au second semestre de l'année en cours.

- En vue de mieux saisir comment le système est appliqué dans chaque pays, les pays Membres pourraient communiquer, au début de chaque année, des informations concernant leurs activités de transport international de marchandises par route, conformément aux critères déjà définis pour la distribution des autorisations, à savoir notamment le volume total de transports internationaux par route, la composition du parc et le nombre total d'entreprises auxquelles les autorisations sont délivrées. Ces renseignements pourraient être recueillis dans un document spécifique, dont le Groupe sur le transport routier pourrait discuter le contenu à l'une de ses réunions, en vue de garantir un traitement non discriminatoire des transporteurs routiers internationaux.
- Pour évaluer globalement l'utilisation du contingent et son importance relative dans les échanges internationaux, il serait peut-être opportun de reprendre le travail statistique réalisé avant 1993, portant sur le nombre de tonnes-km effectuées en transport multilatéral et en transport bilatéral, en posant tous les ans quelques questions simples – les pays qui le peuvent seraient encouragés à communiquer les informations correspondantes deux fois par

an. Si les données ainsi sollicitées étaient exprimées non pas en tonnes-km mais en nombre de voyages, l'objectif étant de retracer les itinéraires empruntés, il ne serait peut-être pas nécessaire de modifier le carnet de route. Au contraire, cela permettrait de tirer pleinement parti du carnet de route comme moyen de contrôle efficace.

Les questions devraient par conséquent porter sur :

- Le nombre de voyages (depuis le lieu de chargement jusqu'au lieu de déchargement).
 - Le nombre de parcours à vide.
- Dans le but d'améliorer l'application des règles et mieux contrôler le système dans la pratique, il est aussi proposé d'allonger les délais pendant lesquelles les feuilles de carnets de route doivent demeurer à bord des véhicules. Il serait aussi utile de préciser que l'utilisation, reconnue comme abusive, des autorisations à des fins bilatérales (Chapitre 6 du guide), signifie soit l'utilisation exclusive entre le pays d'immatriculation et un autre pays Membre, soit l'utilisation exclusive entre deux Etats membres, en dehors du pays d'immatriculation.
- Enfin, pour disposer d'une autre source d'informations sur l'évolution du marché des transports routiers internationaux, en plus de celle fournie par la Délégation allemande, il y aurait éventuellement intérêt à procéder à la mise à jour de l'étude réalisée en 2000 par NEA [CEMT/CM(2001)10].

Cette étude pourrait être réalisée en tenant compte des éléments avancés par la Délégation allemande dans ses enquêtes, avant l'adoption à venir de modifications importantes du système (introduction des camions EURO4, élargissement de l'UE), et faire l'objet d'une mise à jour à intervalles réguliers (tous les cinq ans).

Le Groupe devrait définir des lignes directrices précises concernant l'étude du marché du transport routier de marchandises, à lancer en 2003, y compris l'utilisation des autorisations CEMT.

Sur la base de ces propositions, la Résolution suivante a été adoptée par le Conseil des Ministres.

Résolution destinée à améliorer la gestion du système de contingent d'autorisations multilatérales CEMT

Le Conseil des Ministres, réuni à Bruxelles les 23 et 24 avril 2003,

RAPPELLE les demandes formulées lors du Conseil précédent, visant à des prises de position concrètes quant à certaines modifications susceptibles d'être introduites par rapport au système actuel de contingent [CEMT/CM(2002)8].

PREND NOTE des six propositions développées ci-dessus.

DEMANDE :

- Aux pays Membres de :
 - Communiquer immédiatement au Secrétariat toute modification concernant des autorisations annulées, remplacées, perdues ou volées.
 - Désigner au Secrétariat un correspondant qui puisse transmettre les informations évoquées à l'alinéa précédent soit au secrétariat, soit à qui de droit au niveau national (police et douanes).
 - Communiquer, au début de chaque année, des informations concernant leurs activités de transport international de marchandises par route, à savoir en particulier le volume total de transports internationaux par route, la composition du parc et le nombre total d'entreprises auxquelles les autorisations sont délivrées, conformément aux critères déjà définis pour la distribution des autorisations.
 - Renvoyer au Secrétariat de la CEMT le 15 octobre de chaque année au plus tard, les autorisations CEMT annuelles qui n'ont pas été distribuées aux transporteurs nationaux, selon une procédure déjà utilisée pour certains pays Membres.
- Au Secrétariat de :
 - Mettre à jour le site Web où figurent les autorisations annulées, volées ou perdues dès qu'il en est informé, afin de permettre l'accès à ces informations à tous les Etats membres, et de rendre possible une réaction immédiate de leur part ;
 - Adresser un questionnaire statistique annuel aux pays Membres afin de recueillir des informations avant le 31 mars de l'année suivante sur :
 - Le nombre de voyages (depuis le lieu de chargement jusqu'au lieu de déchargement).
 - Le nombre de parcours à vide effectués dans le cadre du contingent CEMT.

DECIDE d'amender le manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT [CEMT/CM(2001)9 /FINAL] comme suit :

- Au Chapitre 5, le 3ème paragraphe se lira ainsi :

"Il appartient à chaque pays d'imprimer dans sa langue le nombre de carnets de route nécessaires à l'utilisation des autorisations annuelles ou mensuelles. Il est d'usage de prévoir cinq feuilles autocopiantes et numérotées pour les carnets de route accompagnant les autorisations mensuelles. Il est recommandé d'avoir 52 pages autocopiantes et numérotées pour les carnets de route annuels, correspondant aux 52 semaines de l'année."
- Au chapitre 5, l'avant-dernier paragraphe se lira ainsi :

"Les feuilles de compte rendu sont gardées dans le carnet de route jusqu'à ce que la période de validité, indiquée sur l'autorisation, expire. Les copies de ces feuilles sont ensuite détachées et remises à l'autorité ou l'organisme compétent dans les vingt jours qui suivent

le mois de calendrier pour une autorisation annuelle ou la fin de validité pour une autorisation de courte durée."

- Au chapitre 6, l'avant-dernier paragraphe se lira ainsi :

"Les autorisations doivent être retirées, en cas d'infractions graves ou répétées et en cas d'utilisation insuffisante ou limitée à des transports récurrents, par l'autorité compétente du pays d'établissement du transporteur. Par transports récurrents, il est entendu soit l'utilisation exclusive entre le pays d'immatriculation et un autre pays Membre, soit l'utilisation exclusive entre deux Etats membres, en dehors du pays d'immatriculation."

- Au chapitre 6, un dernier paragraphe supplémentaire est ajouté :

"En cas d'infractions répétées de la part d'un transporteur bénéficiant d'autorisations multilatérales CEMT, la période durant laquelle il lui serait impossible de prétendre de nouveau à des autorisations CEMT devrait être au minimum de deux ans. Une telle sanction, prise par un pays Membre, devrait être portée à la connaissance du Secrétariat qui en informerait aussitôt les autres Etats membres."

- Au chapitre 8, le deuxième paragraphe se lira ainsi :

"Si les autorités compétentes d'un pays Membre apprennent que le titulaire d'une autorisation délivrée par un autre pays Membre a commis une infraction, le pays Membre sur le territoire duquel cette infraction a été constatée doit en informer le Secrétariat général de la CEMT et les autorités du pays d'établissement, afin que celles-ci prennent toutes les dispositions nécessaires en ce qui concerne les pénalités encourues (y compris le retrait de l'autorisation). Les autorités se communiquent mutuellement, dans les trois mois qui suivent l'infraction, toutes les données qu'elles possèdent sur la répression en cours ou attendue des infractions."

CHARGE le Comité des Suppléants :

- De diffuser cette Résolution auprès des organismes gouvernementaux et professionnels concernés.
- De veiller à leur application dans les plus brefs délais.
- De procéder à l'actualisation de l'étude présentée en 2000 sur "l'importance du contingent multilatéral d'autorisations de transport CEMT pour le marché européen des transports" afin de dégager une vue d'ensemble du marché du transport routier de marchandises, et notamment de l'utilisation des autorisations CEMT ; cette actualisation sera faite sur la base de lignes directrices précises définies par le Groupe de travail concerné.
- De lui faire rapport, en temps opportun, sur le fonctionnement du système et d'examiner les possibilités d'ajustements ultérieurs.

RÉSOLUTION n° 2003/4 CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN SYSTÈME D'OBSERVATION DE LA MISE EN ŒUVRE DES RÉGLEMENTATIONS SUR LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS

[CM(2003)16/FINAL]

Historique

Depuis le Conseil des Ministres de Copenhague en mai 1998, l'harmonisation du contrôle des temps de conduite et de repos pour les chauffeurs routiers internationaux a été un élément important des activités de la CEMT en transport routier.

A ce sujet, la Résolution N° 2001/2 adoptée lors de la 85ème session ministérielle, tenue à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001, souligne le besoin d'établir une assistance mutuelle et un système d'informations entre les pays Membres, autant entre eux qu'avec le Secrétariat de la CEMT, en ce qui concerne les infractions commises au regard de l'AETR ou de réglementations équivalentes, principalement le Règlement 3820/85/CEE. Malgré la réserve générale émise par l'Autriche sur cette Résolution et les réticences de plusieurs délégations évoquant le principe de confidentialité des données pour ne pas souscrire à un tel système, il est néanmoins nécessaire d'essayer d'établir un lien entre le respect des conditions sociales et la possibilité d'augmenter le contingent multilatéral de la CEMT. Un pas vers l'harmonisation sociale peut se traduire par un pas vers une plus grande libéralisation du marché des transports routiers internationaux [Résolution N° 95/1 sur "l'accès aux marchés des transports européens"].

Selon les lignes directrices données dans cette Résolution, le Conseil des Ministres de Bucarest a donné mandat au Comité des Suppléants de soumettre pour le Conseil des Ministres de Bruxelles un projet de Résolution visant à définir la structure du système d'informations à mettre ainsi en place [CEMT/CM(2002)12/Final, p. 6].

Principaux éléments d'une approche pragmatique

Un système de collecte et d'échange de données sur les infractions au cadre réglementaire sur les temps maxima de conduite et les temps minima de repos dans le secteur du transport routier est déjà un élément de l'acquis communautaire.

D'un côté, l'objectif du système est de fournir à chaque Etat membre de l'UE, les données qu'il demande afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour sanctionner les infractions commises par ses transporteurs routiers sur le territoire des autres Etats membres.

De l'autre, le rapport qui doit être fourni par les Etats membres de l'UE tous les deux ans est destiné à permettre à la Commission Européenne d'avoir une vue générale du niveau de mise en œuvre des Règlements CEE 3820/85 et 3821/85 et des niveaux minima de contrôle établis dans la Directive CEE 88/599.

Comme le contenu et la portée de l'assistance mutuelle et du système d'information à réaliser au niveau de la CEMT sont les mêmes, le système à mettre en œuvre au sein de la CEMT devrait être fondé sur le modèle de l'UE afin d'éviter les doubles emplois. Il aurait même été souhaitable que le recueil de données qui en résultera soit établi sur la base d'un formulaire harmonisé au sein des trois Organisations concernées (UE, CEE-ONU, CEMT).

Mais, en raison des problèmes liés au respect du principe de confidentialité des données, il ne sera pas possible d'avoir, pour la CEMT et la CEE-ONU, un questionnaire comportant exactement les mêmes demandes d'informations que celles exigées par l'UE. Pourtant, comme pour l'UE, le rapport qui devrait être fait au Secrétariat de la CEMT, tout comme les informations qui doivent être échangées entre les pays Membres de la CEMT, devraient couvrir toutes les infractions à l'AETR ou à des réglementations équivalentes, parce que, d'un point de vue coût-bénéfice, il n'y a aucune raison d'avoir un système distinct fondé exclusivement sur la collecte des infractions commises en transport routier international sous autorisation CEMT.

En d'autres termes, pour chaque entreprise, le niveau de mise en œuvre du cadre réglementaire sur l'harmonisation sociale devrait être évalué globalement en faisant référence aux infractions commises dans toutes les opérations de transport routier international, sans savoir si ces opérations ont été faites sous un régime libéralisé ou sous un régime d'autorisations. Le système proposé d'échange d'informations est un outil essentiel pour surveiller l'application d'un cadre réglementaire sur les temps maxima de conduite et les temps minima de repos pour les chauffeurs en transport routier international.

En termes pratiques, ce système devrait permettre d'évaluer le niveau de respect par chaque entreprise dudit cadre, et d'en faire un élément à prendre en compte dans les critères de distribution du contingent multilatéral CEMT à chaque Etat membre. Pour répondre aux défenseurs du principe de confidentialité des données, les formulaires développés en annexe ne requièrent pas la communication du nom du chauffeur, ni du numéro d'immatriculation du véhicule. Ces renseignements pourront être demandés sur une base bilatérale. Le nom de l'entreprise est par contre nécessaire si des actions doivent être prises ensuite en ce qui concerne l'octroi ultérieur d'autorisations CEMT. Rien ne s'oppose à ce que ces formulaires soient également utilisés au niveau de la CEE-ONU lorsque l'amendement concernant l'article 12 de l'AETR sera entré en vigueur.

En ce qui concerne l'augmentation du contingent, celle-ci dépendra essentiellement de l'évaluation des progrès accomplis dans le domaine de l'harmonisation des conditions de concurrence, et des niveaux de respect du cadre réglementaire en général.

Résolution concernant l'établissement d'un système d'observation de la mise en oeuvre des réglementations sur les temps de conduite et de repos

Le Conseil des Ministres, réuni à Bruxelles, les 23 et 24 avril 2003,

RAPPELLE qu'il a été demandé, lors de la dernière session ministérielle tenue à Bucarest en mai 2002, de lui présenter un projet de résolution définissant la structure du système d'échange d'informations lié au contrôle de l'application correcte de l'AETR ou de réglementations équivalentes.

PREND NOTE de l'approche exposée ci-dessus.

DECIDE que :

- La structure du système CEMT d'échange d'informations sur les infractions à l'AETR comprendra, pour être conforme aux procédures établies dans la Directive CE 88/599, les éléments suivants :
 - Un échange annuel d'informations entre pays Membres de la CEMT, avec une copie au Secrétariat de la CEMT, sur les infractions – ces informations devant être, comme dans l'UE, fournies exclusivement à l'Autorité compétente du pays où les transporteurs routiers sont établis –, en utilisant le formulaire standard de l'Annexe 1, qui est une version modifiée du formulaire établi par la décision CE 93/172 du 22 février 1993.
 - Tous les deux ans :
 - La fourniture au Secrétariat de la CEMT, par chaque pays non membre de l'UE, d'un rapport sur la mise en oeuvre et l'application de l'AETR, en utilisant le formulaire standard de l'Annexe 2.
 - L'envoi au Secrétariat de la CEMT par les Etats membres de l'UE, de l'Espace Economique Européen (EEE) et ceux qui, par accords spéciaux, sont tenus aux mêmes obligations, d'une copie du rapport transmis, pour la même période, à la Commission Européenne.
- Le formulaire standard pour l'échange d'informations entre pays Membres devrait contenir exclusivement des données sur les infractions à l'AETR, étant donné que c'est le seul cadre réglementaire applicable non seulement pour toutes les opérations de transport international menées par des entreprises de pays non communautaire, mais aussi pour les mêmes opérations de transport menées par des entreprises communautaires à chaque fois que le territoire d'un pays tiers est concerné.

- Lorsque la procédure d'amendement à l'AETR concernant l'article 12 de cet Accord sera achevée, le même formulaire sera utilisé par les deux Organisations CEE-ONU et CEMT.
- Les contrôles annuels devraient couvrir au moins 1% des jours de travail des chauffeurs de véhicules routiers de marchandises entrant dans le champ de l'AETR ou de réglementations équivalentes.

CHARGE le Comité des Suppléants :

- De veiller à la mise en œuvre de la présente Résolution.
- De faire rapport, en temps opportun sur les effets de cette Résolution, afin de pouvoir envisager, le cas échéant, l'opportunité d'une augmentation du contingent multilatéral de la CEMT fondée sur une harmonisation effective des conditions sociales de concurrence dans le secteur des transports routiers.
- De poursuivre ses travaux sur les aspects sociaux du transport routier, en tenant compte des développements en cours au sein d'autres Organisations internationales travaillant sur ce même sujet.

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

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

[CM(2003)6/FINAL]

Les Ministres :

- Ont approuvé les Conclusions et Recommandations contenues dans l'étude réalisée conjointement par la CEMT et l'UITP.
- Se sont engagés à les disséminer parmi les autorités locales et les opérateurs de transport public.
- Ont réaffirmé leur engagement d'améliorer l'accessibilité aux transports publics.
- Ont décidé d'examiner les réglementations et législations existantes pour s'assurer qu'elles fournissent un cadre légal national permettant aux autorités locales et aux opérateurs de transport de travailler ensemble à l'amélioration de l'accessibilité aux systèmes de transport.
- Ont convenu que la CEMT devrait en temps opportun examiner, en collaboration avec l'UITP, les progrès de mise en œuvre de ces recommandations.

Contexte

Les gouvernements et les opérateurs de transports publics ont en commun le but de garantir que les transports publics soient accessibles à tous. Ils doivent aussi veiller à ce que l'environnement piétonnier et le trafic soient conçus et gérés de manière à ce que les personnes aient un accès et une utilisation sécurisés et fiables des transports publics. Les transports publics ont un rôle-clé à jouer dans l'amélioration de l'accessibilité pour tous les individus, réduisant par là même l'exclusion sociale et améliorant la cohésion sociale. Dans cette optique, le gouvernement et l'administration des transports publics doivent travailler ensemble pour réduire les obstacles non seulement physiques, mais aussi psychologiques (déficiences cognitives, information, peur, discrimination) afin de sécuriser et d'assurer des déplacements sans obstacles dans les villes.

L'importance d'améliorer l'accessibilité aux systèmes de transports est évidente : en moyenne, un quart de la population risque de voir sa mobilité plus ou moins réduite à un moment donné, en raison d'une incapacité physique ou mentale, d'une déficience visuelle ou auditive, ou bien lors de déplacements avec des sacs ou des valises de poids important ou avec des enfants en bas âge. De plus, les handicaps physiques et sensoriels sont souvent liés à l'âge et nul n'ignore que la proportion de personnes âgées dans la population des pays occidentaux augmente et continuera de croître au cours du 21^{ème} siècle.

On ne saurait faire abstraction des besoins actuels et futurs des personnes à mobilité réduite : les négliger ne ferait qu'accentuer les inégalités d'accès à tout un éventail d'installations et, du

point de vue des prestataires de services de transport, cela reviendrait à renoncer à une part importante du marché des transports collectifs. En fait, les améliorations de l'accessibilité aux transports profitent non seulement aux personnes handicapées et âgées mais à tous les usagers du système de transport. Permettre l'accessibilité des personnes handicapées aux transports publics n'est pas un effort isolé mais s'inscrit comme un élément essentiel de l'approche qualitative des transports publics. Cela assure aux usagers un service de haut niveau.

De grands progrès ont été réalisés dans les zones urbaines, pour atteindre l'objectif d'une meilleure accessibilité aux transports. Cependant, la mise en œuvre des politiques d'amélioration de l'accessibilité aux systèmes de transport pour tous les usagers s'est avérée difficile et lente, dans nombre de régions urbaines.

Task Force CEMT-UITP

Afin de mieux cerner les difficultés rencontrées dans l'amélioration de l'accessibilité aux transports publics, la CEMT et l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) ont créé ensemble en l'an 2001, une Task Force conjointe sur l'amélioration de l'accessibilité aux transports publics. Le mandat de cette Task Force composée de représentants des gouvernements nationaux et locaux ainsi que d'opérateurs de transport, était d'étudier comment les véhicules de transport public urbain, les systèmes et les infrastructures connexes peuvent être améliorés afin de fournir une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

En particulier, les trois objectifs principaux suivants ont été fixés à la Task Force :

- Définir un cadre d'action et mettre en exergue des exemples de partenariat entre les pouvoirs publics (à différents niveaux) et des opérateurs de transport qui puissent améliorer l'accessibilité pour tous et procurer d'autres avantages pour les services de transport public urbain (augmentation de la fréquentation, réduction de la congestion).
- Etablir un guide de bonnes pratiques pour la formation du personnel de transport afin de comprendre et de répondre aux besoins des usagers à mobilité réduite.
- Proposer des solutions à des problèmes particuliers rencontrés dans l'amélioration de l'accessibilité, notamment la responsabilité en cas d'accidents, des solutions techniques spécifiques pour les rampes d'accès et l'intégration de véhicules totalement accessibles dans l'environnement urbain.

S'appuyant notamment sur le Guide de bonnes pratiques de la CEMT (1999) "Améliorer les transports pour les personnes à mobilité réduite" et la Résolution d'ensemble CEMT (2001/3) sur les transports accessibles, ainsi que sur la communication officielle de l'UITP en 2000 concernant sa prise de position modifiée sur les questions d'accessibilité, la Task Force a examiné les initiatives d'accessibilité dans les systèmes de transport de quatre villes : Grenoble, Prague, Göteborg et Liverpool. Les membres de la Task Force ont rencontré les collectivités locales ainsi que les opérateurs de transport public dans ces villes afin de mieux comprendre comment les politiques pour améliorer l'accessibilité ont été développées et mises en œuvre.

Conclusions et recommandations de la Task Force CEMT-UITP

Alors que l'organisation des transports publics et des autorités locales varie dans les quatre villes étudiées, bon nombre de conclusions-clés peuvent être tirées de leurs expériences concernant l'amélioration de l'accessibilité de leurs systèmes de transport.

Rôle des gouvernements nationaux dans l'amélioration de l'accessibilité des transports publics locaux

- Une législation nationale exigeant que des transports publics totalement accessibles soient mis en place dans un délai déterminé, crée un cadre dans lequel les autorités locales et les opérateurs de transport peuvent collaborer pour y parvenir. L'existence de cette législation est importante dans toutes les situations et elle revêt un caractère essentiel dès lors que les services de transport collectif sont assurés exclusivement ou en grande partie selon des critères commerciaux.
- Bien que la mise en œuvre des mesures pour l'amélioration de l'accessibilité des transports publics soit en grande partie du ressort des autorités locales et des opérateurs, les gouvernements nationaux ont un rôle important à jouer pour établir le cadre légal, fournir des incitations et des lignes directrices sur les bonnes pratiques.

Coopération entre les autorités locales et les opérateurs de transport public

- Une coopération étroite, suivie et à intervalles fréquents entre les autorités locales, les administrations locales des transports et les opérateurs de transport est essentielle. Lorsque tous ces acteurs relèvent du secteur public, ou que les opérateurs privés sont soumis à un certain contrôle, il n'y a guère lieu de penser que des accords contractuels officiels soient indispensables.
- Lorsque les opérateurs sont indépendants, les autorités devraient stipuler clairement le niveau d'accessibilité demandé dans des accords contractuels entre l'administration des transports publics et les opérateurs.

Planification de l'accessibilité

- Il est indispensable de mettre en place une planification prospective, à un horizon temporel d'une dizaine d'années, avec des plans détaillés couvrant une période de cinq ans qui devraient être mis à jour chaque année.
- Il conviendrait de procéder à un suivi régulier des progrès dans la réalisation des objectifs de la planification prospective. Ce suivi devrait porter sur l'amélioration des infrastructures de transport collectif, la mise en service de véhicules totalement accessibles (autobus, tramways, trains) et l'utilisation des services accessibles par les personnes handicapées et les autres personnes à mobilité réduite.

Coopération avec les personnes handicapées en ce qui concerne la définition et le développement d'une meilleure accessibilité aux transports

- La collaboration et la concertation avec les associations de personnes handicapées sur tous les aspects des transports accessibles sont essentielles. Elles devraient porter sur les véhicules, les infrastructures et l'information. L'administration des transports publics devrait comporter un point focal spécialement chargé de toutes les questions relatives aux personnes handicapées. Il faudrait veiller à ce que la concertation porte sur tous les types d'incapacités, dues à des déficiences physiques, sensorielles et cognitives.

Assurer la totale accessibilité : véhicules, infrastructure et arrêts

- Dans les zones urbaines, l'embarquement de plain-pied devrait devenir la norme, ce qui implique l'intervention à la fois des autorités locales et des opérateurs. Des modifications d'infrastructures devraient être réalisées pour permettre une telle montée à bord, soit en rendant accessibles les plates-formes élevées existantes, soit en adaptant les infrastructures au niveau des rues pour maximiser l'avantage résultant de l'usage de véhicules à plancher surbaissé. Les autorités responsables des infrastructures de transport devraient effectuer des audits de l'accessibilité des arrêts d'autobus ou de tramway ainsi que des infrastructures associées, en se référant à des normes cohérentes. Il faudrait viser à une mise en service parallèle des véhicules accessibles et des infrastructures appropriées, sous peine de perdre une bonne part des avantages que présentent les véhicules accessibles.
- Alors que le développement de l'accessibilité aux arrêts de bus et de tramways est essentiel, il est également important que la zone piétonne environnante soit aussi accessible. Cette responsabilité reste principalement du ressort de l'autorité locale.
- Il est absolument nécessaire d'assurer efficacement le respect des restrictions de stationnement aux arrêts d'autobus ou dans leur voisinage immédiat, sans quoi l'avantage de l'accès de plain-pied à des véhicules à plancher surbaissé serait réduit à néant. Cela oblige à une politique rigoureuse et cohérente au niveau de l'autorité locale.
- En vue de rendre les étapes de conception et de réalisation plus efficaces, moins onéreuses et plus faciles à mettre en oeuvre, il est souhaitable que les autorités locales, les opérateurs et les fabricants de véhicules puissent se référer à un certain niveau de standardisation pour les dimensions et fixations des fauteuils roulants dans les transports. Les fabricants de fauteuils roulants devraient adopter les normes ISO, et les associations d'utilisateurs de fauteuils roulants devraient attirer l'attention de leurs responsables sur les normes sur lesquelles se basent les constructeurs de véhicules de transport public lorsqu'ils conçoivent ces véhicules pour les rendre accessibles aux fauteuils roulants.

Services spécialisés

- Des services spécialisés seront toujours nécessaires pour les personnes les plus gravement handicapées ainsi que pour assurer la connexion aux transports publics de personnes

incapables autrement d'y accéder. Cependant, cela ne devrait pas être considéré comme un substitut acceptable à l'accessibilité aux transports publics mais plutôt comme un complément.

Formation

- Il est indispensable de faire en sorte que les chauffeurs et autres personnels des transports en commun bénéficient d'une formation de sensibilisation au handicap pour que la prestation de services accessibles soit optimale.

Information

- Au fur et à mesure que les services deviendront totalement accessibles, les opérateurs devraient faire en sorte que des informations exactes et à jour soient largement diffusées sous des formes (visuelles ou auditives) adaptées aux besoins des personnes handicapées. Une information bonne et exhaustive est essentielle si l'on veut encourager les personnes handicapées à utiliser les services accessibles. L'information devrait couvrir l'entière chaîne de transport : avant et durant le déplacement.
- Des opérateurs estiment que certains dispositifs permettant de rendre accessibles les véhicules, notamment les autobus, posent des problèmes. L'utilisation de rampes d'accès et le recours à des systèmes de fixation pour les personnes en fauteuil roulant en sont des exemples. Un échange continu d'informations et de bonnes pratiques entre les autorités et les opérateurs sur ces aspects serait très utile.

Coûts et avantages

- Il y a clairement des coûts associés à la création d'une complète accessibilité aux systèmes de transport public, mais il faut se souvenir que des avantages financiers en résulteraient du fait de l'accroissement d'utilisation des services de transport public.
- Les surcoûts financiers et d'investissement devraient être, dans la mesure du possible, intégrés dans un plan de développement à long terme du transport, et faire l'objet de discussions et d'un partage en fonction de leur responsabilité et de leur domaine de compétence.
- Des opportunités devraient être recherchées pour améliorer l'accessibilité à des coûts acceptables en se fondant sur une meilleure application des règles de trafic existantes (e.g., contraventions pour stationnement illicite aux arrêts de bus et à leurs abords).

DECLARATION DU CONSEIL DES MINISTRES SUR L'AVENIR DE LA CEMT

[CM(2003)12/FINAL]

Réunis à Bruxelles les 23 et 24 avril 2003, les Ministres des Transports ont commémoré le 50^{ème} anniversaire de la création de la CEMT.

A cette occasion, ils ont souligné que la CEMT a fourni une contribution importante à la construction européenne au cours de ces 50 années ; ils tiennent à mettre en évidence :

- Son concours à la reconstruction du système européen des transports ruiné par la seconde guerre mondiale.
- Sa participation active à l'intégration paneuropéenne, observée en particulier au moment des bouleversements géopolitiques intervenus en 1989 et facilitée par la capacité dont elle a fait preuve pour adapter rapidement sa couverture géographique.
- Sa faculté d'offrir aux Ministres une enceinte permettant de débattre librement de sujets d'intérêt commun touchant à la politique des transports au niveau européen, ainsi qu'un forum d'échanges avec des Ministres et des représentants de haut niveau de pays Membres de l'OCDE provenant d'autres continents.
- Son apport à l'établissement de principes communs pour le fonctionnement du système européen des transports et à la facilitation des échanges tant des personnes que des marchandises grâce à ses Résolutions, Recommandations et Conclusions, soit l'*Acquis CEMT* résumé dans le document CEMT/CM(2003)19.
- Sa pertinence à identifier très tôt des problèmes affectant le secteur des transports (énergie, environnement, aménagement du territoire, accessibilité et congestion des réseaux, corridors paneuropéens, imputation des coûts, ...) et ses grandes possibilités de procéder à des recherches et analyses de fond les concernant.

Cependant, les Ministres sont convenus que, dans un monde qui connaît des changements sans cesse plus rapides et plus profonds, qui voit émerger une internationalisation croissante et qui se caractérise par une interconnexion grandissante des activités ainsi que des modes et moyens de déplacement, la CEMT doit continuer à s'adapter aux nouveaux besoins et, surtout, aux évolutions et aspirations futures.

En conséquence et conformément aux Recommandations contenues dans le rapport sur l'Orientation future de la CEMT [document CEMT/CM(2003)13/FINAL] présenté lors de la session de Bruxelles, ils décident que :

- Les discussions au sein de la CEMT doivent continuer de se concentrer sur les transports terrestres mais avec une perspective élargie. Elle doit encore plus intensifier son approche

cohérente et globale du système des transports et, dès lors, étendre la portée de ses travaux au développement et à la promotion de l'intermodalité, à l'examen des interrelations entre les différents modes de transports terrestres (y compris les interconnexions des transports terrestres avec les transports aérien et maritime) et à l'analyse de sujets favorisant le processus de prise de décisions intégrées.

- De même, la CEMT se doit d'assumer l'indispensable prise en compte des dimensions relatives à la sécurité, à l'environnement, à l'énergie et aux aspects sociaux et fiscaux, aux questions posées par le financement des transports et par la tarification de l'usage des infrastructures, aux incidences des nouvelles pratiques commerciales sur la chaîne logistique, à l'évolution de la nature de la délinquance et, dans les limites de ses compétences, aux questions soulevées par le terrorisme. L'organisation interne de la CEMT et les liens qu'elle noue avec le monde qui lui est extérieur doivent être ajustés pour pouvoir également aborder efficacement le traitement de tels thèmes qui sont de portée globale.
- La CEMT doit consacrer encore plus d'attention que par le passé à la mise en œuvre effective des politiques approuvées et à l'application pratique des mesures décidées en son sein. A cette fin, les Ministres demandent que des dispositions de suivi soient prises dans les meilleurs délais.

Les Ministres des Transports rappellent que l'un des objectifs initiaux de la CEMT consiste à coordonner et à promouvoir les travaux d'autres organisations internationales s'intéressant aux transports européens. En étant parfaitement conscients des mutations récentes intervenues à l'échelon européen et des évolutions futures qui se manifesteront immanquablement, les Ministres tiennent à confirmer cette vocation. Pour ce faire, la CEMT doit renforcer son rôle de pourvoyeur d'idées et d'organisateur de forums de discussion et d'études pour toute question relative à la politique des transports présentant un intérêt commun à un niveau international.

Dans cette perspective, ils soulignent que :

- La CEMT doit continuer à servir de relais actif entre les Etats membres de l'Union européenne et ceux qui se situent à l'extérieur de celle-ci, estimant qu'il s'agit là de l'une des conditions de base permettant de favoriser un développement paneuropéen aussi harmonieux et intégré que possible. En appui à cette action, la CEMT doit également développer des relations plus étroites avec d'autres organisations régionales réunissant des Ministres des Transports.
- D'une manière générale et privilégiée, les Ministres estiment que la CEMT doit resserrer les liens qui l'unissent à l'Union européenne et, tout particulièrement, à la Commission européenne. A cet égard, ils se réfèrent à l'échange de lettres auquel ont procédé la CEMT et la Commission européenne à l'occasion de la présente session ministérielle.
- Les Ministres sont d'avis qu'il est nécessaire de mieux coordonner encore les activités de la CEMT avec celles de la CEE-ONU, la CEMT se concentrant principalement sur son rôle

politique et la CEE-ONU sur ses missions et tâches d'ordres juridique et réglementaire. A cet égard, ils se réfèrent également à l'échange de lettres auquel ont procédé la CEMT et la CEE-ONU à l'occasion de la présente session ministérielle.

- Les Ministres se félicitent des coopérations et synergies très positives qui se sont développées depuis 50 années entre l'OCDE (antérieurement OECE) et la CEMT. Ils marquent leur volonté de continuer à s'inscrire dans la voie ainsi tracée.
- Nonobstant, ils considèrent que la CEMT se doit d'améliorer, en les renforçant, ses relations avec ses Membres Associés et invitent les Ministres des Transports des pays Associés à coopérer avec eux pour donner leur plein effet aux mesures proposées dans cette Déclaration.

A cette fin :

- Les Ministres approuvent la création d'un Centre de Recherche sur les Transports commun à la CEMT et à l'OCDE au sein duquel les membres des deux organisations disposeront de droits pleins et égaux. L'objet de ce Centre, à mettre en place si possible dès le début de 2004, consiste à réunir les activités de recherches de la CEMT et celles du Programme de Recherche sur les Transports Routiers de l'OCDE, et à offrir un forum plus large sur le plan international consacré à la recherche sur les transports terrestres avec une nouvelle perspective intermodale ainsi qu'aux discussions qui y sont liées. Les Ministres en attendent des synergies et économies d'échelle, dans le cadre des contributions budgétaires existantes des pays Membres de la CEMT et de l'OCDE. Les rapports et autres contributions découlant des activités du Centre seront soumis aux Ministres des Transports de la CEMT et des pays Associés à l'occasion de Conseils des Ministres de la CEMT élargis. Les travaux et les conditions de fonctionnement de ce Centre feront également l'objet d'une évaluation régulière en vue d'en optimiser l'efficacité.
- Les Ministres demandent que de nouvelles discussions soient entamées avec les pays Associés ainsi qu'avec l'OCDE afin de déterminer s'il ne serait pas ultérieurement opportun d'envisager des formes d'intégration plus poussées des activités de transport.

Lors de la session ministérielle prévue au printemps 2005, des rapports seront présentés aux Ministres portant à la fois sur l'évaluation de l'expérience concernant le Centre Commun de Recherche et sur les résultats de l'examen relatif à l'opportunité d'envisager des formes de coopération plus poussées. Les Ministres notent que, sur le plan juridique, la création avec l'OCDE d'un Centre de Recherche Commun sur les Transports ne nécessite pas de modifications du Protocole de la CEMT. Ils conviennent toutefois d'examiner l'opportunité de réviser ce Protocole à la lumière des décisions qu'ils seront amenés à prendre en 2005.

AUTRES ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2003

16^{ème} Symposium – 50 ans de recherche en économie des transports : l'expérience acquise et les grands enjeux

29-31 Octobre 2003 - Budapest

La CEMT a tenu son 16^{ème} Symposium international, sur le thème "50 ans de recherche en économie des transports : l'expérience acquise et les grands enjeux", à Budapest, du 29 au 31 octobre 2003. Parmi les thèmes abordés lors de ce Symposium, auquel ont assisté plus de 300 personnes, on retiendra les suivants.

Concernant le découplage, les initiatives réglementaires visant à modifier le lien étroit qui existe entre la croissance du secteur des transports et l'évolution macroéconomique ont été vaines. Des indicateurs plus précis de l'interaction entre les changements intervenant dans les différents secteurs sont nécessaires.

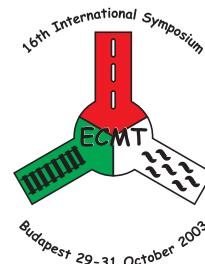
La plupart des experts s'accordaient à penser que la libéralisation des marchés des transports et la réglementation ne sont pas des démarches opposées, mais bien complémentaires. Pour rendre la réglementation plus efficace, il faut se faire une idée plus précise du rôle des organismes de réglementation à la lumière des nombreuses asymétries qui existent, au plan de l'information, entre les agents du marché et ces organismes. Le développement d'un secteur des transports qui fonctionne comme un secteur de service public de base nécessite l'élaboration d'un assortiment de mesures.

Les initiatives politiques par lesquelles on a tenté de modifier le partage modal n'ont pas permis d'atteindre les objectifs souhaités sur le plan de la durabilité. Les estimations des aides nécessaires pour renforcer le rôle des chemins de fer ont dans le passé manqué de précision, en raison de la portée limitée des mesures de tarification.

Les tentatives de tarification des services d'infrastructure ainsi que du coût des atteintes à l'environnement et des accidents liés aux transports se sont heurtées à une faible acceptation par le grand public. Les problèmes de mise en œuvre ont eu pour conséquence l'ouverture d'un nouveau débat sur les principes de la tarification, dans lequel une place plus importante est faite à la récupération des coûts.

Le Symposium s'est terminé par une table ronde finale qui a mis en évidence le rôle de la recherche pour guider le processus d'élaboration des politiques et l'impact souvent sous-estimé du changement technologique.

Les rapports et les conclusions seront publiés en 2004. Pour de plus amples informations, merci de contacter andreas.kopp@oecd.org



Séminaire sur les règles régissant l'entrée et le maintien dans la profession de transporteur routier de marchandises

13 juin 2003 - Paris

Ce séminaire, auquel étaient présents des autorités européennes responsables de la délivrance des licences dans le secteur du transport de marchandises par route, a eu pour objectif principal d'obtenir des informations permettant de comparer les modalités d'application, dans les pays européens, de la Directive 96/26/CE (modifiée en vertu de la Directive 98/76/CE) concernant la profession de transporteur de marchandises par route. Bien entendu, cette Directive est applicable aux Etats non membres de l'UE qui sont Membres de la CEMT en vertu de la Résolution d'ensemble CEMT/CM(2000)10/Final. Il s'agissait de savoir comment les Etats membres de l'UE ont interprété ces dispositions et quel régime de réglementation s'applique à leurs transporteurs routiers de marchandises. Il y avait également intérêt à connaître les exigences plus strictes ou autres que celles énoncées dans les directives susmentionnées qu'imposent les autorités responsables de la délivrance des licences.

De même, il était convenu de prendre connaissance des avis sur les atouts et faiblesses des régimes nationaux, ainsi que sur les moyens d'assurer le respect des réglementations applicables à la profession de transporteur routier de marchandises. Les autorités britanniques qui délivrent les licences sont soucieuses de renforcer la coopération internationale sur les questions de contrôle et de sanction. A cet effet, une solution consiste à améliorer la communication entre les autorités sur les infractions commises par les transporteurs dans un autre pays. Il semble judicieux d'examiner les moyens d'y parvenir.

Bien que ce séminaire s'adresse principalement aux pays où s'appliquent les directives communautaires, le Secrétariat de la CEMT se félicite de l'occasion ainsi offerte d'élargir à tous les pays de la CEMT le champ couvert par l'enquête, d'autant plus que ces derniers sont liés par la Résolution adoptée en 2000 [Document CEMT/CM(2000)10 /Final].

Les résultats de ce séminaire sont analysés et devraient donner lieu à des recommandations-cadre sur la formation initiale et continue des chauffeurs professionnels. La généralisation éventuelle à l'espace couvert par la CEMT de l'attestation du conducteur et des dispositions déjà prises au sein de l'Union Européenne est aussi à l'étude.

Pour plus d'information : martine-sophie.fouvez@oecd.org



Encourager la mise en oeuvre efficace des politiques de transport urbain durable

5-7 novembre 2003 - Washington D.C.

Dans le cadre du projet "Aller vers une meilleure mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable" qui est actuellement en cours à la CEMT, s'est tenu le premier atelier d'une série, sous l'égide du Département des Transports des Etats-Unis, en vue d'examiner la mise en oeuvre de stratégies relatives au transport urbain dans différentes régions du monde.

Des représentants de 17 pays et de 22 Etats d'Amérique se sont rassemblés à Washington du 5 au 7 novembre 2003 pour examiner ensemble comment les pays – en particulier les Etats-Unis avec leur système de gouvernement fédéral – peuvent combler l'écart entre l'identification et la mise en oeuvre des options effectives de transport urbain durable.

En portant une attention particulière à l'expérience américaine, des experts de gouvernements locaux, régionaux et nationaux ainsi que des décideurs en matière de transport, d'urbanisme et d'environnement venant de différentes parties du monde ont réfléchi sur leurs expériences respectives s'appuyant sur des stratégies pour encourager les politiques de transport urbain durable à la lumière des recommandations approuvées lors du Conseil des Ministres de Lisbonne en 2001. (Voir www.oecd.org/cem/pub/pubpdf/02UrbKey.pdf).

Les conclusions et les documents du séminaire seront prochainement disponibles sur le site web CEMT.

Pour plus information : mary.crass@oecd.org



Développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie

Séminaire conjoint ECMT-EC-UNECE et EIB,
27-28 novembre 2003 - Paris



Organisé conjointement par la CEMT, la Commission européenne, la CEE-ONU et la BEI, ce séminaire s'est tenu à Paris les 27 et 28 novembre 2003. Plus de 120 délégués des pays membres de la CEMT ainsi que des organisations internationales importantes et des institutions financières internationales dans le domaine des transports y ont participé.

L'objectif du séminaire qui s'adressait à des décideurs de haut niveau, était de formuler des lignes directrices pour une approche commune en matière de planification et de financement des infrastructures de transport au niveau de l'ensemble du continent européen.

En raison de l'élargissement de l'Union européenne et de la mondialisation croissante des échanges, il est devenu nécessaire de repenser le cadre et les instruments utilisés jusqu'ici pour le développement des infrastructures de transport au niveau international. Il convient notamment de faire ressortir ce que pourraient être à l'avenir les grands axes de communication entre l'Union européenne élargie et les pays voisins ainsi que les principales relations entre l'Europe d'une part, l'Asie, le Proche-Orient et les pays méditerranéens d'autre part. Les présentations et les discussions ont centré sur des thèmes plus larges concernant les infrastructures de transport et opérations.

Le Séminaire est parvenu à un certain nombre de conclusions concernant la stratégie à développer pour le développement des infrastructures de transport dans le cadre d'une Europe élargie. Ces conclusions seront présentées au Conseil des Ministres à Ljubljana (Slovénie) en 2004.

Les rapports et présentations du séminaire sont disponibles sur le site de la CEMT.



www.oecd.org/cem/online/proceed.htm

La vérification des cargaisons et le suivi des conteneurs à travers les différents modes de transport

Séminaire conjoint CEMT/OCDE, 6-7 octobre 2003 - Paris

Les mesures pour augmenter la sécurité dans le secteur des transports depuis les attaques du 11 septembre 2001 ont été principalement centrées sur les modes de transport individuel. La faiblesse de la sécurité peut exister cependant aux points de liaison entre les différents modes tout au long de la chaîne de transport. Ceci est particulièrement vrai pour le transport intermodal de marchandises.

Pour mieux comprendre les faiblesses et identifier les moyens possibles d'améliorer la sécurité des transports et des chaînes logistiques – particulièrement en ce qui concerne le transport de conteneurs – la CEMT et l'OCDE ont travaillé ensemble sur un projet commun visant à examiner la sécurité des conteneurs à travers les différents modes.

Dans le cadre de ce travail, un séminaire d'experts conjoint OCDE-CEMT s'est tenu à Paris le 6 octobre pour rassembler les acteurs-clés impliqués dans la vérification des cargaisons et le suivi des conteneurs, afin d'échanger les informations et les points de vue sur ce sujet et fournir des contributions au projet de rapport conjoint.

Des participants d'associations modales, de l'industrie et d'organisations internationales ont débattu des dispositions en cours pour la sécurité des conteneurs de leur point de départ à leur destination finale et des développements à l'étude pour le suivi des conteneurs durant leur voyage. Les conclusions de ce séminaire servent d'apport à la rédaction du projet de rapport qui sera présenté aux Ministres à leur Conseil de Ljubljana en mai 2004.

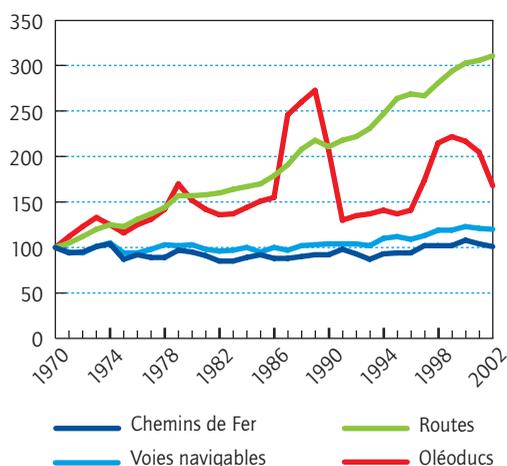
Pour plus information : mary.crass@oecd.org



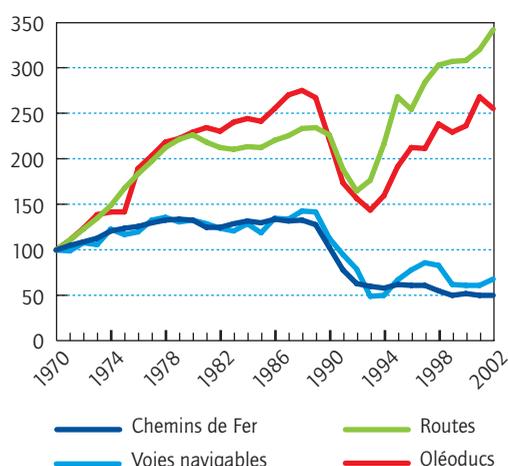
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

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. Ils font l'objet d'une publication spécifique intitulée *Evolution des transports* comportant à la fois les données clés et une analyse succincte des dernières tendances.

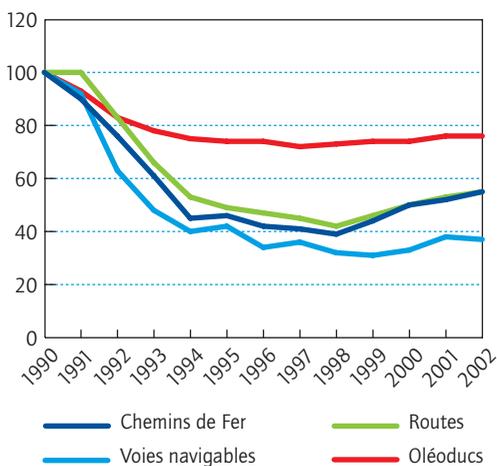
Transport de Marchandises en Europe de l'Ouest
1970 = 100



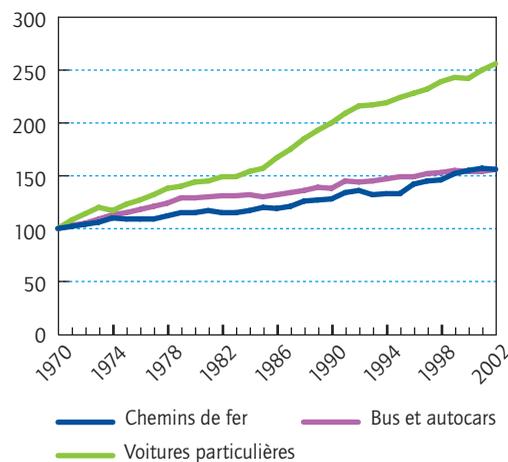
Transport de Marchandises en Europe Orientale et Pays Baltes
1970 = 100



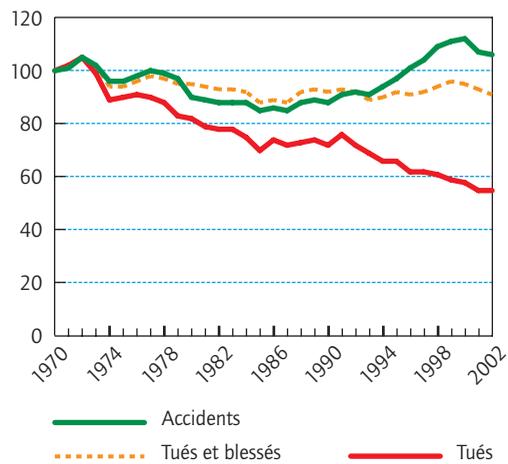
Transport de Marchandises dans les Pays CEI
1990 = 100



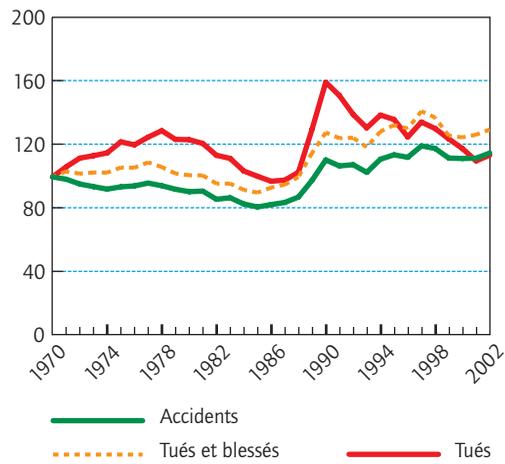
Transport de Voyageurs en Europe de l'Ouest
1970 = 100



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 DIFFÉRENTES INSTANCES DE TRAVAIL EN 2003

Accès et Inclusion

Dans le cadre de l'année 2003 décrétée "Année européenne des personnes handicapées", la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et le Forum Européen des Personnes handicapées (FEPH) ont décerné un prix CEMT-FEPH 2003 sur l'Accès et l'Inclusion des services et infrastructures de transport lors du Conseil des Ministres à Bruxelles. Sélectionné parmi 60 dossiers de candidatures, le premier prix a été attribué *ex-aequo* au *Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise* (SMTC) Grenoble, et à *VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg*, le second prix étant remporté par *Helsinki kaupungin liikennelaitos*.

Pour marquer également cette année 2003, la CEMT et le Ministère français de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer ont organisé conjointement un Colloque sur "Le transport et l'accessibilité : Allons plus loin". Environ 300 personnes représentant des professionnels des transports, des experts en accessibilité et des personnes handicapées ont participé à ce colloque. Le but de cette manifestation était entre autres de trouver les moyens de mettre en œuvre les politiques d'amélioration de l'accessibilité déjà élaborées et appliquées dans nombre de pays.

Les conclusions de la Task Force conjointe CEMT-UITP (Union Internationale des Transports Publics) sur l'amélioration de l'accessibilité aux transports publics, collaboration étroite datant de 2001, ont été approuvées par les Ministres de la CEMT lors du Conseil de Bruxelles en 2003. L'étude qui sert de fondement à ces conclusions et qui permet de dégager des orientations pour la réalisation de partenariats améliorés entre opérateurs de transport public et autorités locales pour aboutir à des systèmes de transport accessibles, sera publiée début 2004.

Le Groupe de travail sur l'accès et l'inclusion a également terminé l'élaboration d'un guide relatif à la mise en œuvre au niveau national des politiques prônant l'accessibilité et la sûreté. Ce document sera présenté au Conseil des Ministres de la CEMT en 2004.

Lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports

C'est en 2003 que ce travail a débuté par une étude conjointe avec le Comité des Transports Maritimes de l'OCDE sur la vérification des cargaisons et la traçabilité (le suivi) des conteneurs à travers les différents modes de transport. Ce projet qui répond au mandat donné par les Ministres de la CEMT lors du Conseil organisé à Bucarest en 2002 en tant que suite à leur déclaration sur la sécurité et le terrorisme dans le secteur des transports ainsi qu'à la déclaration de l'OCDE-CTM, se concentre sur l'ensemble des mesures de sécurité impliquées dans le transit des conteneurs maritimes à travers toute la chaîne de transport. Un séminaire d'experts

regroupant l'industrie et des organisations internationales concernées par la sécurité des conteneurs a été organisé en octobre 2003 afin de servir de support au rapport qui sera présenté aux Ministres lors du Conseil de Ljubljana en 2004.

Transports combinés

Dans le contexte du prochain programme de travail, le Groupe sur les transports combinés a été convié à procéder à un examen approfondi portant sur l'orientation future de ses travaux afin de mieux prendre en considération la volonté exprimée par le Conseil de modifier la répartition modale et de tenir compte des nouvelles caractéristiques de la demande de transport de marchandises ainsi que des travaux menés simultanément par d'autres instances.

L'accent sera mis à l'avenir d'une part sur les problèmes spécifiques au développement du transport combiné à l'Est de l'Europe, et d'autre part sur une approche plus globale de l'intermodalité en étendant le champ d'étude aux activités logistiques. C'est pourquoi le Groupe s'appellera désormais Groupe sur le transport intermodal et la logistique.

En outre, un rapprochement des travaux du Groupe et de ceux du Groupe équivalent de la CEE-ONU devrait s'opérer en 2004.

Recherches économiques

Pour appuyer et compléter ses travaux sur l'élaboration des politiques, la CEMT réalise des recherches en économie des transports, qui sont supervisées par le Comité des recherches économiques. C'est dans ce cadre qu'un programme de recherche fixant certains thèmes prioritaires est établi. En 2003, il a donné lieu au 16^{ème} Symposium international sur la théorie et la pratique de l'économie des transports et aux deux tables rondes ci-après.

■ TABLE RONDE 126 :

Les aéroports : des points nodaux d'échanges multimodaux, 20-21 mars 2003

Le rôle des aéroports en tant que nœuds d'échanges multimodaux dépend de la forme de la concurrence qui existe entre les compagnies aériennes, des choix d'implantation géographique des aéroports et des investissements infrastructurels passés, des niveaux de congestion de tous les modes ainsi que du cadre géographique général.

La libéralisation des services de transport aérien est allée de pair avec le développement d'un réseau en étoile et l'émergence d'un trafic point à point accru entre des aéroports de moindre importance, qui ont été les principaux bénéficiaires de l'énorme accroissement de la part de marché des transporteurs à faibles coûts.

L'ampleur considérable des investissements que nécessite l'établissement de liaisons ferroviaires implique que celles-ci se limiteront aux grandes plateformes aéroportuaires nationales ou

internationales. Par ailleurs, le train à grande vitesse peut se substituer à l'avion dans certaines conditions géographiques. S'agissant des déplacements domicile-travail du personnel aéroportuaire, selon le degré de congestion du réseau routier, le rail peut présenter des atouts importants.

Les aéroports plus petits seront tributaires des liaisons routières, notamment pour le fret, car le transport de marchandises classiques est en général concentré dans un nombre restreint d'aéroports-pivots. Le fonctionnement des aéroports en tant que points nodaux d'échanges multimodaux est parfois restreint par le caractère fragmenté de la planification et de l'aménagement aéroportuaires en fonction des modes. La gestion conjointe des aéroports, à laquelle seraient associés les opérateurs des différents modes, permettrait de créer des synergies.

■ TABLE RONDE 127 : Temps et transport, 4-5 décembre 2003

Cette table ronde a examiné la valeur du temps dans les transports sous trois angles : transports de voyageurs, transports de marchandises et commerce international.

Malgré l'importance primordiale que revêt l'évaluation du temps des voyageurs pour l'acceptation des mesures prises par les pouvoirs publics dans le domaine des transports, on constate l'utilisation de conventions très hétérogènes, même dans des contextes comparables. La table ronde a permis d'évaluer les avantages respectifs des différentes méthodes utilisées. La nécessité d'harmoniser les méthodes dans un cadre international a été soulignée. Compte tenu de l'importance croissante du transport de marchandises, il faut se pencher plus attentivement sur les effets de la politique des transports sur la fiabilité des envois. Il importe de prendre en compte à cet égard les répercussions plus larges dans la chaîne logistique, les échanges interrégionaux et la géographie des entreprises.

La table ronde a examiné les effets des impératifs de temps du transport international sur le volume, la structure et la répartition géographique des échanges internationaux. La politique des transports devrait prendre en compte ces effets, compte tenu de la mondialisation de la production internationale.

Les tables rondes sont des réunions d'experts où un nombre restreint de participants sélectionnés (sur invitation personnelle) discutent en profondeur de sujets spécifiques d'économie des transports. Les comptes rendus de chaque table ronde sont publiés et constituent une collection de rapports établis par les rapporteurs experts, accompagnés d'un résumé des débats.

Aspects fiscaux et financiers du transport

En prévision du débat sur les politiques de transport durable qui était inscrit à l'ordre du jour de la réunion du Conseil qui s'est tenue à Bruxelles en 2003, le Groupe sur les aspects fiscaux et financiers avait rédigé une note d'orientation sur la réforme des taxes et redevances, qui énonce la stratégie adoptée par les Ministres de la CEMT pour améliorer l'efficacité et la

viabilité de la fiscalité des transports. Cette note est fondée sur les travaux consacrés au cours des deux années précédentes à l'évaluation de l'écart qui existe entre les structures et niveaux actuels de taxation et un système idéal efficace, qui comprend l'internalisation des coûts externes des transports. Pour ce faire, il a fallu modéliser un ensemble de redevances et taxes efficaces dans cinq pays pour les comparer avec les redevances effectivement en vigueur. Ce projet a été réalisé par une équipe de spécialistes de premier plan de la modélisation des transports et financé conjointement par la CEMT et la Commission européenne. Le rapport destiné aux Ministres proposait également une méthode pour comparer au plan international les systèmes nationaux de taxes et redevances sur le transport routier, ainsi que leur rapport avec la fiscalité du travail et du capital. Seize pays ont ainsi été examinés en détail, ce qui a permis d'évaluer l'impact de la taxation sur la compétitivité de la profession routière. La base de données interactive constituée à cette occasion est accessible sur le site web de la CEMT. Les résultats de l'analyse, ainsi que le travail de modélisation des redevances optimales de transport sont présentés dans la publication intitulée "La réforme des taxes et des redevances dans les transports".

Intégration des nouveaux pays membres

L'examen des résolutions de la CEMT, entrepris en 2001 par le Groupe sur l'intégration des nouveaux Etats membres conformément à la décision prise par le Comité des Suppléants et approuvée par le Conseil des Ministres en mai 2000, s'est achevé en 2003. Le Groupe a procédé à un examen approfondi des principaux documents adoptés par le Conseil des Ministres, et en particulier des résolutions et recommandations, afin de certifier la pertinence de ces textes dans le contexte actuel et d'écarter ceux qui auraient pu devenir superflus. Il a ainsi examiné plus de 250 documents et en a supprimé certains qui étaient périmés, ou les a simplifiés en les regroupant en un nombre plus restreint de résolutions d'ensemble. Les Actes du Conseil des Ministres ont ainsi été réduits à l'essentiel, constituant l'Acquis CEMT après 50 années d'existence de la Conférence. Le Groupe a produit un rapport sur les principaux Actes adoptés par la CEMT entre 1953 et 2003, qui a été présenté au Conseil des Ministres, réuni à Bruxelles les 23 et 24 avril 2003. Etant donné l'évolution du secteur des transports et les nouveaux Actes qui seront adoptés par le Conseil des Ministres à l'avenir, ce document devra être actualisé régulièrement.

La publication "L'Acquis CEMT" a été distribuée à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de la Conférence, le 17 octobre 2003. On peut également se la procurer, en version française, anglaise ou russe, sur le site de la CEMT. Pour plus de renseignements, voir la section "Publications de la CEMT en 2003" ci-après.

A la suite des discussions qui se sont déroulées au sein du Groupe en 2001-2002 sur la suite à donner à la Conférence d'Helsinki, et en particulier sur la mise en œuvre de ses recommandations relatives au développement des infrastructures de transport en Europe, qui font une place importante aux corridors paneuropéens, la CEMT a pris l'initiative d'organiser un

séminaire conjoint avec la Commission européenne, la CEE-ONU et la BEI sur le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie, qui s'est tenu à Paris, les 27 et 28 novembre 2003. Pour plus de renseignements à ce sujet, voir la section "Autres événements majeurs en 2003".

En 2003, le Groupe a poursuivi les travaux que la CEMT consacre de longue date à la levée des entraves lors des passages aux frontières dans le transport routier international de marchandises. À la suite de l'adoption de la Résolution sur la simplification des procédures pour la délivrance des visas aux conducteurs professionnels [CEMT/CM(2002)9/Final], qui a été élaborée par le Groupe et adoptée par le Conseil des Ministres réuni à Bucarest en 2002, le Groupe a entrepris la rédaction du nouveau rapport sur les entraves lors des passages aux frontières, qui sera fondé sur une enquête réalisée en 2003. Ce rapport, qui actualise plusieurs études antérieures sur le même sujet, a pour but d'évaluer les progrès réalisés depuis le précédent (1999) et de recenser les principaux obstacles au franchissement des frontières dans la nouvelle situation européenne. Il devrait être présenté au Conseil des Ministres de la CEMT lors de la réunion qu'il tiendra en Slovaquie en 2004.

Planification et financement des infrastructures de transport dans une optique paneuropéenne

Depuis de nombreuses années, divers concepts ont été élaborés pour la planification et le financement des infrastructures de transport en Europe – que ce soit à l'échelle de l'Union européenne et de l'ensemble du continent. Le cadre dans lequel ces différents concepts ont été utilisés évolue rapidement, surtout en raison de l'élargissement de l'UE et de l'intensification des échanges entre les pays européens et, plus largement, entre l'Europe et les autres régions du monde. Face à ces transformations, il est nécessaire d'engager une réflexion renouvelée sur le cadre et les instruments de planification et de financement des infrastructures de transport.

Le groupe de pilotage créé en 2002 dans le cadre du Groupe sur l'intégration des nouveaux Etats membres a préparé et organisé avec succès le séminaire conjoint sur le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie qui s'est tenu en novembre 2003. Le Groupe est chargé de la rédaction des conclusions finales du séminaire, qui seront présentées au Conseil des Ministres, lors de sa réunion de Ljubljana, en 2004, ainsi que de la suite qu'il conviendra d'y donner.

Chemins de fer

Le Conseil des Ministres a adopté la Résolution n° 2002/1 sur le développement des chemins de fer lors de sa réunion de Bucarest, en 2002. Cette Résolution porte sur de nombreuses questions visées par les récentes directives de l'UE, mais à une échelle paneuropéenne. Elle énonce la politique de restructuration des chemins de fer, qui vise à améliorer

l'efficacité et la viabilité financière du transport ferroviaire en insistant sur la promotion de la concurrence et la réglementation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Les travaux actuels portent sur le contrôle de la mise en oeuvre de la Résolution au niveau national.

A cette fin, un examen approfondi de la réforme de la réglementation des chemins de fer dans la Fédération de Russie a été entrepris en 2003. Cet examen a été mené conjointement avec l'OCDE dans le cadre de son programme de coopération avec la Russie, qui comprend également l'examen de la réforme dans les secteurs de l'énergie et des télécommunications, ainsi que de la concurrence et de la gouvernance dans tous les secteurs. L'examen a été confié à une équipe d'experts de premier plan en matière de réglementation ferroviaire composée de Lou Thompson (Banque mondiale), Jean Arnold Vinois (Commission européenne) et Russel Pittman (Ministère américain de la justice), en étroite collaboration avec le Ministère des chemins de fer, le Ministère des transports et d'autres organismes publics compétents dans le secteur. A mi-parcours du processus d'examen, l'étape clé consistant à séparer les activités commerciales des responsabilités publiques a été franchie, avec la création de RZD (les Chemins de fer russes), et par le transfert de plus d'un million de salariés du Ministère des chemins de fer à la nouvelle société.

Les travaux déboucheront sur la publication d'un rapport, à la suite d'une réunion d'étude destinée aux hauts responsables du gouvernement et de RZD et à leurs homologues des ministères des autres pays membres, qui aura lieu à Paris en janvier 2004. D'autres examens approfondis de la politique réglementaire dans un nombre restreint de pays seront menés ultérieurement, et des travaux seront réalisés sur l'ensemble des pays membres, notamment en ce qui concerne le développement de redevances d'infrastructure efficaces.

Sécurité routière

Le bilan actuel des accidents de la route a conduit le Conseil des Ministres à fixer des 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 2012. Afin d'atteindre cet objectif, le Groupe sur la sécurité routière a, au cours de la période sous revue :

- Intensifié ses activités afin de répondre aux sérieuses préoccupations exprimées par le Conseil des Ministres du fait de la gravité du problème, et notamment développer une réflexion sur de nouvelles approches possibles de la sécurité routière par la CEMT. Cette réflexion devrait prendre appui sur les recommandations sur la sécurité sur les routes de rase campagne, les conclusions du séminaire "Transports sûrs et durables – une assurance de qualité" et le rapport "Passé, présent et avenir des travaux de la CEMT en matière de sécurité routière". Les propositions découlant de cet exercice seront intégrées dans le nouveau programme triennal de travail de la Conférence.
- Défini les conditions de mise en oeuvre et de suivi de l'objectif indicatif de réduction de 50 % du nombre de tués fixé par le Conseil des Ministres.

- Suivi les conditions d'application dans les différents pays des Recommandations clés de la CEMT en matière de sécurité routière et préparé un rapport sur ce sujet pour 2003.
- Arrêté des thèmes prioritaires à traiter dans le cadre du prochain programme de travail triennal de la Conférence.

En outre, une étude faite par des pairs sur la politique de sécurité routière en Lituanie a été finalisée en 2003. Supervisée par le Groupe sur la sécurité, elle constitue la première d'une série d'études "sur le terrain". L'équipe d'évaluation pour l'exercice réalisé sur le cas de la Lituanie était composée d'experts provenant d'Autriche, des Pays-Bas et de Suède.

Transport routier

Deux sujets principaux préparés par le Groupe sur le transport routier ont retenu l'attention du Conseil des Ministres tenu à Bruxelles en avril 2003 : les aspects sociaux du transport routier, la réforme du contingent multilatéral.

■ *Aspects sociaux*

Pour ce qui concerne les aspects sociaux du transport routier, le Conseil des Ministres a adopté une Résolution concernant l'établissement d'un système d'observation de la mise en œuvre des réglementations sur les temps de conduite et de repos. Cette Résolution répond à un mandat antérieur du Conseil des Ministres qui avait demandé que soient établis une assistance mutuelle et un système d'information entre les pays membres de la CEMT pour les infractions commises au regard de l'AETR ou de réglementations équivalentes, principalement le Règlement 3820/85 de l'Union européenne.

Pour plus d'informations, voir le Communiqué de presse reproduit page 27 de cette publication.

L'adoption de cette Résolution marque un pas concret vers l'harmonisation de la mise en œuvre des réglementations sociales existantes dans les pays membres de la CEMT. Les progrès ainsi réalisés en vue d'une harmonisation sociale plus poussée pourraient ouvrir la voie à de nouvelles décisions en vue d'une plus grande libéralisation du marché des transports routiers internationaux.

■ *Contingent multilatéral*

La réforme du contingent multilatéral a constitué incontestablement l'un des temps forts de la session de Bruxelles, le Conseil des Ministres ayant été à cet égard saisi de deux documents principaux.

Le Conseil des Ministres a tout d'abord adopté une Résolution destinée à améliorer la gestion du système de contingent d'autorisations multilatérales de la CEMT. Cette Résolution contient plusieurs mesures visant à réformer l'administration et le contrôle du système du contingent.

Pour plus d'informations, voir le Communiqué de presse reproduit page 28 de cette publication.

Dès lors, le Groupe sur le transport routier a poursuivi les actions entreprises concernant :

- L'application et le contrôle harmonisés sur les temps de conduite et de repos avec notamment la définition d'une procédure d'échange d'informations sur les infractions commises à l'AETR ou à une réglementation équivalente.
- L'établissement d'un lien entre l'augmentation du contingent multilatéral de la CEMT et le respect des conditions sociales (malgré les réticences exprimées par plusieurs délégations et la réserve générale de l'Autriche).
- La définition et l'harmonisation internationales des temps de travail.
- Les conditions d'accès au marché du transport routier de marchandises, harmonisées sur le plan international.

Un Séminaire sur l'accès et le maintien dans la profession de transporteur routier international a eu lieu le 13 juin 2003. Les résultats de ce séminaire seront analysés et devraient donner lieu à des recommandations-cadre sur la formation initiale et continue des chauffeurs professionnels. La généralisation éventuelle à l'espace couvert par la CEMT de l'attestation du conducteur et des dispositions déjà prises au sein de l'Union Européenne est aussi à l'étude.

Pour répondre aux demandes du Conseil des Ministre relatives au contingent multilatéral, le Groupe sur le transport routier prépare des propositions sur une réforme du système, avec des instructions précises sur l'utilisation pratique du contingent.

Par ailleurs, le problème du contingent multilatéral devant être abordé dans un contexte plus global (comprenant la réglementation économique, les systèmes de taxation, la mise en oeuvre effective des mesures arrêtées...), le Groupe poursuit l'examen du cadre réglementaire général régissant les transports routiers en Europe.

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 2003 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, une révision complète du chapitre maritime, ainsi qu'un nouveau chapitre concernant les accidents de la route.

- La version Web du Questionnaire commun des statistiques de transports terrestres qui collecte les données 2002.
- La brochure annuelle "Evolution des transports, 1970-2002".
- Le Rapport statistique sur les accidents de la route en 2001.

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 2003, quatre enquêtes trimestrielles ont été réalisées et les informations ainsi recueillies ont été rendues accessibles sur le site web de la CEMT : www.oecd.org/cem/stat/conjunct/indexfr.htm.

L'objectif de l'enquête qui a été réalisée sur les investissements dans les infrastructures de transport, est d'élaborer sur la base des données 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. Cependant, en raison de la qualité des informations collectées, il s'est avéré nécessaire d'effectuer des investigations supplémentaires sur les données ; en conséquence, la publication des résultats de cette enquête ne devrait intervenir qu'au milieu de l'année 2004.

Transports urbains durables

Le Groupe de direction sur le transport urbain durable a poursuivi en 2003 son travail relatif à la mise en œuvre de stratégies intégrées dans le cadre du projet CEMT intitulé "les politiques en matière de transport urbain durable : aller vers une meilleure mise en œuvre".

En 2003, le Groupe a finalisé une étude sur les stratégies et politiques nationales en matière de cyclisme, qui examine comment la définition d'un cadre national peut améliorer la réalisation d'infrastructures et la mise en œuvre de mesures pour les cyclistes. Ce rapport a été demandé par les Ministres en 2001 lors du Conseil de Lisbonne et sera présenté lors du Conseil de Ljubljana en 2004.

En novembre 2003, Washington D.C. a été le premier rendez-vous d'une série de trois ateliers régionaux destinés à étudier et "tester" les recommandations formulées en 2001 à propos de la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable compte tenu des particularités institutionnelles et des caractéristiques politiques de différentes régions.

Les trois journées de l'atelier organisé sous l'égide de l'US Department of Transportation et intitulé "Mettre en œuvre avec succès des politiques de transport urbains durables" ont permis d'examiner comment les pays – en particulier les Etats-Unis avec leur système de gouvernement fédéral – établissent le lien entre l'identification, d'une part, et la mise en œuvre concrète, d'autre part, des stratégies efficaces de transport urbain durable.

Environ 100 professionnels du transport et de la planification venant tant des Etats-Unis que d'Europe ont assisté à cet atelier qui a permis de comparer et de confronter, entre autres, les approches financières, l'utilisation des technologies et les cadres de travail réglementaires et institutionnels du transport urbain.

Les conclusions de cet événement américain ainsi que celles de l'atelier qui se tiendra en 2004 à Moscou, et celui qui aura lieu à Tokyo en 2005 serviront de contribution à l'élaboration d'un Guide de bonnes pratiques pour les gouvernements, qui sera présenté aux Ministres en 2005 ou 2006.

Transport et environnement

Le Groupe sur les transports et l'environnement a préparé une série de documents et d'événements en prévision du débat sur les politiques de développement durable inscrit à l'ordre du jour de la réunion du Conseil des Ministres de Bruxelles, en 2003. Il a élaboré une Résolution sur les carburants sans soufre, qui énonce la politique visant à assurer la mise à disposition des carburants sans soufre à l'échelle du continent, en mettant l'accent sur la Russie et ses pays voisins. Une stratégie détaillée d'approvisionnement de ces carburants en Russie a été définie en collaboration avec l'Agence de recherche sur les transports (NIIAT) et présentée lors d'une conférence de haut niveau organisée par le Ministère des transports et la Société pétrolière Yukos, à Moscou, en décembre 2003.

Les Ministres ont également adopté une Résolution sur l'évaluation et la prise de décision en vue d'une politique intégrée des transports et de l'environnement en 2003. Cette Résolution avait été élaborée par le Groupe pour définir les meilleures pratiques en matière d'évaluation de projets et de politiques de transport et pour améliorer la transparence des processus décisionnels, ce qui revêt une importance primordiale pour l'intégration des politiques de transport et d'environnement. La Résolution est appuyée par un rapport intitulé "Evaluation et prise de décision pour des transports durables" qui fait le point sur l'expérience acquise en ce domaine dans sept pays membres.

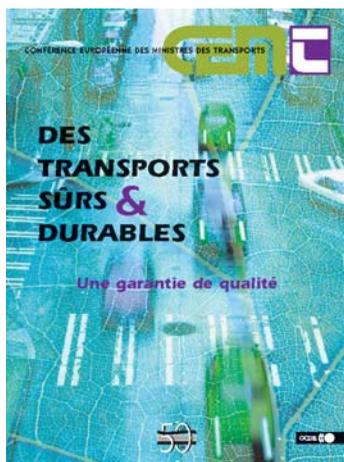
Les Ministres ont par ailleurs examiné les conclusions d'un séminaire intitulé "Comment agir sur les déterminants de la demande de transport" organisé par le Groupe et la Présidence de la CEMT, à Bruxelles, en décembre 2002. On trouvera les détails de ce séminaire dans le rapport annuel de l'an dernier, mais les Ministres ont décidé d'y donner suite en organisant une conférence pour examiner les exemples de réussite de la gestion de la demande à l'aide

des redevances d'utilisation. Cette conférence s'est tenue à Londres en janvier 2004, en collaboration avec Transport for London. On trouvera plus de renseignements à ce sujet sur le site www.oecd.org/cem/topics/env/London04.htm.

Le Groupe a rédigé à l'intention des Ministres son troisième rapport sur le suivi des émissions de CO₂ des voitures neuves, conformément à la Déclaration conjointe de la CEMT et de l'industrie automobile sur la réduction des émissions de CO₂. Le rapport a confirmé la diminution des émissions et de la consommation de carburant mesurées lors des essais de voitures neuves arrivant sur le marché. En 2001, les émissions moyennes enregistrées pour les voitures neuves des constructeurs membres de l'ACEA dans l'UE sont tombées à 164 grammes de CO₂ par km, soit une diminution de 11 % par rapport à 1995, qui s'inscrit dans une tendance ininterrompue à la baisse. Des réductions ont été enregistrées chaque année pour tous les pays. Les chiffres montrent que l'ACEA a respecté son engagement de réduire les émissions mesurées lors des essais à un niveau variant entre 165 et 170 g/km d'ici à 2003 dans le cadre de l'accord volontaire qu'elle a conclu avec la Commission européenne et qu'elle est en bonne voie d'atteindre l'objectif de 140 grammes de CO₂ par km qu'elle s'est fixé pour 2008 (soit une réduction de 25 % par rapport à 1995). Cette évolution continue de représenter la contribution la plus importante dans le secteur des transports aux mesures prises à ce jour en vue de respecter les engagements de réduction des émissions de CO₂ pris dans le cadre du protocole de Kyoto de 1997.

En 2003, le Groupe a également entrepris l'examen de l'écart entre les émissions de CO₂ sur route et les émissions mesurées lors des essais de véhicules neufs en vue de déterminer quelles nouvelles technologies et améliorations de conception offrirait le meilleur potentiel de réduction des émissions sur route. Ce travail est mené en collaboration avec l'Agence internationale de l'énergie (AIE). Toujours avec l'AIE, le Groupe poursuit son travail sur la réduction des émissions de CO₂ en agissant sur le comportement au volant, en collaborant au projet OPET/CE sur les transports www.opet-network.net/opetnetworkinfo/areaofwork/transport.html.

PUBLICATIONS DE LA CEMT EN 2003



Des transports sûrs et durables : Une garantie de qualité

La sécurité routière englobe généralement trois éléments, à savoir, la route, le véhicule et le conducteur ou, selon la terminologie employée par la CEMT, l'infrastructure, le véhicule et le comportement humain. Pour promouvoir la sécurité routière, il faut également s'intéresser à un éventail de thèmes plus large – 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 faite par un représentant du programme "vision zéro" adopté par le Parlement suédois à l'automne 1997. L'idée qui sous-tend le programme "vision zéro" est la suivante : personne ne devrait être tué, grièvement blessé ou handicapé suite à un accident de la circulation routière.

A l'invitation des autorités tchèques, le séminaire a eu lieu en mars 2002 à Prague. De nombreuses organisations responsables des politiques et des travaux en matière de sécurité routière y ont participé, qu'elles soient gouvernementales ou non gouvernementales.

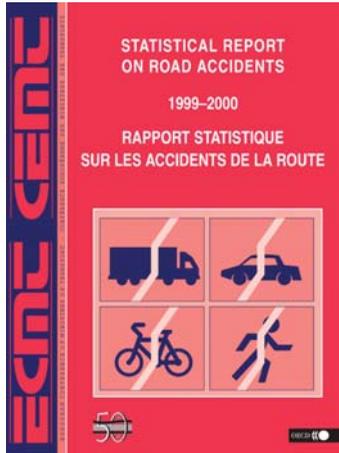
(75 2003 03 2 P) ISBN 92-821-2303-0, mars 2003, 244 pages.

Gérer les déterminants de la demande de transport

L'objectif du séminaire était de passer en revue les déterminants clés de la demande de transport, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du domaine de responsabilités traditionnel des ministères des transports, et d'identifier les mesures susceptibles d'influer sur ces facteurs clés. Lors du séminaire, les débats entre les professionnels du transport et ceux de l'environnement ont démontré une large entente concernant la gestion de la demande et les instruments qui devraient être utilisés en ce sens. Quelques cas de "bonnes pratiques" ont été identifiés, notamment dans les domaines du transport intégré, de la planification de l'utilisation des sols et des redevances pour l'utilisation des infrastructures. La conclusion du séminaire est que l'heure est venue de mettre en œuvre des politiques de gestion de la demande sur une large échelle.



(75 2003 05 2 P) ISBN 92-821-2376-6, mars 2003, 145 pages.



Rapport statistique sur les accidents de la route 1999-2000

Comment appréhender les accidents de la route et comment rendre compte de situations parfois contrastées selon les pays ? Quelles tendances se dégagent des statistiques récentes et quels en sont les facteurs sous-jacents ? Quelles sont les principales mesures de sécurité routière récemment adoptées ? Le Rapport statistique sur les accidents de la route constitue un ouvrage de référence pour tous ceux qui s'intéressent à ces questions.

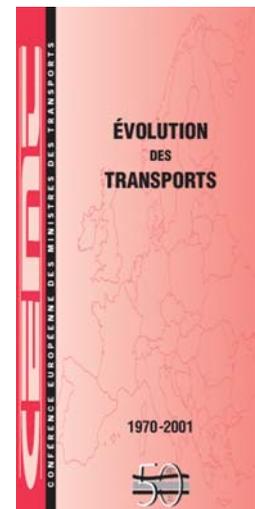
Cette nouvelle édition rend compte de l'évolution des accidents de la route pour la période 1999-2000 dans les 41 pays membres de la CEMT, ainsi que dans 5 de ses pays associés (l'Australie, le Canada, les Etats-Unis, le Japon, la Nouvelle-Zélande) et un pays observateur (le Maroc). Ce rapport fournit des informations chiffrées sur l'évolution de 1990 à 2000 du nombre de véhicules routiers, d'accidents corporels, de tués et de victimes (tués et blessés) pour ces pays, pris séparément et dans leur ensemble. Il met également l'accent sur un certain nombre d'éléments à ne pas négliger dans l'analyse de la situation et dresse ainsi un bilan dynamique de la réalité routière.

(75 2003 01 3 P) ISBN 92-821-0299-8, mars 2003, 124 pages.

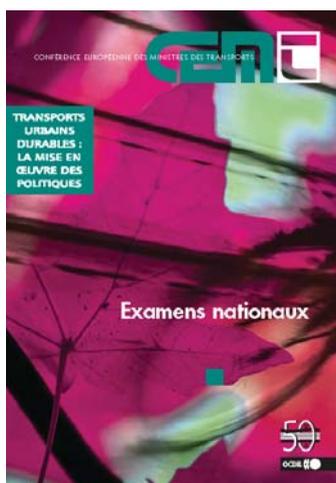
Evolution des transports 1970-2001

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 de tous les 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.



Transports urbains durables : la mise en oeuvre des politiques Examens nationaux



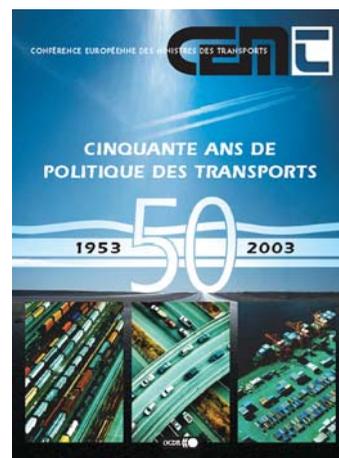
Ce rapport passe en revue l'expérience de onze pays européens (y compris la Russie) et des États-Unis dans l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques de transports urbains durables. Des rapports nationaux et une analyse synthétique permettent de tirer des leçons des politiques qui marchent, des cadres institutionnels et financiers appropriés et des partenariats innovants qui favorisent une concertation efficace et une mise en oeuvre responsable.

(75 2003 08 2 P) ISBN 92-821-0311-0, décembre 2003, 304 pages.

Cinquante ans de politique des transports : Succès, échecs et nouveaux défis

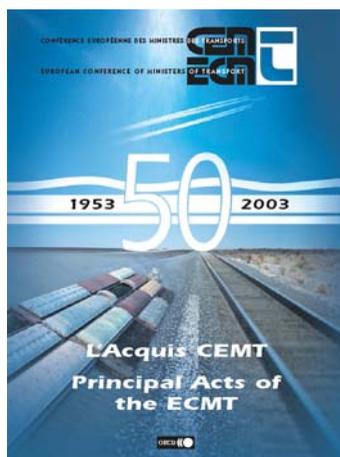
La politique des transports pourrait bien être parvenue à un tournant. La croissance prévue du trafic ne pourra être gérée selon les méthodes traditionnelles qui consistent à accroître la capacité infrastructurelle. De nouvelles incitations, une nouvelle tarification, et de nouveaux instruments pour mieux gérer l'investissement et la demande seront nécessaires. Afin de répondre aux défis qui se font jour, cette publication suggère un certain nombre d'orientations stratégiques pour la politique des transports pour les années à venir.

Le lecteur trouvera également dans cette publication un document de synthèse présenté lors de la 87^{ème} session du conseil des Ministres qui a été marquée par la célébration des 50 années d'existence de la CEMT.



(75 2003 09 2 P) ISBN 92-821-0314-5, septembre 2003, 136 pages.

L'acquis CEMT, 1953-2003



Cette publication décrit les principales décisions du Conseil des Ministres depuis la création de la Conférence en 1953 jusqu'au 1er janvier 2003. Il réduit à l'essentiel les Actes du Conseil des Ministres et établit ce qui constitue à ce jour l'Acquis CEMT après cinquante années d'existence de la Conférence. Cent vingt documents (Résolutions, Déclarations, Recommandations, Conclusions, etc.) ont été soumis à l'appréciation des différents groupes de travail afin de choisir les textes essentiels à inclure dans l'Acquis, un exercice qui constitue un préalable à tout examen de la mise en oeuvre effective des principales décisions du Conseil des Ministres.

Le texte complet des documents constituant cet Acquis est reproduit dans le CD-ROM joint à cette publication. Il est également disponible sur le site Internet de la CEMT à l'adresse suivante : www.oecd.org/cem/online/acquisfr.htm

(75 2003 11 3 P) ISBN 92-821-0321-8, octobre 2003, 50 pages.

La réforme des taxes et des redevances dans les transports

Cette publication examine les principes économiques qui sous-tendent les systèmes fiscaux les plus efficaces et fournit un cadre en vue de comparer les taxes et les redevances à l'échelle internationale. Elle analyse les effets potentiels d'une réforme des taxes et des redevances du secteur des transports visant à optimiser leur efficacité. Elle étudie notamment les changements susceptibles de se produire en matière de prix et de taxes, tant pour les automobilistes et les transporteurs routiers que pour les utilisateurs de services de transport. Le rapport s'intéresse également à l'impact que les disparités fiscales entre pays ont sur leur compétitivité au niveau international.



(75 2003 10 2 P) ISBN 92-821-0318-8, décembre 2003, 208 pages.



Table Ronde 122

Transport et manifestations exceptionnelles

Les manifestations sportives, culturelles ou festives de grande envergure se multiplient. Elles ne constituent toutefois pas un ensemble homogène. Pour s'en convaincre, il suffit de comparer la Coupe du Monde de football et le Tour de France cycliste. Chacune de ces manifestations a ses caractéristiques propres.

Développer une réflexion globale sur les transports à l'occasion de tels événements est tout à fait nouveau. Les manifestations exceptionnelles génèrent des flux importants de visiteurs et nécessitent une intendance souvent très lourde. Elles exigent des moyens spécifiques en termes de transport et de logistique. La sécurité des transports est également cruciale lors de tels événements.

La Table Ronde a examiné diverses expériences en Europe et dans le monde. Il en ressort que des objectifs ambitieux en matière de transport contribuent à la qualité de l'événement.

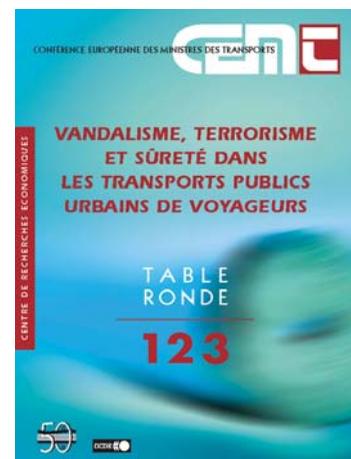
Chaque expérience est pratiquement un cas unique et l'une des principales conclusions de la Table Ronde est qu'il faudrait que chaque manifestation ainsi que ses conditions d'organisation et de déroulement soient référencées. On pourrait ainsi constituer une "mémoire" accessible à tout candidat à l'organisation d'un tel événement. Cette Table Ronde est une première étape dans cette démarche.

(75 2003 04 2 P) ISBN 92-821-2305-7, mars 2003, 372 pages.

Table Ronde 123

Vandalisme, terrorisme et sûreté dans les transports publics urbains de voyageurs

Plus de sûreté dans les transports publics veut également dire une fréquentation de ces transports en hausse en heures creuses, une baisse des coûts de réparation des dommages, un taux d'absentéisme du personnel en baisse et une moindre perturbation des services. Les pouvoirs publics ne peuvent donc se désintéresser du problème du vandalisme dans les transports publics.



Le lecteur trouvera dans cette publication les recommandations que la Table Ronde a formulées pour combattre les actes de vandalisme : l'institution de partenariats locaux qui associent tous les acteurs de la prévention, de l'intervention et de la répression, l'échange d'expériences, la rédaction de guides pratiques sur les mesures de prévention et sur la conception des infrastructures, des informations sur les succès et échecs. Une classification de chacune des mesures ferait ainsi partie de l'action urgente à entreprendre par les pouvoirs publics nationaux et internationaux confrontés à un problème d'ampleur croissante.

Le terrorisme quant à lui nécessite un traitement spécial devant l'impératif que la lutte contre ce phénomène soit abordée à grande échelle, compte tenu de ses spécificités et du changement de nature qu'il connaît depuis le 11 septembre 2001. Mais, là aussi, une exigence de coopération internationale transparait et la Table Ronde a souligné différentes pistes à ce sujet dont le lecteur pourra prendre connaissance en consultant cette publication.

(75 2003 07 2 P) ISBN 92-821-0302-1, juin 2003, 172 pages.

VIENT DE PARAÎTRE

- *Evaluation et prise de décision pour des transports durables*
(75 2004 02 2 P) ISBN 92-821-1312-4, mars 2004, 254 pages.
- *Evolution des transports 1970-2002*
(75 2004 01 2 P) ISBN 92-821-0324-2, avril 2004, 72 pages.

PUBLICATIONS A PARAÎTRE

- *Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques*
Hongrie
- *Réforme de la réglementation des chemins de fer en Russie*
- *Améliorer l'accès aux transports publics*
- *Table Ronde 124*
Politiques spatiales et transports : le rôle des incitations réglementaires et fiscales
- *Table Ronde 125*
L'intégration européenne des transports ferroviaires de marchandises

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
Comité des Recherches économiques	Urban KARLSTROM (Suède)	Andreas KOPP
Lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports	Jack SHORT (CEMT)	Mary CRASS
Intégration des nouveaux pays Membres	Wojciech ZARNOCH (Pologne)	Karoly LOTZ Alain RATHERY
Sécurité routière	Björn STAFBOM (Suède)	Sophie FOUVEZ
Statistiques	Claudine LAGUZET (France)	Mario BARRETO
Transport combiné	Henri MAILLARD (Belgique)	Sophie FOUVEZ
Transport et environnement	Ueli BALMER (Suisse)	Stephen PERKINS
Transport routier	Zoltan KAZATSAY (Hongrie)	Sophie FOUVEZ
Transport urbain durable	Pat MANGAN (Irlande)	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 91 62
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 LÉBOUC**, 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.boï@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 19
Documentation, Maintenance Web, Mots de passe
- **Marian ASHWORTH**
marian.ashworth@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 27
Documentation
- **Jane MINOUX**
jane.minoux@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 94 35
Publications
- **Aline PLEZ**
aline.plez@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 94 35
Publications
- **Penny RECURT, Assistante**
penelope.recurt@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 14
Maintenance informatique

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

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



Pays Membres

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



Site Internet de la CEMT **www.oecd.org/cem/**

ADRESSE POSTALE ■

CEMT, 2 rue André Pascal, F-75775 PARIS CEDEX 16
Tél. (33-1) 45 24 97 11 - Fax (33-1) 45 24 97 42
e-mail: ecmt.contact@oecd.org

BUREAUX ■

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

Pays Associés

Australie, Canada
Corée, Etats-Unis, Japon
Mexique, Nouvelle-Zélande

Pays Observateur

Maroc

