

COMMUNIQUÉ CONJOINT DES MINISTRES DES TRANSPORTS DE LA CEMT

[CEMT/CM(98)26]

A sa session de Berlin, le Conseil des Ministres de la CEMT a adopté un Communiqué relevant de la politique générale des transports. Dans ce document qui devait être présenté en tant que contribution de la CEMT à la Troisième Conférence Paneuropéenne sur les Transports (Helsinki, 23-25 juin 1997), le Conseil a d'une part, défini le rôle actuellement dévolu à la CEMT dans l'Europe élargie et d'autre part, indiqué, dans ce contexte, les orientations à suivre en matière de politique des transports au cours des prochaines années.

C'est ainsi que le texte, en s'appuyant sur la Déclaration de Crète (Déclaration de la Deuxième Conférence Paneuropéenne tenue en Crète au mois de mars 1994), mais aussi sur les initiatives prises à ce jour dans d'autres enceintes pour promouvoir une politique paneuropéenne des transports, met plus spécialement l'accent sur un certain nombre de principes de base devant désormais faire partie intégrante d'une telle politique, en complément de ceux déjà retenus dans la Déclaration de Crète. Il identifie ensuite les domaines dans lesquels des progrès substantiels restent à accomplir et, pour chacun d'entre eux, les dispositions que la CEMT entend mettre en oeuvre dans son propre cadre institutionnel.

Compte tenu de l'intérêt général de ce Communiqué, il paraît opportun de reproduire ci-après son texte intégral tel qu'il a été communiqué à la Conférence d'Helsinki.

PREAMBULE

Plusieurs initiatives ont été prises pour préparer la nouvelle Europe des transports après les changements géopolitiques profonds qui se sont produits sur ce continent au cours de la décennie écoulée. Elles ont en toute logique conduit généralement à une adaptation des formes de coopération mises en place auparavant. Mais elles ont aussi donné lieu au développement de nouvelles formules visant à rassembler à une très large échelle toutes les forces actives du secteur, dans le cadre de Conférences paneuropéennes sur les transports.

Après avoir déjà présenté à la première de ces Conférences, tenue à Prague, ses vues sur les "Lignes directrices pour la politique des transports dans une Europe intégrée", elle a préparé, conformément à son rôle de forum de coopération politique en matière de transport au niveau paneuropéen, le présent document pour la Conférence d'Helsinki qui doit avoir lieu en juin 1997.

La CEMT partage la vision globale qui a inspiré la Déclaration de Crète et souscrit tout à fait à l'ensemble des principes de base formulés dans cette Déclaration. La CEMT estime cependant que ces principes méritent d'être complétés et en partie mis à jour à la lumière des développements

les plus récents, des besoins et contraintes qui en découlent, et aussi des sensibilités particulières de certains pays européens n'appartenant pas à l'Union Européenne.

Si donc l'objectif général à atteindre -- celui d'un système paneuropéen de transport cohérent, efficace, sûr et compatible avec le postulat du développement durable -- ainsi que le modèle économique pour le fonctionnement de ce système -- celui d'un accès libéralisé aux marchés concurrentiels des transports -- fait dès à présent l'objet d'un consensus bien établi, il n'en reste pas moins de sérieuses difficultés à surmonter en vue de sa réalisation. Il est évident que, dans l'Europe élargie, les divers pays ou groupes de pays ne se trouvent pas dans la même situation de départ. D'importantes disparités subsisteront pendant longtemps encore pour ce qui est de l'état des infrastructures de transport, des équipements et de la qualité des services. D'autres obstacles sont nés de la géographie ou même de l'histoire. Tous les partenaires en présence ne tirent pas nécessairement les mêmes avantages du processus déclenché et les modifications des règles concernant les transports dans les pays de l'Europe centrale et orientale entraînent des coûts d'ajustement à court terme qui ne frappent pas dans la même mesure les différents pays et les différents opérateurs. Toute mesure concrète doit être définie et appliquée dans un contexte spécifique à chaque pays et résulter ainsi de la recherche d'un équilibre entre les priorités particulières retenues (par exemple dans les domaines social et fiscal, au regard de la protection de l'environnement, de l'aménagement du territoire, etc.) et les conflits et contraintes en termes de ressources qui s'y rattachent.

Puisqu'un tel objectif ne peut pas être atteint partout et dans l'immédiat, il convient de créer les conditions-cadres permettant à tous les pays concernés, malgré les difficultés énoncées, du moins d'avancer dans la même direction et d'effectuer des pas concrets dans le sens voulu.

De par leur fonction, les Ministres des transports s'intéressent non seulement à la formulation des politiques à mener dans leur champ d'attribution, mais aussi à leur application effective. Dans cette perspective, l'attention de la CEMT porte tout particulièrement sur les démarches pragmatiques à entreprendre afin de parvenir, à partir de l'acquis partagé, à la situation souhaitée.

Dans le contexte ainsi tracé, le présent Communiqué met plus spécialement l'accent sur la voie que la CEMT estime la plus appropriée à suivre au cours des prochaines années et les dispositions qu'elle compte prendre à cette fin dans son propre cadre institutionnel.

COMMUNIQUÉ CONJOINT

Le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), réuni à Berlin les 21 et 22 avril 1997 :

1. **Se félicite des démarches entreprises jusqu'à présent pour promouvoir une politique paneuropéenne des transports** par les institutions de la Communauté Européenne ainsi que par les organisations intergouvernementales responsables pour les transports dans leurs domaines de compétence respectifs, en particulier par l'établissement de la législation communautaire applicable au secteur, par plusieurs Accords entre la Communauté et d'autres pays européens, par les Conventions et Accords élaborés dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), les Résolutions pertinentes adoptées par la Conférence Européenne pour l'Aviation Civile (CEAC) et par la CEMT elle-même¹.

2. **Conçoit le rôle de la CEMT**

- **comme devant aider, en sa qualité de forum politique, à la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports** qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- **comme devant aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne (UE) /Espace Economique Européen (EEE) et les autres parties de l'Europe.**

Il rappelle qu'en vertu de ce dernier rôle, il a d'ores et déjà adopté toute une série de Résolutions ayant pour objet d'étendre autant que possible l'acquis communautaire à l'ensemble des pays Membres de la Conférence².

Par ailleurs, le contingent multilatéral pour le transport international de marchandises par route, instauré dans le cadre de la CEMT et élargi au cours des dernières années à l'ensemble de ses nouveaux pays Membres, concourt à l'objectif d'une intégration progressive des marchés des transports au niveau paneuropéen³.

3. **Appuie les initiatives prises à ce jour dans d'autres enceintes en faveur d'une approche d'ensemble à l'égard du développement intégré et durable des services et réseaux de transport, et plus particulièrement les suivants :**

- Le Livre blanc de la Commission Européenne sur le développement futur de la politique commune des transports et les conclusions du Conseil de l'Union Européenne sur ce sujet.
- Le programme d'action 1995-2000 de la Commission Européenne pour la politique commune des transports.
- Le Livre blanc de la Commission Européenne sur la préparation des Etats associés de l'Europe Centrale et Orientale à leur intégration dans le marché intérieur de l'Union.
- Les différents Conventions et Accords européens afférents aux transports établis dans le cadre de la CEE/ONU.
- La Déclaration de la Deuxième Conférence Paneuropéenne sur les Transports (Crète, mars 1994).

4. **Souligne la position énoncée dans la Déclaration de Crète selon laquelle une politique paneuropéenne des transports doit être une politique d'ensemble conçue comme un tout, tenant pleinement compte des principes définis dans la section B 1-5.**

5. **Appuie la démarche convenue dans la Déclaration de Crète sur la suite des travaux destinés à définir le cadre d'une politique paneuropéenne des transports et sur le développement d'un système de transport cohérent en Europe (Points listés dans la section C 1-9).**

6. Considère comme approprié, en vue du développement futur d'une politique paneuropéenne des transports, de compléter les principes de la Déclaration de Crète par les éléments additionnels suivants :

- reconnaître que, dans le cadre d'une économie tournée vers le marché, un équilibre satisfaisant doit être trouvé entre la contribution globale des transports au développement socio-économique d'une part, et la protection de l'environnement et la sécurité d'autre part dans l'intérêt d'une **mobilité durable**.
- attacher une attention particulière au **principe de subsidiarité**, selon lequel une mesure n'est prise au niveau multilatéral que si les objectifs de la mesure proposée ne peuvent être atteints de façon satisfaisante au niveau individuel des pays ou sur le plan interne.
- souligner l'importance de **promouvoir** un cadre approprié pour le développement des modes de transport respectueux de l'environnement et sûrs, comme le rail, la navigation intérieure, le transport maritime à courte distance et le **transport intermodal**, en particulier le transport combiné.
- reconnaître le rôle primordial joué par le **transport routier** en raison de sa souplesse, de son efficacité et du fait que c'est un mode plus particulièrement bien adapté aux courtes distances et aux zones à faible densité de population, de même comme lien entre modes différents.
- insister sur l'importance de favoriser **l'interopérabilité** tant à l'intérieur qu'entre les différents modes afin de créer des systèmes de transport efficaces qui garantissent de très nombreuses possibilités d'accès et interconnexions.
- rappeler le besoin de promouvoir la cohésion économique et sociale et d'aider à réduire les disparités régionales en tenant compte des **spécificités des régions insulaires, enclavées ou éloignées**, où les systèmes de transports et les connexions avec les grands réseaux de transport doivent encore être améliorés.
- S'agissant des **aides gouvernementales** et compte tenu des caractéristiques spéciales du secteur des transports, souligner le besoin de transparence dans le financement des opérateurs tant publics que privés afin d'éviter le manque d'efficacité et les distorsions de concurrence.

7. Pour faciliter le commerce et le développement économique du Continent d'une manière durable, et en se référant aux principes de base susmentionnés, il considère que des progrès substantiels restent à accomplir dans les domaines suivants :

- Elaboration et coordination des politiques générales des transports.
- Développement progressif des infrastructures de transport européen, l'objectif étant de parvenir à un système intégré et cohérent.
- Amélioration de la protection de l'environnement, de la sécurité et de l'accessibilité du système de transport.
- Libéralisation progressive de l'accès aux marchés et adaptation des structures des marchés dans le but de renforcer la concurrence.

- Harmonisation et amélioration des conditions de concurrence, y compris des aspects sociaux, et l'application équitable et non-discriminatoire des dispositions correspondantes.
- Réduction des obstacles à une intégration plus étroite de tous les pays européens, en particulier élimination des obstacles aux passages des frontières, et garantie de la sûreté des opérations de transport.

8. Considère qu'il faut tout particulièrement dans les années à venir :

- **Au niveau de l'élaboration et de la coordination des politiques générales de transport**

Continuer à rechercher des politiques et des pratiques coordonnées dans tous les pays européens, en éliminant les distorsions et les facteurs d'inefficacité. Ceci nécessitera d'anticiper les nouveaux problèmes et de réagir rapidement à leur égard, tout en s'appuyant sur une analyse approfondie et bien fondée des problèmes existants.

A cet effet, la CEMT :

- *continuera à favoriser le processus d'intégration par toute une série d'actions et de contributions politiques, en constituant un forum permettant un dialogue ouvert et tourné vers l'avenir, en réalisant des études, en procédant à des analyses des politiques mises en oeuvre et en favorisant l'échange d'informations.*
- *poursuivra ses travaux de recherches économiques dans une perspective européenne à travers ses Tables Rondes et ses symposiums. Les résultats de la recherche serviront à un stade précoce de support aux discussions politiques de sorte que les solutions aux problèmes naissants puissent être examinées sans délais. Ces activités seront soutenues par le développement de statistiques de transport améliorées.*

- **Au niveau des infrastructures**

Développer plus avant les infrastructures de transport par l'aménagement et l'utilisation intelligente des réseaux, une meilleure gestion des trafics, une interconnexion de réseaux transeuropéens de l'UE avec les autres parties de l'Europe, un financement adéquat. Il faudra adopter une approche intermodale afin de coordonner de façon plus efficiente les plans d'investissements d'importance internationale des pays Membres, conformément aux principes et procédures établis conjointement par les différentes organisations concernées dans le but de prendre en compte tant les besoins de développement économique que l'impact sur l'environnement. La CEMT se félicite à cet égard de l'initiative prise par la Commission Européenne en vue de promouvoir des systèmes d'infrastructures en tant qu'élément constitutif important pour la constitution d'un réseau de transport paneuropéen ; une telle action ne pourra que contribuer à assurer une connexion appropriée entre le réseau de l'UE et celui des autres pays de la CEMT.

A cet effet, la CEMT qui a apporté, en coopération étroite avec l'UE et la CEE/ONU, sa contribution aux documents pertinents en ce domaine préparés pour la Conférence d'Helsinki :

- *continuera de procéder à un examen politique périodique des tendances du trafic en Europe, des prévisions de trafic, des évolutions des marchés, des investissements dans les infrastructures des transports et étendra le champ couvert par ces études afin de fournir des informations véritablement pertinentes aux décideurs politiques.*
- *contribuera à mieux appréhender les problèmes tendant à l'imputation des coûts d'infrastructures et à l'harmonisation des approches permettant leur allocation au niveau international. Ceci sera fait à partir d'un inventaire sommaire de systèmes fiscaux applicables au transport routier dans les pays de la CEMT et d'une analyse des effets concrets de la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation ferroviaires lorsque cette séparation a été réalisée.*

La CEMT invite instamment ses pays Membres qui ne l'ont pas encore fait à adhérer aux Accords AGTC (Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes), AGR (Accord européen sur les grandes routes de trafic international) et AGC (Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemins de fer) de la CEE/ONU. Elle recommande que l'AGN (Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale) soit ratifié dans un proche avenir.

– **Dans le domaine de l'environnement**

Il est particulièrement important que le transport se développe sur la base de pratiques qui prennent le mieux en compte l'environnement et conformément au principe de coût/efficacité ainsi qu'au concept de la durabilité. La définition et l'application pour les véhicules de normes plus strictes en matière d'environnement, l'internalisation des coûts externes et la réduction des émissions polluantes, particulièrement dans les zones urbaines, constituent des domaines où des progrès devraient être rapidement accomplis.

A cet effet, la CEMT :

- *poursuivra ses travaux sur la base du rapport sur l'internalisation des coûts externes soumis au Conseil des Ministres de Berlin et en coopération étroite avec l'OCDE et l'UE, en vue de parvenir à des approches harmonisées pour la définition de solutions appropriées.*
- *examinera la possibilité de nouvelles mesures dans le cadre du système du contingent multilatéral en vue d'encourager l'usage des véhicules les plus performants en matière d'environnement.*
- *procédera à une mise à jour de ses travaux sur les émissions de CO₂ par les transports et entreprendra une étude sur les moyens les plus efficaces sur le plan des coûts pour réduire de telles émissions.*
- *poursuivra le dialogue qu'elle a instauré avec les constructeurs automobiles de façon à suivre les progrès réalisés au niveau de l'application de la Déclaration conjointe adoptée en 1995, et soumettra tous les deux ans un rapport sur les résultats de ce dialogue.*
- *donnera une suite à l'étude qu'elle a réalisée avec l'OCDE sur les transports urbains⁴ et étendra cette analyse à de nouveaux pays Membres et à de nouvelles villes.*

La CEMT souhaite que la Conférence de la CEE/ONU sur les transports et l'environnement, prévue pour novembre 1997, débouche sur des progrès concrets en vue de l'introduction de normes harmonisées dans le domaine de l'environnement. Elle fournira une contribution active à cette Conférence.

– **Dans le domaine de la sécurité et de l’accessibilité du système de transport**

Une mobilité garantissant sécurité et accessibilité constitue un objectif important de la politique de transport. Bien qu’il y ait eu, dans le passé récent, une réduction significative des personnes tuées et blessées sur les routes, le tribut demeure beaucoup trop élevé et doit être diminué.

En ce qui concerne l’accessibilité, on a pu également enregistrer des progrès notables dans l’amélioration du système de transport pour des personnes à mobilité réduite. Le nombre de ces personnes augmente cependant régulièrement et beaucoup reste à faire pour parvenir à un système de transport sans barrière pour tous.

A cet effet, la CEMT :

- *continuera à mettre l’accent sur l’importance que revêtent les mesures visant à améliorer la sécurité et insistera auprès de ses pays Membres pour qu’ils appliquent totalement les nombreuses recommandations qu’elle a adoptées en matière de sécurité routière⁵. De manière plus spécifique, la CEMT organisera en Pologne en septembre 1997 un séminaire sur les stratégies de communication dans le domaine de la sécurité routière, et poursuivra ses travaux sur les usagers de la route particulièrement vulnérables.*
- *poursuivra ses efforts en vue d’accroître l’accessibilité aux transports pour les personnes à mobilité réduite et veillera à l’application effective de la Résolution globale sur ce sujet, adoptée par son Conseil des Ministres à sa session de Berlin.*

– **En matière d’accès au marché et de concurrence**

L’accès au marché et la concurrence entre tous les modes de transport doivent être développés pour plus d’efficacité. Plus particulièrement, dans le transport routier, là où une telle évolution ne s’est pas encore produite, il est indispensable de mettre en oeuvre, de manière ordonnée, un processus de privatisation. Il est également nécessaire de rendre plus efficaces et compétitifs le transport ferroviaire et le transport intermodal, et donc d’introduire progressivement des mesures permettant au rail d’exploiter pleinement ses capacités potentielles, par exemple en prenant des dispositions visant à ouvrir l’accès aux réseaux ferroviaires en tenant compte de l’expérience résultant du premier processus de libéralisation en cours. Les exploitants de chemin de fer, de transport par route, par voies navigables intérieures et de transport maritime à courte distance doivent coopérer afin de contribuer au développement du transport intermodal.

A cet effet, la CEMT :

- *poursuivra ses travaux sur la privatisation et la déréglementation afin de parvenir à un transport routier efficace et bien géré, spécialement dans les pays en transition, sur le suivi des progrès réalisés et fournira des avis sur les politiques à suivre.*
- *continuera d’utiliser son système de contingent multilatéral comme un important instrument de politique des transports dans une Europe élargie.*
- *se félicite de l’initiative prise par la Commission Européenne d’introduire de nouveaux développements dans la politique ferroviaire, et examinera toutes les mesures appropriées susceptibles de compléter, selon la même approche, les Résolutions déjà prises en ce domaine.*
- *procédera à un examen des progrès enregistrés dans les différents pays Membres au niveau de la réforme des chemins de fer, notamment eu égard à la séparation de*

l'infrastructure et de l'exploitation des services, et établira, à partir d'un bilan des résultats obtenu, sur ce sujet un rapport à l'intention de son Conseil des Ministres en 1998.

- *veillera de près à l'application par l'ensemble de ses pays Membres de ses Résolutions 94/6 et 97/2 sur les transports combinés, en particulier en ce qui concerne l'extension de la réglementation de l'UE/EEE sur les parcours routiers initiaux et terminaux.*
- *souhaite que, selon une démarche identique à celle précédemment utilisée pour la navigation intérieure, les questions concernant le transport maritime à courte distance soient prises en compte dans les travaux de la CEE/ONU visant à compléter l'Accord sur le transport combiné AGTC.*

– Dans le domaine de l'harmonisation des conditions de concurrence

Il est nécessaire d'accélérer, de manière complémentaire et selon une démarche parallèle, la convergence des dispositions juridiques et administratives ainsi que leur application d'une manière uniforme et non-discriminatoire, afin de promouvoir l'intégration des marchés en se fondant sur des critères élevés. Pour minimiser les distorsions de concurrence, les mesures suivantes sont nécessaires : application stricte des réglementations existantes, notamment celles relatives aux temps de conduite dans les transports routiers, de même qu'aux poids et dimensions, mise à l'étude de nouvelles règles relevant de l'harmonisation des conditions de travail. Il est en effet indispensable d'avoir à l'esprit toutes les questions sociales liées au transport (harmonisation des réglementations, adhésion aux accords existants, développements futurs au niveau des instruments techniques).

A cet effet, la CEMT :

- *a préparé, dans le prolongement de sa Résolution de Vienne sur l'accès au marché, un accord bilatéral type sur le transport routier et recommande son utilisation aux pays Membres à titre de première mesure visant à renforcer l'harmonisation.*
- *développera davantage son système de contingent multilatéral qui constitue un instrument important d'intégration des marchés et d'harmonisation des normes d'environnement et de sécurité, tout en prenant des mesures spéciales contre la falsification des autorisations.*
- *prend acte avec satisfaction des négociations engagées par l'UE sur les transports occasionnels de voyageurs par autobus et autocars qui constituent une suite à la Résolution de la CEMT sur ce sujet. Elle leur apporte son plein soutien et souhaite vivement leur aboutissement rapide.*
- *continuera à examiner les possibilités d'extension de la législation de l'UE à l'ensemble de l'Europe ; le cas échéant, elle adoptera à cette fin les Résolutions appropriées.*
- *organisera des Tables Rondes sur les problèmes sociaux liés aux transports et en tirera des enseignements pour la poursuite de ses actions dans ce domaine.*
- *recommande que tous ses pays Membres adhèrent à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), s'ils ne l'ont pas déjà fait.*
- *invite instamment ses pays Membres à abolir les redevances discriminatoires prélevées aux frontières ou sur les usagers de la route et toute autre mesure basée sur l'origine du véhicule, du chauffeur ou le chargement.*

– **Au niveau de la réduction des obstacles à une plus grande efficacité du système des transports**

Il existe un grand nombre d'obstacles qu'il convient de supprimer pour permettre un fonctionnement plus efficace du système des transports. Tout d'abord, il est nécessaire de réduire davantage les temps d'attente aux frontières et de simplifier les procédures douanières et autres procédures de contrôle aux passages des frontières. Il est également nécessaire d'améliorer la compatibilité technique des divers systèmes de transport, tant au sein des différents modes qu'à leur interface. Ensuite, il importe de trouver des solutions aux problèmes qui découleront de la croissance des trafics et de la congestion, en raison des possibilités réduites d'extension des réseaux, notamment dans les régions de l'Europe où la population est particulièrement dense ; la situation à cet égard devrait être améliorée par un recours accru aux systèmes télématiques et à des systèmes améliorés de gestion du trafic. En plus, il est essentiel de veiller à ce que le transport soit effectué de manière sûre et en toute sécurité, et que la criminalité, la fraude et les infractions à la loi soient considérablement réduites. Enfin, il est nécessaire, pour des raisons d'efficacité également, d'aller progressivement dans le sens d'une internalisation des coûts externes des transports.

A cet effet, la CEMT :

- *rappelle sa Résolution 94/5 sur la levée des obstacles lors des passages aux frontières pour le transport routier international de marchandises et recommande à ses pays Membres de mettre en oeuvre les mesures proposées dans cette Résolution, s'ils ne l'ont pas déjà fait.*
- *poursuivra ses travaux dans ce domaine ; en 1998, elle procédera à un examen de la situation et, s'il y a lieu, recommandera d'autres mesures.*
- *souhaite que les aides procurées par différentes institutions soient davantage coordonnées et que leur transparence soit améliorée.*
- *recommande à ses pays Membres d'adhérer à la Convention de la CEE/ONU sur l'harmonisation des contrôles aux frontières (en date d'octobre 1982), s'ils ne l'ont pas déjà fait.*
- *continuera l'analyse de certains aspects spécifiques de l'interopérabilité, en particulier dans le cas du transport par rail.*
- *travaillera plus spécifiquement, en matière de développement des systèmes télématiques et, en coopération étroite avec l'UE et les industriels concernés, à la mise en oeuvre d'applications harmonisées, interopérables et opérationnelles. Les principales questions à aborder sont les suivantes :*
 - a) *L'échange d'information sur l'utilisation des nouvelles technologies et sur les aspects connexes de caractère juridique, administratif, organisationnel et économique.*
 - b) *L'élaboration de messages de trafic et d'instruments de gestion du trafic harmonisés, notamment dans la perspective d'une normalisation des différents composants des systèmes d'information.*

- c) *L'établissement de codes de pratiques pour l'échange de messages internationaux relatifs à la gestion du trafic.*
- d) *Le suivi de la mise en oeuvre pratique de technologies spécifiques.*
- *présentera à la Conférence d'Helsinki une Déclaration sur la criminalité dans les transports qui a été adoptée par son Conseil des Ministres lors de sa session de Berlin. La CEMT suivra, avec une particulière attention, les progrès réalisés dans la mise en oeuvre de cette Déclaration.*

Enfin, le Conseil des Ministres souligne l'importance d'un dialogue et de discussions internationales pour assurer le suivi de l'application des principes énoncés ci-dessus et pour trouver des moyens pratiques pour dépasser les difficultés qui pourraient surgir. Il confirme le rôle dévolu à la CEMT afin de contribuer activement et d'une manière constructive à ce dialogue et par là même à l'obtention, dans l'Europe élargie, d'un système de transport cohérent et efficace, répondant aux objectifs poursuivis en matière de sécurité, environnement et de politique sociale. "

NOTES

1. En particulier la Résolution d'ensemble sur les transports routiers de marchandises.
2. Résolution n° 90/2 relative à l'utilisation des véhicules loués sans chauffeur dans le transport international de marchandises par route.
Résolution n° 91/1 relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers.
Résolution n° 93/6 sur le développement des transports ferroviaires internationaux.
Résolution d'ensemble n° 94/4 sur les transports routiers de marchandises.
Résolution n° 95/1 sur l'accès aux marchés des transports européens.
Résolution n° 95/2 sur les transports internationaux de voyageurs par autobus et autocars.
Résolution n° 95/3 sur l'extension de la Résolution sur le développement des transports ferroviaires internationaux.
3. Résolution n° 91/2 relative à la situation du contingent multilatéral de la CEMT dans le transport international de marchandises par route.
Résolution n° 92/1 sur le fonctionnement du contingent d'autorisations multilatérales de la CEMT pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui.
Document [CEMT/CM(93)12/Final/Rev1] sur les propositions relatives à l'évolution du système du contingent multilatéral.
Résolution n° 95/4 relative à l'introduction du camion plus vert et sûr dans le cadre du système de contingent multilatéral.
Document [CEMT/CM(96)5] sur les propositions de répartition du contingent au 1er janvier 1997.
4. Publié : CEMT/OCDE (1995). "Transports urbains et développement durable", Paris.
5. Résumé dans : CEMT (1986 et 1994). "Principales actions de la CEMT dans le domaine de la sécurité routière", Paris.
Voir aussi:
 - Recommandations/Conclusions sur la modération des vitesses, adoptées en mai 1996.
 - Résolution sur les usagers de la route vulnérables : les cyclistes.