

RECOMMANDATION DU CONSEIL

du 4 mai 1976

concernant l'utilisation rationnelle de l'énergie consommée lors du transport urbain
de passagers
(76/495/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu le projet de la Commission,

considérant que, dans sa résolution, du 17 septembre 1974, concernant la nouvelle stratégie de politique énergétique pour la Communauté ⁽¹⁾, le Conseil a approuvé l'objectif d'une « diminution du taux de croissance de la consommation intérieure par des mesures d'utilisation rationnelle et d'économie de l'énergie, sans que cela compromette les objectifs de développement économique et social » ;

considérant que, dans sa résolution, du 17 décembre 1974, concernant le programme d'action communautaire dans le domaine de l'utilisation rationnelle de l'énergie ⁽²⁾, le Conseil a pris acte que, dans sa communication au Conseil intitulée « Utilisation rationnelle de l'énergie », la Commission a établi un programme d'action communautaire en la matière ;

considérant qu'il convient d'obtenir le plus rapidement possible des résultats tangibles dans le domaine de l'utilisation rationnelle de l'énergie et que des actions dans le domaine du transport urbain de passagers seraient de nature à contribuer à la réalisation de cet objectif ;

considérant que les actions recommandées sont de nature à assurer des économies d'énergie suffisantes pour garantir la rentabilité des investissements nécessaires ;

considérant que, dans sa communication au Conseil relative au développement de la politique commune des transports, la Commission propose de développer des politiques d'ensemble de nature à apporter une amélioration non seulement dans le domaine des transports mais aussi pour la situation énergétique,

RECOMMANDE AUX ÉTATS MEMBRES :

1. en vue de permettre une utilisation rationnelle tant des transports en commun que des véhicules privés, d'inviter les autorités compétentes à encourager la fourniture de services de transport urbain en commun de passagers fréquents, commodes, réguliers, rapides, fiables et confortables. Entre autres, il conviendrait d'encourager à cet effet l'installation, aux arrêts, d'abris contre les intempéries et la séparation du trafic privé et en commun, notamment par l'instauration de voies réservées aux autobus et de priorités pour ceux-ci aux feux de circulation ;
2. d'encourager la recherche pour l'amélioration du matériel existant et l'expérimentation de systèmes de transport en commun répondant mieux aux besoins individuels ;
3. afin de réduire la longueur des navettes entre le domicile et le lieu de travail effectuées par le véhicule privé, d'encourager la construction, près des terminus et haltes importantes des transports en commun en zones urbaines et suburbaines, d'aires de stationnement commodes ;
4. d'examiner l'opportunité de modifier les dispositions fiscales et autres qui encouragent les navettes par voiture privée et de longues navettes, même par les transports en commun.
5. là où les transports en commun ne suffisent pas, d'encourager un taux d'occupation aussi élevé que possible des voitures particulières, notamment en levant les obstacles législatifs, administratifs ou réglementaires à la contribution des passagers aux frais exposés par le conducteur en cas de transport en véhicules privés de plusieurs passagers et en prenant les dispositions législatives, administratives ou réglementaires nécessaires pour empêcher la création ou le maintien par les organismes assureurs des entraves contractuelles à cette pratique ;

(1) JO n° C 153 du 9. 7. 1975, p. 1.

(2) JO n° C 153 du 9. 7. 1975, p. 5.

6. d'encourager toutes les mesures qui permettent de rendre le trafic plus fluide et, en premier lieu, celui concerné par les services de transport en commun, notamment par une synchronisation et une programmation plus poussées des feux de circulation.

Le Conseil, en adoptant cette recommandation, est conscient du fait que l'étude et la mise en œuvre des mesures qui y sont prévues nécessiteront la prise en

considération de leurs implications dans d'autres secteurs économiques, notamment ceux des transports et de la fiscalité.

Fait à Bruxelles, le 4 mai 1976.

Par le Conseil

Le président

G. THORN