

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 15/04/1996

Le rapporteur, M.Cornelissen (PPE,NL), a souligné qu'il fallait des mesures strictes pour encadrer le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et notamment dans les zones urbaines. Tout en marquant son accord avec la position commune du Conseil, il a également insisté sur la possibilité de laisser une marge de manoeuvre aux Etats membres en ce qui concerne les transports locaux. De même, il souhaite qu'en cas d'accident les autorités soient pleinement informées de la nature du produit transporté. Enfin il a demandé au commissaire de préciser la définition "du tunnel ayant les mêmes caractéristiques que le tunnel sous la Manche". En rappelant que cette proposition a pour objectif de lever les obstacles à la libre circulation entre les Etats membres, le commissaire Kinnock a reconnu que l'harmonisation ne peut se faire du jour au lendemain. C'est pourquoi la Commission a prévu un maximum de souplesse dans la proposition et le Conseil, à son tour, l'a encore augmentée. Quant à la pléthore de bureaucratie que l'amendement 1 comporte, le commissaire n'y est pas favorable puisque, dans la mesure où les marchandises très dangereuses, par exemple, les substances radioactives, sont déjà soumises à la notification, elle n'apporte aucune utilité sur le plan de la sécurité. Quant à l'amendement 2, il est tout à fait superflu, vu que son contenu figure déjà dans la position commune. Le commissaire a ensuite reconnu que le compromis politique atteint au sein du Conseil, en ce qui concerne le tunnel sous la Manche, comporte l'application de normes plus strictes justifiées sur le plan de la sécurité en raison des caractéristiques spécifiques du Tunnel sous la Manche et de celui d'Oresund. M.Kinnock a enfin souligné que la position commune lui semblait un compromis équilibré.