Intermodalité et transport intermodal de marchandises, services et développement durable

1997/2129(COS) - 29/10/1997 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité souscrit à l'approche intégrale du développement du transport intermodal dans l'UE. La démarche inscrite dans la communication témoigne d'une bonne compréhension de cette question complexe, et débouche sur des moyens d'action concrète Le Comité attire l'attention de la Commission sur une série de points qui lui semblent importants, à savoir : - en ne traitant pas des obstacles techniques, économiques et surtout politiques empêchant notamment les chemins de fer de satisfaire aux conditions du marché, la communication passe sous silence l'un des principaux goulets d'étranglement (voire le plus important) en ce qui concerne le développement de l'intermodalité; - vu les développements au niveau du transport routier, il convient de se consacrer à l'amélioration de la technologie et à la suppression des obstacles actuels notamment dans les domaines du rail, de la navigation intérieure et de la navigation côtière, afin qu'ils gardent leur avance en matière de consommation d'énergie, d'émissions et de nuisance sonore; - la communication n'évoque pas les modalités d'application du principe d'"intermodalité" en tant qu'indicateur de qualité pour l'efficacité de l'ensemble du système de transport ni les éléments qui accompagnent une telle démarche dans la pratique. Elle manque en outre de clarté quant aux conséquences sociales et sociétales du développement de l'intermodalité; - le développement de réseaux transeuropéens d'autoroutes et de "freeways" ferroviaires aura une incidence importante directe sur l'utilisation du transport par route, par rail et par voie d'eau, et peut influencer considérablement le développement de l'intermodalité, - le développement de l'intermodalité demande souvent des investissements très importants, notamment en matériel, terminaux et systèmes d'information. Les aides publiques aux nouveaux services ne sont possibles que de manière restreinte, tandis que la subvention des pertes d'exploitation par exemple est absolument impossible, même dans la phase initiale. Il s'agit d'un obstacle important étant donné qu'un grand nombre de participants au transport intermodal n'ont que des possibilités d'investissement très limitées. Enfin, lors de la mise en oeuvre du programme d'action de la Commission et du développement ultérieur de l'intermodalité, il convient, selon le Comité, de limiter la réglementation administrative au minimum. En outre, la Commission doit consulter scrupuleusement à ce propos toutes les parties concernées, tant les acteurs du marché que les partenaires sociaux.