Politique commune des transports: programme d'action 1995-2000

1995/2226(COS) - 06/06/1996 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté, par 304 voix contre 10 et 21 abstentions, le rapport de M.Eolo PARODI (UPE, I) sur la communication de la Commission portant sur la politique commune des transports (programme d'action 1995-2000). Sur un plan général, le Parlement regrette l'absence de propositions spécifiques à l'environnement dans le programme de travail de la Commission. Demandant de réviser les aides publiques considérables qui faussent actuellement la concurrence entre les différents moyens de transport, le Parlement déplore également que le programme ne mentionne pas la lutte contre la criminalité organisée liée aux transports dans le contexte du système communautaire de transit. Sur le plan social, il demande qu'une étude approfondie soit réalisée sur les conséquences de la libéralisation du secteur des transports. Le Parlement estime par ailleurs que la Commission doit déployer davantage d'efforts en ce qui concerne la surveillance et le contrôle de l'application de la réglementation relative aux conditions et au rythme de travail dans le secteur. * Transport routier : dans ce secteur, le Parlement invite la Commission, afin d'éliminer les distorsions de concurrence, à présenter une proposition visant à instaurer des taxes automobiles et des taxes sur l'essence uniformes pour le transport de marchandises à grande distance. Déplorant l'inexistence d'une stratégie globale visant à enrayer l'intensification du trafic, le Parlement demande également la mise en place d'un plan stratégique de sécurité routière. Il s'agit notamment d'harmoniser au plan européen les ceintures de sécurité à trois points de fixation sur les autocars et autobus, ainsi que l'obligation du port de la ceinture, les contrôles techniques, le système de permis de conduire à points, la limitation de vitesse, le taux d'alcoolémie des conducteurs, le régime d'assurance en cas d'accident, la signalisation routière et l'équipement de sécurité des véhicules, l'installation obligatoire de dispositifs anti-projections dans les camions. Le Parlement demande aussi à la Commission de réaffirmer des objectifs précis en matière de réduction des valeurs limites des émissions polluantes. Il s'agit, d'ici à l'an 2005, de réduire les émissions de CO2 de 20% par rapport aux valeurs de 1990 et de réduire les émissions des autres substances nocives de 50%. * Transport aérien : regrettant l'absence d'une stratégie globale en matière de transport aérien, le Parlement réaffirme la nécessité de parvenir à un système unifié de contrôle et de gestion du trafic aérien, en insistant notamment sur l'adoption et le renforcement des normes concernant les certificats de navigabilité, la sécurité dans les cabines, les incidents et accidents dans l'aviation civile, la protection de la santé du personnel de bord, les conditions communes en matière de formation et de qualification professionnelle, la pollution acoustique et les émissions des avions, la protection des passagers. Il demande l'application rigoureuse du principe "une fois pour toutes" aux aides d'Etat accordées dans ce secteur et souligne la nécessité d'instituer une autorité supérieure pour l'ATC (Air Traffic Control) au niveau européen. Se réjouissant de ce que la Commission incorpore dans son document le problème des émissions d'azote par les avions, le Parlement demande que soient présentées de toute urgence despropositions relatives aux horaires de travail des pilotes et du personnel de cabine. * Transport par voie navigable intérieure : le Parlement européen souhaite qu'un rapport visant à développer la place de la navigation intérieure soit présenté avant le 1er janvier 1998. Ce rapport devra tenir compte notamment du danger que le déchirage progressif des bateaux de faible tonnage ne prive des régions toujours plus étendues de l'Union européenne de la possibilité d'être desservies, du renforcement de la place de la navigation intérieure dans les transports intermodaux, d'une politique sociale qui permette d'empêcher un assainissement aveugle. * Transport maritime : le Parlement considère que les transports maritimes, et en particulier les transports effectués en cabotage, doivent être considérés comme faisant partie des réseaux transeuropéens et bénéficier de meilleures connexions avec les autres modes de transport (route, rail, voies fluviales, ports fluviaux). Le programme d'action devra veiller au renforcement des services nationaux de surveillance côtière, à l'élaboration de règles contraignantes en ce qui concerne le contrôle des navires, à la création de zones sensibles dans les eaux communautaires et au choix des itinéraires maritimes les plus sûrs pour les différents types de navires. Il demande l'adoption de mesures législatives et fiscales positives pour encourager le développement de la

flotte européenne, telle que la création du registre EUROS, et l'application de mesures destinées à décourager le recours aux pavillons de complaisance. * Transport ferroviaire : estimant que les mesures de libéralisation proposées sont globalement suffisantes pour le développement des chemins de fer européens, le Parlement considère toutefois que la libéralisation ne sera couronnée de succès que si tous les modes de transport supportent les coûts externes qu'ils engendrent. En conséquence, il demande une harmonisation des règles de la concurrence et de la réglementation sociale s'appliquant à tous les modes de transport. * Transport urbain : le Parlement demande l'insertion dans le programme d'action des mesures facilitant l'accessibilité des zones urbaines (utilisation de véhicules électriques, développement des transports publics, création de parkings gratuits à la périphérie des villes, doublés de services de navette, infrastructures cyclables, sécurité des piétons, limitation du bruit et de la pollution). Demandant également qu'une attention particulière soit accordée aux citoyens dont la mobilité est réduite, le Parlement souhaite que la notion de "service public" soit redéfinie, afin de concilier la logique du marché et de l'éthique incontournable du service public. Il demande enfin des mesures pour revaloriser le transport urbain par voie fluviale et de rechercher la mise au point de moyens de propulsion plus compatibles avec les problèmes environnementaux. * Réseaux transeuropéens : le Parlement estime essentiel d'augmenter de façon substantielle les ressources financières en faveur des réseaux transeuropéens de transport. Il met l'accent sur la priorité particulière qui doit être accordée à la promotion de partenariat entre secteurs privé et public. Enfin, en vue d'obtenir une efficacité économique maximale et un impact minimal sur l'environnement, le Parlement souligne lanécessité de promouvoir des mesures positives destinées à favoriser l'usage combiné des divers types de transport. * Relations extérieures : le PE souhaite que l'UE puisse conclure, chaque fois que cele est possible, des accords spécifiques pour le secteur des transports aériens et terrestres, avec tous les pays d'Europe centrale et orientale et du Bassin méditerranéen. Il demande que, dans ces accords, la priorité soit accordée à la sécurité. Enfin, il exhorte l'UE à adopter une politique commune sur les accords extérieurs conclus en matière d'aviation civile et insiste pour que tout accord bilatéral entre l'UE et un pays tiers, couvre l'ouverture de droits de cabotage réciproques pour les compagnies aériennes étrangères.