Informations de base

1997/2129(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
Intermodalité et transport intermodal de marchandises, services et développement durable **Subject** 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal 5.05 Croissance économique	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	STOCKMANN Ulrich (PSE)	23/09/1997

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
REGI Politique régionale	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
29/05/1997	Publication du document de base non-législatif	COM(1997)0243	Résumé
13/06/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
20/01/1999	Vote en commission		Résumé
20/01/1999	Dépôt du rapport de la commission	A4-0011/1999	
09/02/1999	Fin de la procédure au Parlement		
28/05/1999	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1997/2129(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 148
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/09000

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A4-0011/1999 JO C 128 07.05.1999, p. 0002	20/01/1999	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T4-0069/1999 JO C 150 28.05.1999, p. 0016-0038	09/02/1999	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(1997)0243	29/05/1997	Résumé
Document de base non législatif	COM(1999)0519	27/10/1999	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1176/1997	29/10/1997	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0477/1999 JO C 198 14.07.1999, p. 0021	11/03/1999	

Intermodalité et transport intermodal de marchandises, services et développement durable

1997/2129(COS) - 29/05/1997 - Document de base non législatif

OBJECTIF: promouvoir l'intermodalité et le transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne. Il s'agit de modifier l'approche actuelle pour se placer dans une optique de systèmes, seule capable de résoudre les futurs problèmes liés aux transports (congestion du trafic, accidents, pollution, bruit etc). CONTENU: comme les autres mesures déjà proposées par la Commission européenne, les actions envisagées dans cette communication visent à éliminer les obstacles qui s'opposent actuellement au transport intermodal de porte à porte, et donc à promouvoir une utilisation accrue des modes de transport respectueux de l'environnement qui offrent des capacités. Selon la Commission, la mise en place d'un

système intermodal européen nécessite l'élaboration coordonnée d'une politique des transports aux niveaux européen, national et régional. Quatre stratégies fourniront l'impulsion nécessaire au développement du transport intermodal dans le cadre de la politique commune des transports: - une stratégie européenne pour l'infrastructure (réseaux et noeuds transeuropéens de transport); - le marché unique des transports: harmonisation des conditions réglementaires et des règles de concurrence; - l'identification et l'élimination des obstacles et des coûts de friction associés; - la réalisation de la société de l'information dans le secteur des transports, et notamment le transport assisté par ordinateur (Computer Aided Transport - CAT). Pour la Commission, les actions clés pour réaliser l'intermodalité se situent à trois niveaux: 1) l'infrastructure et les moyens de transport: - intensifier la conception intermodale des réseaux transeuropéens de transport; - favoriser la conception et le fonctionnement de points de correspondance intermodale; - harmoniser les normes applicables aux moyens et matériel de transport; 2) les opérations et l'utilisation de l'infrastructure (en particulier les terminaux): - intégration de freeways de fret dans un environnement intermodal; - élaboration de principes communs de charges à l'infrastructure et de tarifications; - harmonisation des règles de concurrence et des régimes d'aide d'Etat sur une base intermodale; 3) les services et la réglementation communs à tous les modes: harmonisation et standardisation des procédures et des systèmes d'EDI; recherche et démonstration; étalonnage des performances et statistiques intermodales. La Commission annonce qu'elle prendra les initiatives qui s'imposent dès lors que des aspects réglementaires ou légaux seront en cause. Dans le respect du principe de subsidiarité, elle interviendra également dans les domaines où l'intermodalité dépend d'une coordination au niveau européen.

Intermodalité et transport intermodal de marchandises, services et développement durable

1997/2129(COS) - 09/02/1999 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de M. Ulrich STOCKMANN (PSE, D), le Parlement européen se félicite de la communication de la Commission car l'intégration des réseaux transeuropéens de transport dans un système global de ransport intermodal constitue l'évolution logique de la politique de libéralisation et d'harmonisation menée depuis longtemps. Le Parlement demande au Conseil et aux Etats membres, lors de la révision en cours de la directive 91/440 /CEE, de faire des progrès substantiels sur la voie de la libéralisation du secteur des chemins de fer. Il demande encore aux Etats membres: - d'exercer une fiscalité identique sur tous les modes de transport et d'éliminer les mesures qui favorisent sur les longues distances le transport de marchandise par route; - de faciliter les investisements visant à convertir les transports unimodaux en chaîne de transport intermodales; - de promouvoir l'établissement d'interfaces intermodales entre les réseaux dans les lieux à forte densité de trafic; - d'accroître sensiblement les investissements consacrés aux voies ferrées et aux voies navigables, qui ont été longtemps négligées. La Commission est invitée à: - envisager l'instauration d'une autorité de dérégulation pour les chemins de fer, qui contrôle par exemple l'accès libre de toute discrimination aux voies de roulage; - accorder une attention particulière à l'élaboration d'un règlement intermodal général en matière de responsabilité et d'un document de transport correspondant; - surveiller le développement du transport combiné avec les Etats d'Europe centrale et orientale ainsi qu'avec les Etats riverains de la Méditerranée; - présenter une proposition sur l'établissement régulier de statistiques européennes intermodales; - soutenir la création de liaisons maritimes à courte distance et de liaisons fluviales; - promouvoir les échanges internationaux de personnel entre les différents modes.

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.