

Avis sur le rapport du groupe «transports 2000 plus» intitulé «Les transports dans une Europe en rapide mutation»

(10 décembre 1991)

1. Le comité paritaire se félicite de ce rapport approfondi et soutient les avis et recommandations qu'il contient. Le rapport ne se veut pas exhaustif, mais il souligne le travail considérable qui reste à accomplir pour mettre au point, de toute urgence, une nouvelle stratégie de transport pour l'Europe et sa périphérie.

2. C'est par mer ou par fleuve que transitent — et de loin — la majeure partie des échanges communautaires, à la fois internes et externes, et les compagnies de transport maritime figurent parmi les principaux utilisateurs d'autres modes de transport. En tant que principal organisateur de transports combinés, le secteur maritime de ligne a une longue expérience dans ce domaine et encourage ses clients à recourir aux services porte-à-porte, qui, en raison de leur nature, utilisent pleinement et de manière rationnelle l'infrastructure de transport intermodal de la Communauté. Le secteur du transport maritime en vrac joue aussi un rôle déterminant dans les échanges communautaires et est également sensible aux problèmes de l'infrastructure des transports (par exemple, ports et voies navigables).

3. Il est à espérer que le rôle de l'industrie maritime comme employeur direct et indirect de ressortissants de la CE et comme utilisateur, organisateur et opérateur important des transports intra-européens sera reconnu, en permettant au comité d'être consulté sur les travaux

découlant de ce rapport sur les transports européens, notamment sur le transport combiné, la relance du cabotage et l'infrastructure.

4. Le comité se réjouit de constater que le transport maritime intermodal (c'est-à-dire des conteneurs expédiés par mer, par route, par rail et par voies navigables) est reconnu comme étant de loin le système de transport le plus efficace et le plus moderne. Le rapport souligne également que le cabotage doit être valorisé et que des arguments écologiques et d'économies d'énergie très forts plaident en faveur du transport maritime comme solution de substitution au transport routier. Le comité soutient la recommandation selon laquelle la CE devrait favoriser les mesures visant à améliorer la part de marché du transport côtier, notamment la création d'une chaîne de ports d'intérêt européen. De telles mesures amélioreraient sans aucun doute les perspectives d'emploi des gens de mer de la CE. Toutefois, nous constatons que le rapport a omis de mentionner la flotte de navires fluviaux/de mer à faible tirant d'air. Ces navires pénètrent directement dans le système fluvial intérieur de l'Europe. Dans certaines grandes régions industrielles, ce mode de transport constitue une solution peu coûteuse qui permet d'éviter les transbordements aux ports maritimes.

5. La croissance constante des différentes formes de coopération dans le

secteur des transports se trouve certainement entravée par une interprétation trop zélée des règles traditionnelles de concurrence. Le comité convient qu'il faut davantage de coordination horizontale entre les travaux de la Commission et les DG concernées ou qui ont un lien avec une politique des transports cohérente et intégrée, notamment dans le domaine de la concurrence et de la protection de l'environnement ainsi que — comme l'indique le rapport — dans les domaines des règles et des normes sociales et techniques, en tenant dûment compte des normes et des règlements internationaux.

6. Le comité se félicite des nouvelles possibilités offertes dans le contexte des récentes décisions visant à améliorer les systèmes ferroviaires de la CE et estime que cet élément donnera l'élan indispensable à la mise en place d'un système européen de transport intermodal de fret et de passagers efficace et de qualité pour les ressortissants communautaires.

7. Le comité soutient le principe selon lequel le coût de l'infrastructure des

transports devrait refléter la réalité et être transparent. Il convient que l'infrastructure communautaire nécessite d'importantes améliorations — une tâche qui, en principe, incombe aux gouvernements, dans le cadre d'une vaste politique communautaire, fondée sur de bonnes analyses de coûts/bénéfices. Si ces mesures doivent être financées par des taxes ou des prélèvements et aboutir à une augmentation des coûts, le secteur s'attendra que l'amélioration des infrastructures lui permette de réaliser des économies considérables.

8. En conclusion, le comité félicite le commissaire Van Miert pour cette initiative courageuse sur un sujet aussi important ainsi que le groupe d'étude pour son excellent rapport. Il faut espérer qu'il ne finira pas au fond d'un tiroir comme nombre d'autres rapports d'experts. Le comité paritaire, quant à lui, offre sa collaboration et met ses compétences à la disposition de la DG VII pour développer les idées et les recommandations liées au secteur maritime contenues dans le rapport.

