

Avis sur la proposition de directive du Conseil relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer⁽¹⁾

(95/C 236/09)

Le 4 avril 1995, le Conseil a décidé, conformément à l'article 75 du Traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 10 mai 1995 (rapporteur: M. Giesecke).

Lors de sa 326^e session plénière des 31 mai et 1^{er} juin 1995 (séance du 31 mai 1995), le Comité économique et social a adopté à une large majorité et deux abstentions l'avis suivant.

1. Contexte initial

1.1. Du fait de l'intégration des marchés en Europe, les transports intracommunautaires sont en augmentation rapide. L'ouverture des frontières aux pays d'Europe centrale et orientale représente un accroissement supplémentaire du trafic.

1.2. Les citoyens européens ont entre-temps été sensibilisés aux problèmes de l'environnement et, à la suite de quelques accidents majeurs, montrent une conscience beaucoup plus aiguë des risques encourus. Cette évolution oblige les responsables politiques à agir de manière conséquente.

1.3. Au cours des dernières années, les ministres des Transports des Communautés européennes ont pris d'importantes décisions de principe en matière de sécurité des transports⁽²⁾. En conséquence, les normes de sécurité doivent être établies à un niveau élevé dans les différents États membres, c'est-à-dire au niveau des normes en vigueur dans les transports internationaux. Ces normes homogènes permettront également d'éviter l'apparition de distorsions de concurrence.

1.4. Dans un premier temps, des normes de sécurité correspondantes ont été adoptées pour le transport de marchandises dangereuses par mer et par route, ces deux secteurs étant à l'origine d'accidents spectaculaires.

1.5. Il existe également des risques potentiels liés au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer; il s'agit généralement d'unités de transport plus importantes que sur route, et les marchandises ainsi transportées sont fréquemment acheminées à travers des zones urbaines. Souvent, les gares de triage sont situées au centre des villes; des accidents peuvent se produire lors des manœuvres de triage. À cela s'ajoute le fait que, de plus en plus, les produits particulièrement dangereux sont transférés de la route au rail.

1.6. Dans quelques États membres, les chemins de fer connaissent actuellement une phase de restructuration en vue d'une séparation de la gestion des infrastructures ferroviaires et de l'exploitation.

1.6.1. En outre, de nouveaux droits d'accès à ces infrastructures sont créés. De nouvelles entreprises de

transport par chemin de fer pourront ainsi à l'avenir accéder au secteur et proposer des services qui pourraient inclure le transport de marchandises dangereuses.

1.6.2. Étant donné ces restructurations et cette ouverture progressive du marché du transport par chemin de fer, il est essentiel d'appliquer au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer un ensemble de règles de sécurité adaptées à ce nouvel environnement⁽³⁾.

1.6.3. Aussi faut-il tenir compte du fait que les exploitants des unités de transport (wagons) et les propriétaires des voies ferrées ont des responsabilités différentes.

1.7. Tant que, dans les États membres, le transport par chemin de fer, y compris le transport des marchandises dangereuses, relevait exclusivement de la compétence des entreprises publiques de chemin de fer, il n'était pas nécessaire de prévoir des contrôles. Étant donné les restructurations évoquées plus haut, cette position n'est plus défendable.

1.8. Le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer est actuellement régi par le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), figurant en annexe I de l'appendice B à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Conformément aux recommandations des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses, les annexes du RID sont mises à jour tous les deux ans. Elles contiennent toutes les dispositions importantes en matière de sécurité et doivent être reprises intégralement et régulièrement en annexe de la présente directive et, dès lors, s'appliquer aussi au niveau national. Tous les États membres de la Communauté sont déjà partie contractante de cette convention régissant les transports internationaux.

1.9. D'après la Commission, les règles ont évolué dans des sens divergents au niveau national. En l'absence de législation communautaire, le niveau de sécurité

(1) JO n° C 389 du 31. 12. 1994, p. 15.

(2) Directive concernant le transport des marchandises dangereuses par route; directive concernant le contrôle des transports de marchandises dangereuses par route; projet de directive concernant la désignation et la formation de conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses.

(3) En République fédérale d'Allemagne, il existe déjà 130 entreprises de transport par chemin de fer privées qui assurent le transport de marchandises par rail; en outre, il y a un grand nombre d'entreprises pour lesquelles la prestation de services de transport ferroviaire ne représente qu'une activité secondaire. Conformément au droit allemand, elles peuvent toutes prétendre à un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire des chemins de fer allemands (DBAG), dès lors qu'elles ouvrent également leur réseau en retour. D'autres entreprises rechercheront cet accès au marché du transport par chemin de fer.

requis pour le transport intérieur de marchandises dangereuses par chemin de fer varie considérablement d'un État membre à l'autre. Dans les faits, ces disparités ont pour conséquence que le même niveau — suffisamment élevé — de protection et de sécurité n'est actuellement pas garanti dans toute la Communauté.

1.10. Par ailleurs, au-delà des différentes règles de sécurité, la multiplicité et la diversité des législations nationales applicables au transport intérieur de marchandises dangereuses constituent, d'après la Commission, un obstacle à la libre circulation de ces produits dans l'ensemble de la Communauté et sont incompatibles avec les exigences du marché unique.

1.11. La Commission observe que, en matière de sécurité, les risques de distorsion grave de la concurrence sont accrus encore par l'existence d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus entre les États membres ou entre les États membres et des pays tiers. Ces accords, dont certaines clauses dérogent aux normes de sécurité du RID, donnent à deux États membres la possibilité d'autoriser bilatéralement le transport entre leurs deux territoires de certaines marchandises dangereuses, alors que celles-ci ne pourraient pas être transportées dans le reste de la Communauté.

1.12. Il est d'autant plus urgent de fixer des normes de sécurité uniformes et applicables dans toute la Communauté en matière de transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

2. La proposition de la Commission

2.1. Pour garantir au mieux l'application de normes de sécurité uniformes en matière de transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, il y a lieu de rendre le RID applicable au transport de marchandises dangereuses par rail non seulement entre États membres, mais aussi à l'intérieur de ceux-ci.

2.1.1. L'avantage évident de l'adoption du RID comme base d'harmonisation réside dans le fait qu'il ne faut pas imaginer de nouvelles règles ou normes au niveau communautaire. Les charges législatives ou administratives imposées aux États membres seront ainsi réduites au minimum.

2.2. La directive vise à rendre les règles du RID applicables, dès le 1^{er} janvier 1997, tant aux transports internationaux — comme c'était le cas jusqu'à présent — que — à l'avenir —, aux transports intérieurs au sein de chacun des États membres.

2.3. Comme le permettent déjà les directives d'harmonisation des transports de marchandises dangereuses par route, il est prévu que les États membres aient le droit d'appliquer des règles ou normes plus strictes compatibles avec les recommandations des Nations unies sur les transports multimodaux de marchandises dangereuses, pour autant que le RID n'ait pas encore adopté ces réglementations.

2.4. D'autres dispositions prévoient des dérogations temporaires répondant aux intérêts des entreprises de transport par chemin de fer concernées.

3. Observations du Comité

3.1. Le Comité s'est félicité tant des résolutions de principe en matière de sécurité des transports de marchandises dangereuses que des décisions prises jusqu'à présent.

3.1.1. Il a recommandé dans ses avis de procéder à l'adoption de mesures plus rigoureuses encore sur des points particuliers.

3.2. Dans ce cas également, le Comité accueille favorablement l'intention d'adapter les législations nationales aux dispositions internationales en vigueur dans les transports internationaux, dispositions internationales qui, dans le cadre du RID, s'appliquent déjà à 34 États contractants.

3.3. Le Comité se félicite du fait que cette directive concorde dans une large mesure avec la directive relative au transport des marchandises dangereuses par route. Le transport intermodal s'en trouvera ainsi facilité.

3.4. Le Comité recommande, quant à l'article premier, paragraphe 1, de la proposition de directive, que les États membres soient laissés libres de décider si le transport de marchandises dangereuses effectué par des véhicules appartenant aux forces armées nationales ou dépendant de ces dernières relève ou non des dispositions de cette directive.

3.4.1. Il faudrait de toute manière garantir que les normes de sécurité appliquées à ce type de transport ne soient pas inférieures à celles en vigueur pour les transports civils.

3.5. Le Comité souligne que les restructurations décrites par la Commission (directive n° 91/440/CEE) entraîneront également des responsabilités différentes pour les entreprises responsables de l'exploitation et pour celles responsables du tracé des lignes. Ces responsabilités distinctes devraient être mentionnées et définies dans la directive.

3.6. À l'article 6 paragraphe 9 figure l'expression « petites quantités ». Afin d'éviter des problèmes d'interprétation, le Comité propose de se reporter pour la définition au RID et aux quantités qui y sont indiquées pour les différentes classes de marchandise sous les numéros marginaux X Ola.

3.7. Dans la perspective des restructurations évoquées au paragraphe 1.7, le Comité escompte la présentation prochaine d'un projet de directive concernant le contrôle du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, par analogie avec la proposition de directive concernant le contrôle du transport de marchandises dangereuses par route⁽¹⁾.

3.8. Le Comité encourage la Commission à présenter sans retard le projet de directive sur les transports de marchandises dangereuses par voies navigables, qui fait

(1) Doc. COM(93) 665 final — SYN 487 — JO n° C 238 du 26. 8. 1994, p. 4.

encore défaut pour l'instant; une telle directive faciliterait considérablement le transport de marchandises dangereuses à l'aide de plusieurs modes de transport (transport multimodal).

3.9. Le Comité fait observer en outre que la Commission n'a jusqu'à présent pas démontré la validité des

références faites dans son exposé des motifs à « la diversité des législations nationales applicables au transport intérieur de marchandises dangereuses » et à l'évolution des règles « dans des sens divergents »; le Comité souhaiterait l'élaboration d'un tableau synoptique des législations nationales présentées comparativement au RID.

Fait à Bruxelles, le 31 mai 1995.

*Le Président
du Comité économique et social*

Carlos FERRER

Avis sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'application à la téléphonie vocale des principes de fourniture d'un réseau ouvert (ONP) ⁽¹⁾

(95/C 236/10)

Le 18 avril 1995, le Conseil a décidé, conformément à l'article 100 A du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 10 mai 1995 (rapporteur: M. Green).

Le Comité économique et social, au cours de sa 326^e session plénière (séance du 31 mai 1995), a adopté à l'unanimité l'avis suivant.

1. Proposition de la Commission

1.1. La proposition à l'examen n'est en fait que la nouvelle version d'une proposition de 1992 (doc. COM(92) 247 final), qui fut rejetée par le Parlement européen en juillet 1994, essentiellement pour des raisons liées à la comitologie. Le CES avait adopté à l'unanimité son avis sur cette proposition le 25 novembre 1992 (doc. CES 1342/92).

1.2. Entre-temps, le PE a invité la Commission à représenter la proposition, le PE, la Commission et le Conseil étant convenus d'un modus vivendi sur la comitologie. La Commission espère dès lors que cette nouvelle proposition pourra être adoptée sans délai.

Le modus vivendi en question vise à régler une question laissée en suspens dans le Traité sur l'Union européenne: la nouvelle procédure de codécision n'est pas mentionnée dans l'article 145 relatif à la délégation des compétences d'exécution à la Commission. Il manque donc en principe

dans le Traité une procédure pour la délégation des compétences dans le contexte de la codécision.

1.3. Le Conseil a arrêté un calendrier en vue de la libéralisation de l'ensemble des services, réseaux et infrastructures de télécommunications en fixant le 1^{er} janvier 1998 comme objectif premier. Cette libéralisation entraînera une modification du principe actuel selon lequel ce sont les droits exclusifs ou spéciaux qui servent de critère pour l'application de l'ONP aux organismes de télécommunications (le « champ d'application » de l'ONP).

La proposition de directive n'implique pas en soi un certain degré de libéralisation et laisse à chaque État membre le soin de notifier à la Commission les organismes de télécommunications auxquels s'appliquera la directive, conformément au principe de la subsidiarité. Toutefois, selon la précision de la définition du champ d'application de l'ONP, la mise en œuvre de l'ONP risque de varier d'un État membre à l'autre.

La libéralisation des télécommunications ne pourra être mise en œuvre dans les détails que par le biais d'une législation appropriée. L'ensemble des droits exclusifs ou spéciaux seront sans doute supprimés. D'après les

⁽¹⁾ JO n° C 122 du 18. 5. 1995, p. 4.