

# NEWSLETTER AVRIL 2011

## ***Nouveau président de l'UECC***

Lors de l'Assemblée générale du 8 avril 2011, Michael König a démissionné en tant que président de l'UECC. M. König était membre du Comité directeur depuis 1998 et président depuis 2008. Lors de l'Assemblée générale il a été élu membre honoraire de l'UECC.

Henry Uhring, CCI de Région Alsace, a été élu président de l'UECC pour 2011-2014. Henry Uhring est président de la commission pour la coopération franco-allemande à la CCI de Région Alsace.

Après une restructuration au sein de la Chambre de commerce d'Autriche en mars 2011, Dr. Michael Grubmann a donné sa démission en tant que président du groupe de travail «Transports». Un successeur n'a pas encore été désigné.



Michael König (à droite) a démissionné en tant que président de l'UECC. Henry Uhring (à gauche) a été élu président de l'UECC pour 2011-2014.

## ***Réactions aux résolutions de l'UECC***

### **Directive relative à la tarification routière**

Dans sa réponse à la résolution de l'UECC, Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne, a réaffirmé la position de l'Union européenne à ce sujet:

L'internalisation des coûts externes du transport constitue un élément central des mesures entreprises pour le maintien d'un système durable des transports. Pourtant, la directive relative à la tarification routière ne constitue qu'une partie de la stratégie qui inclut tous les modes de transport. La refonte du paquet ferroviaire qui propose de mieux intégrer les coûts des nuisances sonores dans les redevances à payer par les opérateurs des chemins de fer fait également partie de ces efforts.

En outre, le compromis trouvé par le Conseil et soumis au Parlement européen concernant les mesures pour mieux gérer les volumes de trafic n'augmentera pas les charges imposées aux utilisateurs. Au contraire, le compromis envisage seulement d'amplifier les règles de la directive actuelle, qui permet des taux élevés durant les heures de pointe uniquement quand ces taux sont compensés par des péages plus bas durant les périodes moins fréquentées. Le compromis sera donc neutre en ce qui concerne les revenus. Les Etats membres pourront ainsi optimiser l'utilisation de leurs infrastructures de transport sans augmenter les taxes imposées aux entreprises.

Finalement, Siim Kallas partage l'avis de l'UECC que les revenus générés par l'affectation des coûts externes doivent être utilisés pour les infrastructures de transport importantes ou pour les projets technologiques qui contribuent à réduire les coûts externes. La Commission s'efforce, en coopération avec le Conseil et le Parlement européen, de faire en sorte que cet objectif soit atteint dans la mesure du possible.

### Tunnel du Wisenberg

Comme Doris Leuthard, la présidente de la Confédération suisse et cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, l'a indiqué dans sa réponse à la lettre de l'UECC, la construction du tunnel du Wisenberg sera différée à une date future. D'ici l'an 2025, le gouvernement suisse se concentra sur le renforcement de l'axe ferroviaire est-ouest.

## **La Commission européenne publie son Livre blanc « Transports 2050 »**

Fin mars 2011 la Commission européenne a adopté un nouveau Livre blanc « Transports 2050 » (COM(2011) 144 final). Il contient des objectifs ambitieux pour l'an 2050:

- Réduction de 60 % des émissions CO<sub>2</sub> par rapport à 1990
- Bannissement des véhicules utilisant du pétrole ou du diesel des centres villes
- Changements fondamentaux dans la répartition des modes de transport pour les distances à partir de 300 km (50 % de ces transports devront être effectués par les chemins de fer et les voies d'eau)
- Réduction de 40 % des émissions CO<sub>2</sub> dans la navigation fluviale.

Les propositions de la Commission visent à la création d'un véritable espace européen unique des transports avec davantage de concurrence et un réseau des transports intégral qui combine les divers modes de transport et facilite des changements fondamentaux dans la structure des flux de trafic des personnes et des marchandises. Pourtant, comme le Livre blanc le confirme, il ne s'agit pas de freiner la mobilité. La demande pour un espace aérien unique et l'interaction de tous les modes de transport en fonction de leurs avantages respectifs est un autre aspect positif. Par contre, la Commission n'est pas assez ferme par rapport

à l'affectation des coûts externes pour tous les modes de transport. Les coûts de congestion sont toujours qualifiés de coûts externes et le réinvestissement des revenus des redevances dans les transports n'est pas garanti (ou, autrement dit, d'autres moyens publics seront réduits en compensation).

Le Livre blanc souffre de la contradiction entre ses revendications « pas de réduction de la mobilité » et « croissance » d'une part, et l'objectif primordial de l'UE de réduire les émissions CO<sub>2</sub> de 90 % d'autre part. En plus, il y a un grand risque que les moyens se concentrent trop sur les nouveaux Etats membres de l'UE et qu'il manque donc de ressources pour les régions appartenant à l'UECC.

L'UECC va élaborer une prise de position par rapport au Livre blanc.

Pour davantage d'informations veuillez consulter l'Internet à: [http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm).

Lors de sa réunion du 7 avril 2011, le groupe de travail de l'UECC a également discuté des thèmes suivants: l'état des infrastructures de transport urbain dans certaines centres-villes, les nouveaux critères pour les projets RTE, l'affectation des coûts externes dans la navigation fluviale ainsi qu'une prise de position de l'UECC à l'égard d'un éventuel nouveau programme pour le déchirage des bateaux-citernes.

## **Agenda 2011**

### **Réunion du groupe de travail**

20 septembre 2011 à Strasbourg (F)

### **Réunion du Comité directeur**

21 septembre 2011 à Strasbourg (F)