

BULLETIN II/2005

Editorial

Les 30 projets prioritaires RTE ont été définis; les péages et les autres taxes et redevances imposées aux transports génèrent d'importantes recettes. L'UECC et la Commission européenne demandent que ces moyens soient réinvestis dans le financement des projets de transport. Pourtant, la réalisation des projets RTE s'avère encore problématique.

D'après Jacques Barrot, le Commissaire chargé des transports, les Etats membres ne font pas assez pour promouvoir la mise en œuvre des projets. Le Commissaire pense que, au-delà des investissements publics, il faut également des contributions financières des régions qui bénéficient des projets et davantage de partenariats entre les entreprises privées et les institutions publiques. Une opinion fortement soutenue par l'UECC.

*Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général*

Sommaire

Page

<i>Résolutions</i>	2
<i>Réactions aux revendications de l'UECC</i>	2
<i>Accord sur la nouvelle directive sur les coûts de transport</i>	3
<i>Projets de transport transeuropéens</i>	3
<i>Fondation d'une agence ferroviaire européenne</i>	4
<i>Ouverture des marchés ferroviaires</i>	4
<i>Agenda 2005</i>	4

Juillet 2005

Editeur:

Secrétariat général

Union européenne des chambres de commerce et d'industrie

Secrétariat général

Aeschenvorstadt 67

CH-4010 Bâle

Tél.: 0041 61 270 60 10

Télécopie: 0041 61 270 60 05

Internet: <http://www.union-ihk.org>

Mél: r.fueeg@borisat.ch

Résolutions

Lors de la réunion de son Comité directeur en avril 2005, l'UECC a adopté la résolution ci-jointe au sujet de la navigation intérieure:

Concepts techniques et économiques pour les navires adaptés aux fleuves

Dans les discussions sur l'utilité des mesures d'aménagement des systèmes fluviaux pour approfondir les tirants d'eau pour la navigation commerciale, il est souvent demandé que les navires s'adaptent aux besoins des fleuves et non pas à l'inverse.

Sur demande du ministère allemand des Transports, de la Construction et du Logement, la "Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e. V. Duisburg", un institut qui s'occupe de la construction de navires fluviaux, a récemment conclu une expertise qui étudie à fonds les caractéristiques techniques et économiques des navires adaptés aux fleuves.

L'objectif principal de l'étude était de voir si la navigabilité pouvait être améliorée à l'aide de tels navires. A cette fin, l'institut a évalué un nombre de concepts techniques actuellement proposés pour la construction de navires adaptés aux basses eaux. Les résultats de l'évaluation sont plutôt décevants, car les effets positifs d'une utilisation de tels navires seraient marginaux. Même dans des hypothèses très optimistes, les avantages concurrentiels offerts par ces navires

innovateurs seraient limités. Pour que la navigation fluviale puisse faire face à la concurrence des autres modes de transport, d'autres critères sont beaucoup plus importants: la profondeur du chenal navigable, le tirant d'eau et le gabarit permis des navires. Dans certains cas, les mesures innovatrices pourraient contribuer à tirer le maximum des conditions-cadre existantes. Mais elles ne peuvent pas contrebalancer les insuffisances infrastructurelles.

L'UECC fait donc appel aux autorités politiques, et au gouvernement allemand en particulier, et les demande d'accomplir enfin les travaux d'aménagement du réseau fluvial allemand qui sont essentiels pour le bon fonctionnement de la navigation intérieure européenne. Il s'agit en premier lieu du trajet entre Straubing et Vilshofen sur le Danube, qui présente un obstacle majeur pour la navigation européenne. L'UECC demande un aménagement du chenal navigable à une profondeur de déchargement d'au moins 2.50 m pendant les basses eaux de régulation (NBR). L'élimination de ce goulet d'étranglement est nécessaire afin de permettre à la navigation intérieure – en tant que mode de transport écologique – d'améliorer sa performance vis-à-vis des autres modes de transport, dans le corridor Danubien en particulier.

Réactions aux revendications de l'UECC

Politique européenne des chemins de fer – troisième paquet ferroviaire

Thomas Kohl, directeur du département "chemins de fer, voies d'eau" du ministère allemand des Transports, de

la Construction et du Logement, prend position pour une adoption rapide de la proposition de directive concernant la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains. Le Conseil de l'UE s'est déjà mis

d'accord sur une "orientation générale", tout en limitant l'application de la directive aux conducteurs de trains. Les Etats membres ont pourtant l'option d'étendre l'application de la directive à tout autre personnel responsable pour la sécurité, pourvu que les transports nationaux et internationaux de marchandises ne soient pas empêchés, dit Thomas Kohl. La libéralisation du trafic international des passagers est également une condition incontournable pour la réalisation d'un marché eu-

ropéen des transports ferroviaires, ajoute-t-il.

Martin Mödritscher du bureau de M. Hubert Gorbach, vice-chancelier et ministre autrichien des Transports, soutient comme l'UECC une extension de l'application de la directive afin qu'elle inclue d'autres personnels de bord chargés des questions de sécurité.

Accord sur la nouvelle directive sur les coûts de transport

Lors de leur réunion du 21 avril dernier à Bruxelles, les ministres des Transports de l'UE ont adopté un accord sur le texte de la nouvelle directive. Les montants des péages seront déterminés en fonction des coûts de construction et de maintenance. Les durées de construction de 30 ans au maximum seront prises en considération. Les systèmes de péage déjà existants resteront en place, car les réglementations ne s'appliquent qu'aux systèmes nouveaux. En outre, le champ d'application pourra être élargi en sorte que les péages puissent être perçus sur l'ensemble du réseau routier.

Les majorations de 15 % au maximum seront permises, pour les projets

transfrontaliers elles pourront atteindre 25 % (cf. la route du Brenner; une légère réduction de ce surcharge semble pourtant encore possible). Les recettes pourront être investies dans d'autres modes de transport. Un étalement des péages jusqu'à +/- 100 % en fonction de la qualité de l'air sera permis. Des rabais jusqu'à 13 % pour les transports multiples seront également possibles.

Du point de vue de l'UECC, la solution proposée est insatisfaisante, car elle ne crée pas de système uniforme pour l'Europe. Il y a trop d'exceptions et trop de traitements individuels. L'UECC va élaborer à cet effet une prise de position à l'intention du Parlement européen et des Etats membres.

Projets de transport transeuropéens

Le Parlement européen a critiqué l'état des projets RTE-T. Les travaux n'avancent que très lentement et certains projets (le pont enjambant le détroit de Messine, par exemple) sont d'intérêt purement national et ne méritent pas de soutien financier de la part de l'UE, disaient les membres du Parlement. En revanche, Jacques Barrot, Commissaire des Transports et Nicolas

Schmit, Président du Conseil, ont affirmé que, grâce à la nomination des coordinateurs et la nouvelle planification financière de l'UE, toutes les conditions préalables pour l'exécution et le financement des projets sont remplies. Pourtant, il faut que les Etats concernés procèdent enfin de la planification aux travaux concrets.

FERRMED, une association basée à Bruxelles qui s'engage pour la promotion de l'axe ferroviaire de marchandises Rhin – Rhône – Méditerranée Occidentale, a publié une étude qui justifie l'importance d'aménager cette voie de communication en tant que contribution au développement des régions concernées. Ces régions comptent plus de 90 millions d'habitants qui produi-

sent 21 % du PIB européen. Jacinto Segui, le président de FERRMED, demande donc que cet axe soit enfin inclus dans la liste des projets prioritaires. FERRMED est actuellement en train de calculer le montant d'investissements nécessaires.

Fondation d'une agence ferroviaire européenne

Jacques Barrot, Commissaire européen chargé des transports, a inauguré la nouvelle agence ferroviaire européenne ERA le 16 juin dernier à Valencia. L'agence a été instituée en premier lieu pour élaborer des mesures aptes à

harmoniser les réglementations techniques et de sécurité pour les transports de marchandises, afin d'améliorer l'interopérabilité des différents systèmes ferroviaires.

Ouverture des marchés ferroviaires

L'ouverture des marchés ferroviaires à la concurrence préconisée par le troisième paquet ferroviaire n'avance que très lentement, même si, en France, précisément, on a pu récemment constater une première: une entreprise

privée (Connex) a remporté un appel d'offre pour des services de fret entre la Meuse et Völklingen (Sarre, Allemagne). Le service est déjà entré en vigueur – malgré les protestations véhémentes des cheminots français.

Agenda 2005

Comité directeur:

15 septembre 2005

Salzbourg (A)

Assemblée générale:

16 septembre 2005

Salzbourg (A)

Groupe de travail "Voies d'eau"

22/23 août 2005

Bratislava (SK)

Groupe de travail "Transports"

22/23 août 2005

Munich (D)