

BULLETIN II/2006

Editorial

La révision à mi-parcours du Livre blanc «Transports» de la Commission européenne a donné des résultats surprenants et positifs. La Commission a opté pour une politique des transports plus réaliste en Europe. Elle ne veut donc plus se concentrer uniquement sur l'aménagement des chemins de fer et le transfert modal, mais prendra désormais position pour une meilleure utilisation de tous les modes de transport dans le sens de la stratégie de Lisbonne.

L'UECC se félicite de cette nouvelle orientation dans la politique européenne des Transports qu'elle a toujours revendiquée et pour laquelle, comme s'est bien connu, elle est intervenue à maintes reprises auprès des institutions européennes.

*Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général*

Sommaire

Page

<i>Décisions du Comité directeur</i>	2
<i>Adhésion de la CCI de Dijon à l'UECC</i>	2
<i>Réactions aux résolutions de l'UECC</i>	2
<i>Résolutions</i>	3
<i>4.4 % de cabotage dans la navigation intérieure en Allemagne</i>	4
<i>Le volume de transport de marchandises sur le rail diminue</i>	5
<i>Paquet ferroviaire : L'UE étudie le modèle allemand</i>	5
<i>Péages autoroutiers en Belgique à partir de 2008</i>	5
<i>Résultats des groupes de travail</i>	5
<i>Agenda 2006</i>	6

Juillet 2006

Editeur:

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

Décisions du Comité directeur

L'UECC a adopté un nouveau programme stratégique lors de la réunion du Comité directeur à Anvers (B) en juin dernier. Jusqu'à présent, la libéralisation du secteur ferroviaire, la tarification du transport routier des marchandises et l'aménagement des infrastructures de transport pour faire face aux demandes de l'économie étaient les enjeux principaux. Pour les prochaines trois années, le travail de l'UECC se concentrera sur les thèmes suivants :

- Les réglementations déjà existantes et proposées concernant la sécurité et l'environnement et leurs effets sur la compétitivité de l'économie européenne et le secteur européen des transports en particulier
- Les distorsions de la concurrence au sein de l'UE causées par les divergences dans la mise en oeuvre des réglementations communautaires dans les divers pays membres

- La politique des transports en tant que moyen d'atteindre les objectifs de Lisbonne
- Mesures de gestion du trafic pour améliorer les flux de circulation en Europe
- Aménagement des infrastructures de transport et élimination des goulets d'étranglement selon les besoins

La prochaine Assemblée générale de l'UECC aura lieu à Breda les 14/15 septembre 2006. La nouvelle directive sur la sécurité proposée par l'UE sera un des thèmes principaux à discuter. Les premiers résultats d'une étude, menée en été 2006, sur les réglementations concernant la sécurité et l'environnement et leur impact sur l'économie seront également présentés.

La CCI de Dijon adhère à l'UECC

En avril de cette année l'UECC a l'adhésion de la Chambre de commerce et d'industrie

de Dijon à l'UECC en tant que nouveau membre du groupe national français.

Réactions aux résolutions de l'UECC

Financement du réseau de transport transeuropéen

Dans sa réponse à la résolution de l'UECC (cf. ci-dessous), Jacques Barrot, le commissaire chargé des transports, estime que la Commission investira dans des projets RTE prioritaires les plus prometteurs de bénéfiques sur le plan européen, en particulier des projets et démarches transfrontaliers qui touchent aux voies navigables. En plus, la Commission s'efforcera de combiner des moyens des divers fonds financiers (RTE, ERDF, fonds de cohésion) d'une façon optimale et de créer, en étroite coopération avec la Banque européenne d'investissement, des instruments de financement innovateurs, comme par exemple le fonds de garantie RTE.

Résolution en faveur de l'axe routier Nord Sud alsacien (A35) et de ses raccordements avec les réseaux suisses et allemands

Kurt Beck, premier ministre de l'Etat fédéral allemand Rheinland-Pfalz, a fait part de l'état des travaux sur le tronçon allemand de cet axe: En janvier 2000, une procédure de planification fut entamée pour étudier l'aménagement du tronçon de la route B9 en Allemagne entre l'A35 à Lauterbourg et l'A65 à Kandel (un trajet de 11 km). Deux propositions furent examinées : La route Hagenbach commence au «Wörther Kreuz» à l'ouest de Hagenbach, continue jusqu'à la jonction B9/L554, puis emprunte la route fédérale B9 jusqu'à la frontière franco-allemande. L'autre proposition prévoit un aménagement à quatre voies de la route B9 à partir de la jonction

autoroutière à Kandel-Süd jusqu'à la frontière et l'autoroute française A35 – en effet, un aménagement au niveau autoroutier. Les autorités publiques concernées, mais aussi d'autres collectivités locales et les habitants ont tous déposé de fortes objections contre les deux projets.

Une nouvelle proposition a donc été ajoutée à la procédure actuelle. Les études sur cette nouvelle route sont actuellement en cours et n'ont pas encore donné des résultats.

Résolutions

Financement du réseau de transport transfrontalier

En mars 2006, l'UECC a fait appel aux institutions européennes en les invitant à mettre à disposition, dans le cadre du budget de l'UE 2007 – 2013, des moyens suffisants pour financer le réseau de transport transfrontalier (RTE-T).

Etant donné que les moyens financiers actuellement octroyés au secteur des transports par les gouvernements nationaux ne sont pas suffisants pour faire face à la forte croissance du trafic, le soutien financier de l'UE pour l'aménagement des infrastructures s'impose plus que jamais. Un réseau de transport transfrontalier performant, qui exige l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes à capacités limitées et des améliorations dans les infrastructures de transport, constitue une des conditions primordiales pour le développement et le bon fonctionnement du marché intérieur de l'UE. Par conséquent, un aménagement rapide des principaux axes de transport renforcera la compétitivité de l'UE dans le sens visé par la stratégie de Lisbonne et aura donc un impact décisif sur le potentiel de croissance des économies européennes.

Pourtant, comme la Commission européenne l'a déjà constaté, les échéanciers prévus pour les divers projets d'aménagement du réseau transfrontalier de transport n'ont pas été respectés. Dans beaucoup de cas, il y a eu de grands délais. Seul un petit nombre de projets qualifiés de prioritaires a été terminé. La Commission européenne doit s'accorder avec

Dans le réseau routier transeuropéen, l'accordement du trajet Wörth/Kandel-Lauterbourg de la A65 jusqu'à la frontière franco-allemande et au réseau autoroutier français représente un projet important, surtout pour les pôles économiques de Worth, Germersheim, Speyer, Neustadt et Lindau. M. Beck a confirmé que son gouvernement souhaite un avancement rapide du projet.

les Etats membres sur des échéanciers définitifs pour la réalisation des projets RTE. L'UE doit octroyer des moyens financiers uniquement pour des projets qui sont réalisés à temps. S'il y a des délais, il faut demander le renvoi des moyens de financement de l'UE. Il faut mettre en oeuvre la proposition de la Commission européenne pour le financement des projets RTE le plus vite possible. Il ne faut pas permettre que les moyens financiers ou les taux maximum de soutien qui ont été proposés soient réduits.

L'UECC est strictement opposée aux réductions du budget de l'UE pour les projets de transport, comme prévu lors du sommet de l'UE en décembre 2005. Il a été proposé de réduire les moyens budgétaires de l'UE pour les projets de transport (sans Marco-Polo et Galileo) à 6.7 milliards d'euros. Ceci est inacceptable. L'UECC demande que le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne veillent à ce que les négociations sur le budget pour 2007 - 2013 soient vite terminées et qu'ils allouent des moyens suffisants aux projets RTE.

Nouveau règlement relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement (SEC(2006 251))

L'UECC demande que la proposition de la Commission européenne soit retirée. Au lieu de combler des lacunes, la directive proposée créera des réglementations répétitives et multiples. Les démarches administratives et les dépenses pour les en-

entreprises concernées se multiplieront, tandis que l'utilité des nouvelles règles n'est pas du tout évidente. La directive poursuit un objectif irréaliste et risque de provoquer une explosion de coûts qui désavantagera les économies européennes dans le marché global et pénalisera la flexibilité des transports terrestres. Ceci ne peut pas être le sens ou le but d'une initiative de sûreté de portée européenne.

Le projet de directive prévoit que les entreprises tout au long de la chaîne d'approvisionnement introduisent des mesures de sûreté de leur propre volonté. L'objectif est de renforcer la protection des transports terrestres européens contre le terrorisme.

Pourtant, la sûreté – dans le sens de la défense contre les dangers – est déjà devenue en enjeu important dans les secteurs confinés et donc contrôlables comme les aéroports et l'aviation, les ports et les transports maritimes. Les mesures de sûreté dans les ports fluviaux et sur les voies navigables ont également été renforcées. En effet, il faut admettre qu'il y a un certain risque d'attentats terroristes dans ces secteurs. En revanche, le potentiel de risque dans la plupart des transports terrestres semble beaucoup plus faible. En outre, il n'existe pas de mesures économiquement réalistes qui puissent protéger la

chaîne d'approvisionnement terrestre contre tout attentat terroriste.

Revendications essentielles

Si, malgré ces objections fondamentales, la proposition n'est pas retirée, il faut au moins tenir compte des points suivants :

- Il faut garantir que le caractère volontaire d'une certification d'«opérateur sûr» soit maintenu même au long terme;
- Les systèmes et certifications de sûreté déjà en vigueur doivent être pris en considération lors de la qualification du statut «opérateur sûr»;
- La directive doit prescrire des critères d'évaluation pour les «opérateurs sûrs» qui permettent une mise en œuvre flexible par les entreprises sans causer des distorsions de concurrence entre les Etats membres;
- La reconnaissance mutuelle de la certification «opérateur sûr» doit être garantie.

Comme toujours, vous trouverez toutes les résolutions et prises de position de l'UECC sur la page Internet www.union-ihk.org.

4.4 % de cabotage dans la navigation intérieure en Allemagne

Le cabotage sur les voies navigables allemandes a transporté 2.2 milliards de tonnes kilomètres dans les premiers trois trimestres de l'année 2005, à savoir 4.4 % de la quantité totale des marchandises acheminées. Avec un pourcentage de 72 %, les entreprises en provenance des Pays Bas offrent la plus grande partie des services de cabotage.

Pour les transporteurs tchèques, slovaques et baltes, par contre, les services de cabo-

tage sur le territoire de l'EU seront interdits pour encore deux ans. Au fond, l'UE aurait dû enlever ces restrictions le 30 avril 2006, mais les pays membres «anciens» ont exercé leur droit de prolonger la clause de protection. Les restrictions concernant le cabotage sur les voies navigables européennes seront toutes enlevées en 2008 (pour la Pologne et la Hongrie en 2009).

Le volume des transports de marchandises par le rail a diminué de 1.3 %

Les chemins de fer européens ont acheminé 653.6 milliards de tonnes kilomètres en 2005, une réduction de 1.3% par rapport à 2004, dit l'Union internationale des chemins de fer UIC. 18 entreprises ont vu leur trafic fret progresser, tandis que 16 autres

ont enregistré un recul. Des hausses de trafic spectaculaires caractérisent les entreprises de l'Europe du Sud-Est, l'extension de l'UE ayant causé une croissance du trafic international, dit l'UIC.

Paquet ferroviaire : l'UE étudie la solution allemande

Dans son rapport sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire, la Commission européenne constate que la constitution de structures de holding, comme en Allemagne, est compatible avec la législation communautaire, pour autant que l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure en termes d'organisation et de prise de décision est garantie afin d'assurer un accès libre et non discriminatoire au réseau. En plus, il faut que le système de redevances pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires soit plus transparent.

Lors d'une consultation d'experts avec le parlement fédéral allemand en mai 2006, l'intention des chemins de fer allemands –

réseau ferroviaire inclus – d'entrer en bourse a été vue avec beaucoup de scepticisme. Une telle solution de privatisation intégrée ne sera pas apte à garantir des conditions de libre concurrence sur le réseau ferroviaire, disaient les experts.

Les chemins de fer allemands ont augmenté leur volume de trafic de 10.5 % dans le premier trimestre de 2006 par rapport à la même période de 2005. Le trafic passagers (+ 4.1 %) et le trafic fret (+ 14.4 %) ont contribué tous les deux à cette croissance. Le chiffre d'affaires dépasse donc de loin (par 20 %) le chiffre du 1^{er} trimestre de 2005, s'élevant maintenant à 7.1 milliards d'euros.

Péages autoroutiers en Belgique à partir de 2008

Des représentants des trois régions belges se sont mis d'accord pour introduire des péages forfaitaires pour les véhicules au-dessous de 12 t et à quatre essieux sur les autoroutes et routes rapides à partir de

2008. Des péages annuels sont envisagés. Des vignettes valables pour les périodes plus courtes sont prévues pour les véhicules en provenance de l'étranger.

Groupe de travail "Transports"

Dr. Veronika Kessler, Abteilungsleiterin,
Wirtschaftskammer Österreich (A)
Tél. 0043 1 501 05 4009, télécopie 0043 1 501 05
259, e-mail: veronika.kessler@wko.at

La directive de l'UE sur les coûts de transport a été adoptée avec un résultat accep-

table. Il faut maintenant que la Commission européenne élabore une proposition pour la définition des coûts externes d'ici l'an 2008.

Groupe de travail "Voies d'eau"

Dipl.-Volkswirt Werner Kühkamp, Geschäftsführer,
Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-
Kleve (D).
Tél. 0049 203 2821 278, télécopie 0049 203 285349
278, e-mail: kuehlkamp@duisburg.ihk.de

Le programme d'action européen NAIADES a suscité des réactions. Dans une «déclaration de Bâle», les Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ont renouvelé leur soutien pour la CCNR dans sa mission de développement de la navigation rhénane. Le groupe de travail s'occupera du «fonds de réserve» lors de sa prochaine réunion en août 2006. La directive FHH sera un autre thème à discuter. En Allemagne, des propositions de modification ont été élaborées, puis

que la Cour européenne de justice avait déclaré nuls les allègements offerts par le droit allemand. L'intérêt pour la directive FFH devient plus fort aux Pays Bas également. Les Chambres membres du groupe national néerlandais ont délégué des représentants pour le travail de l'UECC sur ce thème.

La procédure de planification pour le trajet Straubing-Vilshofen sur le Danube est terminée, la proposition C (la construction d'un bief) a été choisie. Pourtant, il semble que le gouvernement fédéral allemand s'y oppose toujours. Le groupe de travail va élaborer une autre prise de position pour demander une rapide conclusion du projet.

Agenda 2006

Comité directeur

14/15 septembre 2006

Breda (NL)

Assemblée générale

14/15 septembre 2006

Breda (NL)

Groupe de travail "Transports"

24/25 août 2006

Mulhouse (F)

Groupe de travail "Voies d'eau"

24/25 août 2006

Mulhouse (F)