

BULLETIN II/2009

Editorial

L'Europe est durement frappée par la crise: ceci se voit entre autres dans la forte réduction du volume de trafic fret cette année par rapport à 2008. Même si certains indices laissent espérer que la crise a probablement touché le fond – la demande commence à rebondir dans quelques secteurs industriels, au moins – il faudra attendre encore beaucoup de temps jusqu'à ce que l'économie se soit vraiment remise.

Afin d'appuyer la conjoncture et le système financier – et peut-être aussi pour améliorer leurs chances de réélection dans certains pays – les gouvernements européens ont mis en place d'énormes moyens financiers, ce qui a évité un effondrement encore plus dramatique. Très souvent, les dettes publiques ont remplacé les dettes privées. Dans beaucoup de cas, les Etats ont opté pour des mécanismes protectionnistes qui risquent de compromettre la liberté du marché intérieur commun en Europe.

Dans les mois qui viennent, l'UECC doit surveiller de près le déploiement des programmes de stimulation pour l'industrie du bâtiment. Il serait regrettable si les moyens ainsi fournis étaient distribués sur l'ensemble du territoire de l'Europe sans la définition de priorités précises, comme d'habitude dans le passé. Une telle démarche aurait peut-être un impact éphémère sur le marché de travail, mais elle n'apportera pas de contribution durable à une amélioration des infrastructures clés. Il faut plutôt profiter de la crise en tant qu'opportunité pour faire des investissements ciblés dans les projets prioritaires de transport. De cette manière, l'Europe pourrait sortir de la crise encore plus compétitive qu'avant.

*Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général*

Contenu

	Page
Le Livre vert de l'UE sur le réseau européen des transports	2
L'avenir des transports – prise de position de l'UECC	2
Expertise sur l'interdiction sectorielle de circulation en Autriche	3
Voie d'eau Rhin-Saône: présentation d'un nouveau projet	3
Analyse des coûts externes du transport des marchandises	4
Projet Interreg axe ferroviaire Rotterdam-Gênes (corridor 24)	5
Aménagement des axes ferroviaires Nord-Sud	5
L'Etat investit dans le transport combiné en Italie	5
Recherche et développement dans l'aviation civile	5
"Clean Sky" lance un premier appel à propositions	6
Calendrier 2009/2010	6

Juillet 2009

Éditeur:
Union européenne des Chambres
de commerce de d'industrie
Secrétaire général
Aeschenvorstadt 67
CH-4010 Bâle
Tél.: 0041 61 270 60 10
Fax: 0041 61 270 60 05
Internet: <http://www.uecc.org>
E-mail: r.fueeg@uecc.org

Livre vert de l'UE sur le réseau européen des transports

Dans son Livre vert RTE-T (COM(2009) 44 final), la Commission européenne a entamé un réexamen fondamental de ses politiques vers une meilleure intégration du réseau européen des transports. Dans sa prise de position, l'UECC rappelle les points clés suivants:

- La réalisation de projets qui sont d'une nécessité réelle et justifiée doit être accélérée. Non seulement faut-il développer de nouveaux concepts pour les projets actuels, il faut aussi rester ouvert à la création de nouveaux axes de communication. Il faut également renforcer l'obligation des Etats membres de mettre en œuvre les mesures convenues. Les moyens financiers de l'UE doivent être liés à des échéanciers strictement définis. Les Etats devraient être obligés à rembourser l'UE s'ils n'arrivent pas à achever les travaux dans les délais prévus.
- L'intégration des projets d'infrastructure dans un "réseau noyau" prioritaire facilite l'élimination de goulets d'étranglement et améliore l'efficacité des mesures et des moyens financiers utilisés. Pourtant, ceci ne signifie pas qu'on abandonne l'idée d'un réseau intégral couvrant tout le territoire de l'UE.
- Il faut établir des critères compréhensibles, durables et transparents pour la plani-

fication d'un réseau noyau. Il faut de bons axes de communication avec les régions périphériques de l'Europe, en fonction des besoins de l'économie. La durabilité des mesures choisies et les intérêts d'économie générale doivent être pris en compte. D'autres critères importants seront les volumes de trafic actuel et futur, l'élimination de goulets d'étranglement et la création de capacités, mais aussi le libre accès à tous les modes de transport.

- L'UECC rejette la proposition d'inclure les mesures de régulation de la demande comme la tarification et l'internalisation des coûts externes. Ces mesures ne doivent pas être utilisées comme critères pour l'intégration dans un réseau noyau et l'octroi du soutien financier. Une politique des transports dirigiste qui vise à réduire et enchérir les services de transport aura un impact négatif sur l'économie et la prospérité.
- Il faut respecter le principe de la subsidiarité, surtout en ce qui concerne les transports municipaux. Les problèmes de trafic dans les zones urbaines doivent être résolus sur place. L'UECC est d'avis que l'aménagement des infrastructures municipales ne devrait pas faire l'objet de ce Livre vert.

L'avenir des transports – prise de position de l'UECC

En 2001 la Commission européenne a publié un Livre blanc sur la politique européenne des transports jusqu'à 2010. L'UECC avait donné son avis sur cette publication.

Actuellement, l'UE prépare les bases pour une continuation de la politique européenne des transports. Un document à ce sujet sera publié en 2010.

Lors de son Assemblée générale du 15 mai 2009 à Strasbourg, l'UECC a élaboré et adopté une prise de position qu'elle a transmise à la Commission dans le cadre de la procédure de consultation actuelle. Voici les demandes de l'UECC en bref:

- Les mesures pour améliorer le climat doivent se baser sur une réduction des émissions et non pas sur une réduction des volumes de trafic.

- Une meilleure utilisation des infrastructures existantes aidera à gérer la croissance du trafic.
- L'UECC demande aussi un aménagement des infrastructures en fonction des besoins, sur les axes européens importants en particulier. Dans la proposition de l'UE, les projets d'aménagement seront désormais effectués uniquement dans les Etats membres périphériques. Dans les autres 12 Etats, par contre, l'UE se concentra plutôt sur la création de plateformes plurimodales. L'UECC rejette vivement cette proposition.
- Il faut continuer les efforts de libéralisation des marchés. Il faut réduire le nombre de régulations, et éliminer les obstacles administratifs et distorsions dans les structures des prix. L'UECC rejette l'idée que le transport

routier de marchandises devra payer pour les coûts des embouteillages.

- Par contre, l'UECC soutient une meilleure intégration des politiques de l'aménagement du territoire et des infrastructures à condition que les intérêts locaux ou régionaux n'empêchent pas la réalisation de projets qui ont une importance centrale pour l'Europe.

- L'UECC approuve une plus forte application du principe du pollueur-payeur, pourvu que tous les moyens ainsi générés soient réinvestis dans l'exploitation et l'aménagement des infrastructures de transport.

Comme toutes les autres résolutions de l'UECC, le texte intégral de cette prise de position peut être téléchargé sur la page internet www.uecc.org.

Expertise sur l'interdiction sectorielle de circulation en Autriche

Dans son étude, qui fut commissionnée par la Chambre de commerce de Vorarlberg, l'Université d'Innsbruck confirme que l'interdiction a bien des effets négatifs sur l'économie régionale. Les secteurs les plus affectés sont la collecte et le traitement des déchets, le trafic fret et les entrepreneurs de transport, la production de métaux et de machines, l'achat et la vente de voitures, les car-

releurs et l'exploitation forestière. Ces entreprises emploient 20 % de la main d'œuvre dans la région, générant environ 25 % de la valeur ajoutée dans leur secteur.

Vous trouverez des informations actuelles sur l'interdiction sectorielle pour les poids lourds dans l'internet à www.tirol.gv.at/buerger/umwelt/luft/nachtfahrverbot/.

Avez-vous des problèmes avec l'interdiction sectorielle?

L'UECC a aussi protesté contre l'interdiction: il ne faut pas interdire le transport de marchandises particulières mais se concentrer sur le taux des émissions des véhicules concernés. A partir du 1 juillet 2009 l'interdiction sera étendue et s'appliquera désormais aussi aux minerais de fer, à l'acier, au marbre et aux carreaux, ce qui va aggraver la situation encore davantage.

L'Union européenne a porté plainte contre la République de l'Autriche en janvier 2009. La procédure devrait durer entre deux et trois ans, mais l'UE a signalé qu'elle pourrait faire appel à la Cour Européenne de Justice pour demander une ordonnance provisoire – comme il a déjà été demandé par les milieux économiques – si l'interdiction cause de graves problèmes.

Il faudra donc des données valables de la part de l'économie (expéditeurs, transporteurs, etc.). Ces informations devraient porter surtout sur les problèmes ou goulets d'étranglement par rapport au chargement des marchandises sur l'autoroute roulante qui est offerte en tant qu'alternative de fret ferroviaire. Veuillez s.v.p. envoyer vos renseignements à Dr. Manfred Rothkopf de la CCI Munich, e-mail: rothkopf@muenchen.ihk.de.

Voie d'eau Rhin-Saône: présentation d'un nouveau projet

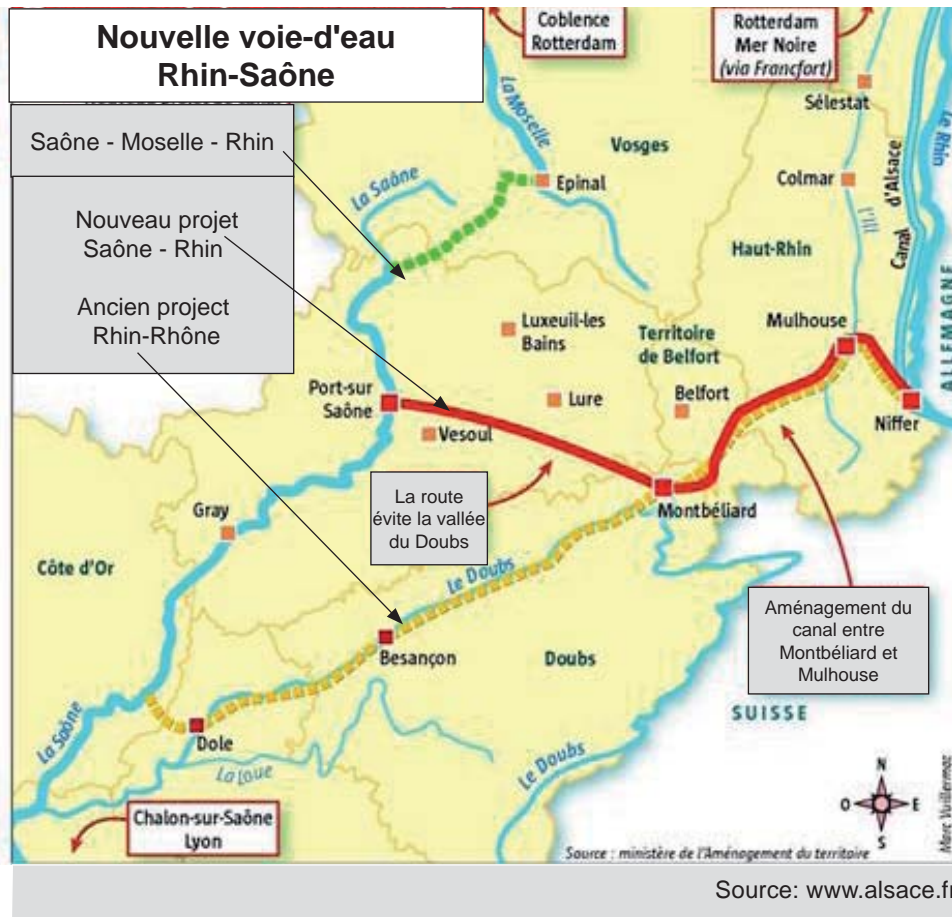
A Colmar, en avril dernier, Eurotrans Partners Network, un bureau international de consultants, a présenté une nouvelle proposition pour une liaison fluviale continue entre le Rhin et la Mer méditerranée. En 1997, le gouvernement français avait abandonné l'ancien projet controversé d'un canal Rhin-Rhône, à cause de la forte résistance contre les travaux de construction dans la vallée du Doubs.

Dans le nouveau projet, comme Eurotrans l'a expliqué dans son étude préliminaire, la voie d'eau évite la vallée du Doubs. A Montbéliard, au sud de Belfort, elle tourne vers la Saône, traversant la Haute-Saône et passant par Vesoul. Le trajet d'environ 200 kilomètres devrait coûter 10 milliards d'euros.

L'étude, qui fut commissionnée par l'Etat français et dix autres partenaires dans les régions concernées, estime que la nouvelle liaison entre le Rhin et la Saône pourrait attendre entre 11 et 19 millions tonnes de marchandises par an à partir de 2025. Entre 4.5 et 6 millions tonnes seraient du fret conteneurisé. Le nouveau canal serait ouvert aux navires d'une longueur de 185 mètres au maximum.

Les travaux de construction créeraient également un grand nombre de postes de travail d'ici 2030.

Maintenant, les partisans du projet souhaitent que leur proposition soit incluse dans la liste des projets prioritaires en France et dans l'Union européenne.



Analyse des coûts externes du transport des marchandises

A l'initiative des Voies navigables de France, les gestionnaires français, belges et néerlandais des quatre modes de transport (rail, route, voie d'eau et short-sea shipping) ont lancé en janvier dernier une étude dont le but est d'estimer les coûts externes liés au transport de marchandises dans le corridor Paris-Amsterdam.

L'étude, qui a obtenu un cofinancement de la Commission européenne de 50 % dans le cadre du budget annuel pour les RTE, devrait également analyser l'effet de différents scénarios de tarification des infrastructures sur la répartition modale des opérations de transport.

Projet Interreg axe ferroviaire Rotterdam-Gênes (corridor 24)

L'Assemblée générale de l'UECC a également discuté du projet Interreg prévu (2010-2012, 2-5 millions euros), qui sera dirigé par l'association régionale Rhein-Neckar. Suite à l'initiative de Professeur Scholl (ETH Zurich), il est prévu d'établir une coopération entre les universités, les associations régionales ainsi que les groupements d'utilisateurs (ports, chemins de fer) et les CCI. L'objectif sera de définir les insuffisances actuelles, de développer le travail de pression et, finalement, de faire en sorte que l'aménagement nécessaire soit effectué.

L'UECC apportera son soutien idéal du projet. Elle a désigné la CCI de Karlsruhe en tant que son délégué dans les organes opératifs. M. Mathias Tromp (Berne) fut élu en tant que représentant de l'UECC dans le comité de consultation (Advisory Board). Le trajet Rotterdam-Gênes constitue un élément majeur de l'axe ferroviaire prioritaire Lyon/Gênes- Bâle – Duisburg – Rotterdam/Anvers.

Aménagement des axes ferroviaires Nord-Sud

En mi-juin 2009, les ministres des Transports de Suède, du Danemark, d'Allemagne, d'Autriche et d'Italie ont signé une lettre d'intention qui définit les objectifs à long terme pour le développement du corridor ferroviaire Stockholm-Copenhague-Hambourg-Munich-Innsbruck-Vérone-Naples.

Le corridor ferroviaire sera équipé du programme ERTMS (European Rail Traffic Management System). L'axe implique des projets européens d'infrastructure de première importance tels que le tunnel de base du Brenner. Actuellement, plus de 20 systèmes de contrôle

du trafic ferroviaire sont en opération en Europe. Pas à pas, ils seront remplacés par le nouveau système unifié. Les grands corridors de fret ferroviaire seront équipés d'ERTMS d'ici l'an 2020. Aujourd'hui, ERMTS est installé sur quelque 2000 km des chemins de fer européens.

Les cinq autres corridors qui seront équipés de ERMTS sont: Rotterdam-Duisburg-Bâle-Gênes, Anvers-Luxembourg-Bâle/Lyon, Valencia-Lyon-Milan-Ljubljana-Budapest, Dresde-Prague-Budapest/Vienne-Constanta et Aix la Chapelle-Cracovie/Varsovie-Terespol.

L'Etat investit dans le transport combiné en Italie

Avec l'accord de la Commission européenne, l'Etat italien va investir plus d'un million d'euros dans la création d'un nouveau service de transport ferroviaire entre le port de Naples et Nola Interport, un des principaux ports industriels du pays. L'objectif sera de transférer

une partie du volume de trafic de la route au rail. L'aide au démarrage s'élève à 1'322.000 euros et s'étendra sur trois ans.

Recherche et développement dans l'aviation civile

L'entreprise commune SESAR, un partenariat public-privé financé par la Commission européenne et EUROCONTROL, a signé en juin dernier plusieurs contrats portant sur la création d'un futur système de gestion du trafic aérien (ATM, Air Traffic Management).

1,9 milliard d'euros seront investis dans la recherche et le développement d'environ 300 projets divers. Le financement s'étendra sur sept ans (2009-2016). L'objectif est de créer un espace aérien commun avec un système de gestion uniforme pour toute l'Europe.

Le concept de l'entreprise SESAR contient les points principaux suivants:

- La notion d'opérations basées sur la trajectoire, qui améliorera la prévisibilité et la précision des opérations;
- Un plan évolutif d'exploitation du réseau prenant en compte l'évolution du temps et du trafic en temps réel;
- La mise en place d'un intranet pour la gestion du trafic aérien et des aéronefs qui fournit des informations actuelles à tous les partenaires concernés;

- L'intégration totale des activités aéroportuaires au sol dans les procédures de gestion du trafic aérien;
- L'amélioration des outils automatisés pour les contrôleurs et les pilotes;
- La meilleure prise en compte des considérations environnementales par rapport à la planification des routes et à l'utilisation optimale des pistes existantes.

Les directives de base du programme SESAR peuvent être téléchargées sur la page internet www.eurocontrol.int/sesar/.

"Clean Sky" lance un premier appel à propositions

L'initiative "Clean Sky" est un partenariat public-privé à l'échelle de l'Union européenne auquel participent des PME, des universités et des centres de recherche ainsi que d'importants constructeurs aéronautiques.

"Clean Sky" a pour but de promouvoir le développement de nouvelles technologies aptes à diminuer l'impact du transport aérien sur l'environnement et à renforcer la compétitivité de ce secteur.

"Clean Sky" vient de publier un premier appel à propositions. Il couvre 72 sujets de recherche appartenant à cinq grands domaines: avions de transport régional verts, aéronefs à

voilure tournante verts, moteurs durables et verts, aéronefs à voilure fixe intelligents, systèmes pour une exploitation respectueuse de l'environnement.

L'appel fait parti de la première étape d'un grand projet de recherche européen, dans lequel 1,6 milliards d'euros seront investis d'ici l'an 2014. À ce jour, "Clean Sky" réunit 120 organisations issues de 16 pays, comprenant 86 industries dont 20 PME, 15 centres de recherche et 17 universités. Pour davantage d'informations veuillez consulter la page internet www.cleansky.eu.

Calendrier 2009/2010

Comité directeur

Octobre 2, 2009

St. Pölten (A)

Groupe de travail

Octobre 29/30, 2009

Mulhouse (F)

Assemblée générale 2010

Mars 2010

Pays Bas