

BULLETIN IV/2005

Editorial

Le temps passe et ce fait déjà trois mois depuis que j'ai été élu président de l'UECC. Une première discussion avec les secrétaires des groupes nationaux a donné des résultats intéressants par rapport aux tâches de l'UECC pour les trois ans à venir: D'une part, l'UECC doit renforcer sa visibilité à Bruxelles; d'autre part, il faut souligner plus fortement l'utilité des services qu'elle offre aux Chambres membres. L'UECC est la seule (!) organisation internationale qui puisse représenter les intérêts des CCI locales et qui ne soit donc pas considérée comme une CCI nationale. Pourtant, l'UECC doit s'engager encore davantage dans les pays riverains du Danube, au bénéfice de tous nos membres dans les régions rhénane, rhodanienne et danubienne. Outre le traitement essentiel des thèmes actuels, nous devons également prendre en main certains enjeux stratégiques qui ont une importance primordiale pour l'avenir. La multiplication rapide des normes européennes dans les transports (les réglementations écologiques, entre autres) et leur impact sur la compétitivité de nos régions ou la croissance continue des dépenses pour la sécurité routière, qui, pourtant,

être à la charge des Etats et non pas de l'économie, seront des sujets à discuter. La prochaine réunion du Comité directeur, qui se tiendra à Zurich en janvier prochain, nous donnera l'opportunité d'approfondir ces idées et d'autres thèmes encore. A cette réunion, nous déciderons de notre programme pour l'année 2006 et de nos tâches et activités pour le moyen terme. J'espère naturellement que nous pourrons, comme dans le passé, démontrer que l'UECC est une association à laquelle nos membres participent avec intérêt. J'espère également qu'ils nous apporteront leur soutien en déléguant leurs experts à nos réunions et groupes de travail. Sans le soutien de nos membres nous ne pourrions pas satisfaire les demandes qui nous sont faites. Vous voyez, je me trouve déjà en pleine action et je me réjouis d'avance des trois prochaines années, et surtout de pouvoir vous rencontrer. Permettez-moi de vous présenter mes meilleurs vœux pour la nouvelle année 2006.

*Bernd Menzinger
Président*

Sommaire

Réactions aux résolutions de l'UECC	2
Résolutions	2
Révision de la directive "Eurovignette" approuvée	2
Réglementations sociales dans le transport routier	3
Projets RTE	4
Interdiction sectorielle de circulation en Autriche rejetée	5
Troisième paquet ferroviaire adopté	5
Lancement du premier satellite Galileo	6
Agenda 2006	6

Page

Décembre 2005

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

Réactions aux résolutions de l'UECC

L'UECC demande l'élimination rapide des goulets d'étranglement dans le corridor danubien

Dans sa réponse à la résolution de l'UECC, Dr. János Kóka, le ministre hongrois des Transports, a confirmé que son pays s'engage lui-aussi pour l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube. Le gouvernement hongrois a commissionné une étude qui devra évaluer différents pro-

jets visant à garantir un tirant d'eau minimum de 2,50 m pendant toute l'année. L'étude tiendra compte de tous les aspects écologiques et économiques des projets proposés et devra être terminée d'ici septembre 2007. Les travaux seront ensuite réalisés entre 2007 et 2013 afin de créer des conditions uniformes tout au long du Danube.

Résolutions

Consultation publique sur la politique européenne des transports

En 2005, la Commission européenne a engagé une révision à mi-parcours de son Livre blanc sur "la politique européenne des transports à l'horizon

2010". L'UECC a soumis une prise de position sur les objectifs du document et les questions posées par la Commission.

Le Parlement européen adopte la révision de la directive "Eurovignette"

Le 15 décembre 2005, le Parlement c'est prononcé en faveur d'un système européen harmonisé pour le calcul des péages et taxes appliqués aux poids pour l'utilisation du réseau routier. L'accord entre le Conseil et le Parlement contient les points suivants:

Champs d'application

Bien que le Conseil des ministres des Transports ait proposé que les péages et/ou les frais d'utilisation s'appliquent aux véhicules ayant un poids en charge autorisé de 12 tonnes et plus, les ministres ont désormais accepté le principe de taxer les véhicules de plus de 3,5 tonnes à partir de 2012. Avec toutefois certaines exemptions strictement explicitées en vue d'empêcher que les coûts soient excessivement élevés par rapport aux recettes et

d'éviter des conséquences peu souhaitables pour l'environnement. Une modulation du péage, par exemple en fonction de l'heure du jour ou des émissions, est également possible. De plus, la Commission doit soumettre, d'ici 2008, un modèle de calcul des coûts environnementaux, des coûts liés aux embouteillages, au bruit ou à la santé (coûts externes).

Pourtant, l'extension de la taxation aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes n'est pas nécessaire si les péages risquent d'avoir un impact excessivement négatif sur l'échange libre des marchandises, l'environnement, les nuisances sonores, les embouteillages ou la santé ou si l'extension suscite des dépenses administratives au delà de 30 % des recettes générées en sus.

Les Etats membres peuvent maintenir ou introduire des péages ou droits d'utilisation sur l'ensemble ou une section du réseau routier transeuropéen. En revanche, la nouvelle directive n'évoque pas le droit des Etats de percevoir des péages ou droits d'utilisation sur les routes qui n'émargent pas au réseau routier transeuropéen, comme par exemple les routes parallèles qui attirent le trafic de déviation ou les routes qui se trouvent en concurrence directe avec une section du RTE.

Coûts externes

Au plus tard deux ans après la mise en œuvre de la directive et après avoir étudié toutes les options, y inclus les coûts environnementaux et les coûts liés aux nuisances sonores, embouteillages et la santé, la Commission soumettra un modèle uniforme, transparent et compréhensible sur la monétarisation de tous les coûts externes. Ce modèle servira de base pour les calculs futurs de droits d'utilisation pour les infrastructures et contiendra une évaluation de l'impact de l'internationalisation des coûts externes sur les modes de transport et une stratégie pour la mise en œuvre par étapes pour tous les modes de transport.

Différenciation

Les taux de péage peuvent être différenciés en fonction des classes d'émission EURO, du volume des particules fines (Particulate Matter PM) et des

émissions NOx, pourvu qu'aucun péage ne dépasse plus de 100 % du montant perçu pour les véhicules comparables qui correspondent aux classes d'émissions les plus strictes. Il est également possible de différencier les péages selon la saison ou l'heure ou la catégorie du jour. Pour les systèmes de tarification qui seront introduits après 2010 une différenciation en fonction des PM et des émissions NOx sera obligatoire.

En plus, les Etats membres pourront percevoir des péages spéciaux pour réduire les volumes de trafic dans les endroits ou périodes de temps spécifiques. Il est également permis d'introduire des péages spéciaux pour combattre l'impact du trafic sur l'environnement. Cette réglementation s'appliquera entre autres à la pollution de l'air et à chaque route, en particulier aux routes du RTE qui traversent les districts urbains.

Affectation des bénéfices

La nouvelle directive ne prescrit pas d'affectation spécifique des recettes. Ce sont les Etats membres qui décideront de l'utilisation des bénéfices générés par les systèmes de tarification pour les infrastructures. Pourtant, les Etats sont tenus à réinvestir les recettes dans le secteur des transports, afin de faciliter l'aménagement de l'ensemble du réseau des transports et d'optimiser les infrastructures existantes.

Modification des règlements sociaux pour les conducteurs dans le transport routier

Le comité de conciliation formé de représentants du Conseil et du Parlement de l'UE a adopté une directive qui complète le règlement actuel par rapport à certains points importants:

- Le temps total de conduite "hebdo-

madaire" ne doit pas dépasser 56 heures; il n'est plus permis de baser ce calcul sur une période de deux semaines.

- Le temps de repos continu demeure 11 heures par jour.

- Il faut faire des pauses de repos toutes les quatre heures et demi.
- Le temps de travail total hebdomadaire, y compris les temps de chargement et déchargement, ne doit pas dépasser 60 heures par semaine.
- La fréquence des enquêtes par sondage sera augmentée à 3 %, sur les places de transbordement en particulier.

Projets RTE

Financement des réseaux européens des Transports

Dans une première lecture, le Parlement européen a adopté une prise de position sur un financement plus efficace des réseaux européens des Transports. La Commission européenne avait proposé d'améliorer la directive 2236/95 actuellement en vigueur. Les améliorations portent sur les points suivants:

- La quote-part minimum de la contribution de l'UE sera augmentée de 20 % à 30 %.
- Les critères de sélection devront se baser sur les paramètres définis dans le Libre blanc; les efforts pour la protection de l'environnement, l'élimination de goulets d'étranglement et les transports transfrontaliers joueront un rôle principal.
- Le Parlement européen a approuvé la somme de 20.464 millions d'euros proposée par la Commission européenne pour 2007-2013; en revanche, la contribution proposée pour le financement des réseaux d'énergie fut réduite par 226 millions d'euros.

Il faut se rendre compte du fait que le Conseil européen n'a pas encore trouvé un accord sur le budget global de l'UE pour les années qui viennent. Une décision définitive sur le financement

- Il faut que tous les véhicules nouveaux de plus de 3,5 tonnes soient équipés d'un tachygraphe digital; les poids lourds et autobus qui sont déjà munis d'autres types de tachygraphe doivent installer des appareils digitaux d'ici le 1 janvier 2006.
- A partir de mai 2006, tous les conducteurs doivent être en position d'une "smart card".

des projets RTE n'est donc pas possible pour le moment.

Nouveau réseau paneuropéen de transports

Le groupe de haut niveau mis en place par la Commission européenne pour étudier les liaisons de transport entre L'Union européenne nouvellement élargie et ses 26 pays voisins a présenté son rapport. Le groupe présidé par Mme Loyola de Palacio a identifié les cinq grands axes transnationaux suivants:

- Autoroutes de la mer
- Axe nord-est
- Axe central
- Axe sud-est
- Axe sud-ouest

Pour ces axes, le rapport a énuméré un nombre de projets qui pourront être engagés avant 2010, et d'autres projets qui démarreront après 2020. Les coûts totaux pour tous les projets sont estimés à 45 milliards d'euros, qui devraient être financés par l'UE, les pays concernés et des partenariats publics-privés.

En plus, Mme de Palacio propose d'entreprendre ou de renforcer des mesures dites horizontales par rapport aux thèmes suivants:

- La garde des frontières
- L'introduction et l'expansion de Galileo, le système de navigation par satellite
- La sécurité routière
- La navigation maritime

- L'interopérabilité
- La navigation fluviale
- L'harmonisation des différents marchés de transports aériens.

La Cour européenne de justice rejette l'interdiction sectorielle de la circulation dans la vallée de l'Inn en Autriche

Pour "protéger l'environnement", le Land du Tyrol voulait prévoir l'interdiction pour les camions de plus de 7,5 tonnes transportant certaines marchandises, telles que des déchets, des cailloux, des terres, des véhicules à moteur, des rondins ou des céréales, de circuler sur un tronçon de 46 km de l'autoroute A12 dans la vallée de l'Inn. La Cour de justice des Communautés européennes, saisie par la Commission, constate dans son arrêt du 15 novembre 2005 que cette interdiction sectorielle gêne la libre circulation des marchandises, et en particulier, leur libre transit. En effet, cette mesure concerne un tronçon routier de première importance, constituant l'une des principales voies de communication terrestre entre le sud de l'Allemagne et le nord de l'Italie. Dans sa justification, la Cour constate que l'interdiction sectorielle de circula-

tion méconnaît le principe de proportionnalité. En effet, avant l'adoption d'une mesure aussi radicale, les autorités autrichiennes auraient dû examiner attentivement la possibilité de recourir à des mesures moins restrictives.

Or, elles n'ont pas suffisamment étudié s'il existait effectivement une solution de remplacement réaliste permettant d'assurer le transport des marchandises concernées par d'autres modes de transport ou d'autres itinéraires routiers et, notamment, s'il existait une capacité ferroviaire suffisante et appropriée. En outre, un délai de transition limité à deux mois pour la mise en œuvre de l'interdiction était manifestement insuffisant pour permettre raisonnablement aux entreprises concernées de s'adapter aux nouvelles circonstances.

Le Conseil des Transports se met d'accord sur le troisième paquet ferroviaire

Les ministres européens des Transports sont parvenus à un accord politique sur la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire:

- La proposition prévoit d'ouvrir le marché des transports internationaux de voyageurs par chemin de fer en 2010 et inclut le droit pour les trains internationaux de fournir des services de cabotage, à savoir de prendre et de laisser descendre des passagers dans

des gares situées dans le même Etat membre.

- Les réglementations présentes et futures portant sur la protection des voyageurs (par exemple les compensations en cas de grave délais causés par les chemins de fer) ne s'appliqueront pour le moment qu'aux correspondances internationales. Dans ce contexte, la Commission s'est engagée à faire évaluer les probables

conséquences financières pour les transporteurs, s'ils étaient obligés de compenser leurs clients pour des délais dans les transports ferroviaires de marchandises.

- Le Conseil a adopté la directive sur la certification des conducteurs de trains, tout en rejetant pourtant les

propositions sur la certification de tout autre personnel de bord.

- Les entreprises de chemin de fer qui disposent d'un monopole dans leur pays peuvent être exclues du marché des autres Etats membres de l'UE (clause de la réciprocité).

Galileo: Lancement du premier satellite

Le 28 décembre 2005, le premier satellite Galileo fut lancé vers son orbite. Il s'agit d'un satellite d'essai, mais aussi d'un test pour la réservation du signal de télécommunication nécessaire pour Galileo. Le premier "véritable" satellite sera lancé en 2008 avec le

début de la première période de fonctionnement, ou il est prévu de lancer 28 satellites en total jusqu'à la fin de 2010. Le financement de cette deuxième phase n'est pourtant pas tout à fait assuré.

Agenda 2006

Comité directeur:

19/20 janvier 2006

Zurich (CH)

8/9 juin 2006

Anvers (B)

14/15 septembre 2006

Breda (NL)

Assemblée générale:

14/15 septembre 2006

Breda (NL)

Groupe de travail "Transports"

15/16 mai 2006

Mulhouse (F)

Groupe de travail "Voies d'eau"

15/16 mai 2006

Mulhouse (F)