

BULLETIN IV/2009

Editorial

Pour la plupart des entreprises de transport européennes, l'année 2009 fut une année "à oublier". Suite à la forte baisse des exportations et de la production industrielle, les transports de marchandises routiers, ferroviaires, fluviaux et aériens ont également marqué un net fléchissement. Toutefois, les statistiques du quatrième trimestre de 2009 semblent annoncer une petite amélioration, ne serait ce que sur un bas niveau.

Grâce aux mesures engagées pour stimuler l'économie, les moyens mis en place pour l'entretien des infrastructures de transport ont été plus abondants que par le passé. Nous avons donc pu constater quelque progrès par rapport aux projets RTE-T et d'autres "chantiers" importants. Pourtant, il reste encore beaucoup à faire pour que les infrastructures de transport européennes puissent apporter leur contribution au redressement de l'économie.

Je tiens à remercier tous nos membres qui se sont engagés pour nos objectifs communs dans le Comité directeur ou le groupe de travail.

Permettez-moi de vous présenter mes meilleurs vœux pour la nouvelle année 2010, avec de nombreux petits et grands pas en avant dans tous les secteurs de la politique européenne des transports.

Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général

Contenu

	Page
Réunion du groupe de travail à Mulhouse	2
Prochaine Assemblée générale de l'UECC à Bruxelles	3
Stuttgart 21: feu vert pour la gare souterraine	3
Siim Kallas sera le nouveau commissaire chargé des transports	3
Soutien financier pour les projets de transport européens	3
Prix au kilomètre: nouvelle tarification routière aux Pays Bas?	4
Calendrier 2010	4

Décembre 2009

Editeur:

Union européenne des Chambres
de commerce de d'industrie
Secrétariat 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

Réunion du groupe de travail à Mulhouse

Secrétaire:

Dr. Michael Grubmann,
Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstrasse 63, A-1045 Vienne
Tél./fax: 0043 (0) 590 900 4020/0043 (0) 590 900 4030
e-mail: michael.grubmann@wko.at.

Lors de sa réunion de fin d'octobre dernier à Mulhouse, le groupe de travail a élu Dr. Michael Grubmann, Chambre de commerce de l'Autriche, en qualité de nouveau secrétaire et successeur de Dr. Hans-Jürgen Reichardt.

Le groupe de travail a également adopté les résolutions suivantes:

Il faut avancer le projet Saône-Rhin

Dans sa résolution, l'UECC se réfère à une étude publiée par l'entreprise Eurotrans cette année. L'étude prévoit un trafic oscillant en fonction des scénarii entre 11 et 19 millions de tonnes de fret à l'horizon 2025 (échéance crédible de mise en service de cette voie fluviale). La nouvelle infrastructure permettrait, selon l'étude, un report de près de 10 % du trafic routier sur l'axe Rhin-Rhône (voire 15 % dans les territoires directement concernés) soit une économie de quelque 80 millions de litres de carburant et de près de 250 000 tonnes de gaz à effet de serre par an.

L'étude d'Eurotrans a par ailleurs confirmé la faisabilité technique de deux tracés, l'un passant par le Doubs, l'autre empruntant l'itinéraire via la Haute-Saône, nécessitant toutefois des études techniques plus approfondies. L'UECC fait appel au gouvernement français en vue de poursuivre ces études complémentaires dans les meilleurs délais et de soumettre à nouveau ce dossier à la Commission européenne, afin de permettre une nouvelle prise en compte de cette infrastructure dans le réseau européen des transports. Ce dernier, arrêté dans sa version actuelle en 2004, fait également l'objet d'une procédure de révision qui pourrait prendre un développement décisif en 2010.

Une telle inscription dans le Réseau Trans Européen ouvrirait également des perspectives de cofinancement européen particulièrement intéressantes, allant jusqu'à 50 % du coût des études.

Aménagement de l'axe ferroviaire Rhin-Main – ports de l'ouest du Bassin méditerranéen

L'UECC milite notamment en faveur de l'aménagement d'un axe ferroviaire fret performant sur le corridor Rhin-Rhône, axe historique d'échanges intra-européens, entre la région du Rhin/Main et l'Ouest du Bassin méditerranéen.

Cet axe ferroviaire dédié de façon privilégiée au fret s'inscrit dans le cadre du projet prioritaire européen n°24 du RTE-T (réseau trans-européen des transports) arrêté en 2004. Il présente un certain nombre de lacunes qu'il importe de résorber dans les meilleurs délais, afin d'assurer la performance des échanges ferroviaires, notamment marchandises, sur ce grand axe d'échanges intra-européen. Il s'agit en l'occurrence:

- en Allemagne, de l'amélioration de la capacité de la section Francfort-Mannheim et Offenbourg-Basel
- entre l'Allemagne et la France, de l'aménagement de la section Mulhouse-Müllheim, maillon stratégique transfrontalier du réseau européen RTE-T, reliant les réseaux ferroviaires allemands et français
- et, plus particulièrement en France, de la mise au gabarit B1 des tunnels de la section Belfort-Besançon.

L'UECC fait appel au gouvernement français en vue d'intégrer ce projet dans les mesures du plan de relance du fret ferroviaire français. L'investissement d'environ 60 millions d'€ serait nécessaire.

En plus, le groupe de travail a envoyé une lettre à la Commission européenne et aux membres de la commission du Parlement européen pour les Transports afin d'expliquer les positions de l'UECC par rapport au règlement proposé sur la création d'un réseau performant pour le fret ferroviaire européen (COM(2008) 852 final).

Les résolutions et prises de position de l'UECC peuvent être téléchargées depuis la page internet www.uecc.org.

Prochaine Assemblée générale de l'UECC à Bruxelles

La prochaine Assemblée générale de l'UECC aura lieu le 5 mars 2010 au sein de la délégation de la Bavière auprès de l'Union européenne à Bruxelles. Les invitations seront adressées au début de l'année prochaine.

Comme toujours, l'Assemblée permet aux Chambres membres de prendre contact avec le Comité directeur et les groupes de travail et de présenter leurs demandes concernant les positions de l'UECC à l'égard de la politique européenne des transports.

Stuttgart 21: feu vert pour la gare souterraine

Les Chemins de fer allemands et le Baden-Württemberg ont finalement donné le feu vert pour le projet "Stuttgart 21" qui envisage la construction d'une gare souterraine pour remplacer la gare centrale actuelle. Les coûts sont estimés à 4.1 milliards d'€, soit environ un milliard au-delà du montant prévu auparavant.

En total, les dépenses pour la construction de la gare souterraine et de l'axe ferroviaire à grande vitesse entre Stuttgart et Ulm s'élèveraient à quelque six milliards d'€. En plus, il faudrait construire des tunnels ferroviaires sur un trajet de 63 km, dont 33 km sous la ville de Stuttgart.

L'objectif de ces mesures est de compléter le réseau ferroviaire à haute vitesse qui connecte Paris avec Bratislava et Amsterdam avec l'Europe orientale. Les travaux de construction devraient commencer en février 2010.

Siim Kallas sera le nouveau commissaire chargé des transports

Siim Kallas (Estonie) fut proposé en qualité de nouveau commissaire chargé des Transports au sein de la Commission européenne. Jusqu'à présent, il a été chargé de l'administration, de l'audit et de la lutte antifraude. M. Kallas remplace Antonio Tajani, qui sera désormais responsable du dossier industrie et entrepreneuriat. Les deux commissaires demeureront vice-présidents de la Commission.

Tous les commissaires proposés par José Manuel Barroso, le président de la Commission européenne, devront se présenter devant les commissions parlementaires compétentes au cours du mois de janvier 2010. Le plénum du Parlement européen votera sur toutes les 27 candidatures pour la nouvelle Commission le 26 janvier 2010. Ce n'est qu'après l'approbation du Parlement que les chefs d'Etat et de gouvernement de l'UE – à savoir, le Conseil européen – pourront désigner les nouveaux commissaires.

Soutien financier pour les projets de transport européens

La Commission européenne a annoncé fin octobre dernier quel serait le premier groupe de projets à bénéficier d'une enveloppe de 500 millions d'€ destinée à financer des projets importants d'infrastructures de transport dans toute l'UE. Cette fois-ci, les moyens seront octroyés à des projets en Autriche, en Belgique, en Allemagne, en Espagne, en France, en Hongrie, en Italie, aux Pays Bas, au Portugal, en Suède et au Royaume Uni.

Davantage d'informations ainsi que la liste des projets qui bénéficieront du soutien financier se trouvent sur le site suivant: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/events/2009_10_21_naples_en.htm.

Prix au kilomètre: nouvelle tarification routière aux Pays Bas?

Dans un communiqué de presse daté du 16 novembre 2009, le ministère néerlandais des Transports a présenté sa proposition pour l'introduction, à partir de l'an 2012, d'une tarification routière basée sur le trajet parcouru. L'impôt sur les véhicules automobiles ainsi que la taxe à l'achat d'un véhicule seront remplacés par un prix pour chaque kilomètre parcouru aux Pays-Bas, de l'autoroute jusqu'aux petites ruelles. Les recettes seront réinvesties directement dans un fonds spécial qui sera utilisé pour l'aménagement des routes, des voies ferroviaires et d'autres infrastructures de transport. Avec ce nouveau système, le gouvernement vise à une réduction marquée du volume de trafic et des émissions polluantes.

Pour chaque kilomètre, il faudra payer un tarif de base qui sera calculé en fonction de la catégorie du véhicule concerné: voitures particulières, véhicules utilitaires particuliers/professionnels, autobus et camions. Le tarif de base pour les voitures particulières sera fixé en fonction du taux d'émission de CO₂. Pour les autres véhicules, ce tarif sera déterminé par le poids. A partir de l'an 2012, le tarif de base moyen s'élèverait à 3.0 cents par kilomètre parcouru. La redevance sera augmentée progressivement à 6.7 cents jusqu'à l'an 2018.

Pourtant, pour le calcul de la redevance, tous les véhicules néerlandais doivent être équipés d'un appareil GPS qui enregistrera le nombre des kilomètres parcourus et transmettra les informations à un bureau public central qui déduira ensuite le montant pertinent des comptes des détenteurs des véhicules. Afin d'assurer la protection des données, les informations sur l'itinéraire choisi par le véhicule ne seront pas sauvegardées. Un système de paiement alternatif sera mis en place pour les véhicules étrangers.

Le gouvernement néerlandais a calculé que 59 % des conducteurs néerlandais vont payer moins par rapport à l'ancien système des impôts sur les véhicules. Pour 25 % des conducteurs les coûts resteront inchangés, tandis que 16 % des conducteurs devront dépenser davantage pour leurs déplacements qu'auparavant. En total, le gouvernement table sur une réduction de 15 % du nombre des kilomètres parcourus par les voitures néerlandaises, car davantage de personnes opteront pour les moyens de transport public ou les bicyclettes.

Les plans du ministère néerlandais des Transports sont contestés – notamment en raison de la protection des données et de l'échéancier qui ne prévoit pas suffisamment de temps pour les préparations.

Calendrier 2010

Comité directeur

5 mars 2010

Bruxelles (B)

1 octobre 2010

à définir

Groupe de travail

4 mars 2010

Bruxelles (B)

Assemblée générale

5 mars 2010

Bruxelles (B)