



**uecc**



## Elections au Parlement européen Mandature 2019 – 2024

Position et avis de l'UECC sur la politique européenne des transports

FRANCAIS



## AVANT-PROPOS

L'Europe fait actuellement face à une multitude de défis complexes. C'est pour cela qu'il convient de souligner que seule une communauté d'états forts, soutenue et acceptée par la population, est capable d'affronter fermement les crises actuelles de ce monde.

Le dénominateur commun de tous les membres de l'UE est l'infrastructure de transport. Elle est une base fondamentale pour le développement et la participation de toutes les régions et des pays.

Les expériences des années précédentes ont montré que des systèmes de transports efficaces ne sont pas simplement existants ou créés. Au contraire, cela exige non seulement une volonté politique claire pour maintenir et étendre une infrastructure fondée sur une réponse aux besoins, mais aussi des impulsions concrètes, suivies d'un soutien ciblé et d'un travail de coordination.

Les élections pour le parlement européen en mai 2019 forment une étape importante et essentielle dans ce processus. Il s'agit au cours des cinq prochaines années de continuer à définir un cap pour une infrastructure de transport efficace et tournée vers l'avenir.

L'Union des chambres de commerces et d'industries européennes (UECC) se saisit donc de cet événement pour présenter ces propositions dans cette brochure.

Dans ces prises de positions, l'UECC représente les voix de 60 chambres de commerces et d'industries régionales de six états européens situés le long du Rhin, du Rhône, du Danube et des Alpes.

Nous attendons avec impatience votre lecture et nous sommes ravis d'être à votre disposition pour de plus amples discussions à ce sujet.

**Dr. Christoph Juen**  
Président de l'UECC

**Dr. Rainer Füg**  
Secrétaire général de l'UECC

## PROMOUVOIR LE MAINTIEN ET L'EXTENSION DES RESEAUX DE TRANSPORTS

La préservation et l'extension des axes de transports européens en fonction des besoins est une grande priorité pour l'économie car il s'agit d'éliminer les goulots d'étranglements et les lacunes du réseau. En effet, le bon fonctionnement des routes, des voies ferrées et des voies navigables tout comme l'efficacité des noeuds de trafics comme les aéroports, les ports et les terminaux constituent une condition préalable et essentielle à un trafic de passagers et de marchandises sans entrave en Europe. Une haute qualité de connexion, la flexibilité et la bonne calculabilité des délais de voyages et de livraison garantissent la prospérité et l'emploi. Cependant les connexions interrégionales importantes sont trop souvent surchargées, ce qui s'explique aussi par un manque d'itinéraires alternatifs. Les conséquences qui en résultent sont des embouteillages, des détours, une perte de temps et des coûts supplémentaires pour les navetteurs et les entreprises.

L'objectif d'une politique des transports européenne tournée vers l'avenir doit donc être de maintenir constamment des réseaux de transport et de les développer de manière cohérente.

### L'UECC demande donc:

- La création et le développement de manière constante de connexions transfrontalières au sein de l'Union européenne et des pays voisins.
- le développement d'une stratégie prioritaire pour les axes particulièrement importants pour le trafic de fret européen, tels que le couloir Rhin-Alpes ou la "Magistrale européenne" (Paris - Budapest / Bratislava).
- la mise en place de connexions à long terme et pour l'avenir, grâce aux réseaux de transport transeuropéens, également pour tirer parti de l'initiative Belt and Road (BRI).
- la mise en avant des possibilités de digitalisation et d'automatisation des transports tout comme la promotion de l'information numérique sur les connexions de transport.
- la réduction considérable des délais de planification pour les projets d'infrastructure en particulier sur les axes d'importances majeures.





## ASSURER LE FINANCEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORTS TRANSEUROPEENS

La forte demande et la très forte souscription entre 2014 et 2020 pour le budget européen dédié "Connecting Europe Facility" (CEF) montrent clairement à quel point il est nécessaire d'avoir un financement de démarrage pour les infrastructures de transport en Europe. En effet, de nombreux défauts dans le réseau transfrontalier ainsi que l'élimination des goulets d'étranglement sur des axes d'importance européenne n'ont souvent pas une rentabilité suffisamment élevée d'un point de vue d'un état membre individuel. Les subventions ont fait leurs preuves, là où le plus souvent, aucun investisseur privé ne peut être trouvé. Afin de répondre aux besoins de financement toujours élevés du réseau central européen et du réseau complémentaire, le budget du CEF devrait être maintenu et augmenté à partir de 2021.

### L'UECC demande donc:

- à pérenniser et faire progresser le "Connecting Europe Facility" comme un programme garantissant des financements au démarrage des projets.
- à repenser le point "Mobilité militaire" du CEF, qui n'est pas clairement défini et qui fait l'objet de vives discussions dans le budget général du CEF.
- à fixer des priorités claires dans le financement de projets transfrontaliers, de mesures à valeur ajoutée européenne et de technologies de transport.

## PERMETTRE LES INNOVATIONS DANS LE TRANSPORT ROUTIER

La majorité du transport de fret européen continuera à être sur la route à l'avenir, avec une tendance à la hausse. Il est donc important d'identifier des concepts innovants afin d'éviter une charge excessive sur le transport routier. De même, il faut créer un cadre uniforme pour une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises de logistique en Europe. Dans le même temps, différentes exigences bureaucratiques (salaire minimum, temps de conduite et périodes de repos, par exemple) doivent être harmonisées et simplifiées de sorte que le marché intérieur européen ait une chance réaliste de concurrencer les autres marchés.

### L'UECC demande donc:

- d'éviter les distorsions de concurrence causées par des taxes différentes au niveau national sur les charges et les conditions (exigences de sécurité, interdictions de conduire, dimensions, interprétations nationales divergentes des périodes de conduite et de repos, procédures différentes dans la preuve du salaire minimum légal).
- d'explorer des concepts innovants, tels que l'utilisation de carburants de substitution ou de nouvelles technologies de véhicules, et le cas échéant, permettre leur mise en œuvre dans toute l'Europe.



## ASSURER LA MULTIMODALITE ET LA CONCURRENCE ENTRE LES TRANSPORTEURS

Le système de transport européen dépend d'une mise en réseau transfrontalière optimale de tous les modes de transport. Que ce soit dans le transport de marchandises ou de voyageurs, la multimodalité est déjà une réalité aujourd'hui et devrait être mise en œuvre de manière encore plus intensive à l'avenir. Le nouveau chemin de fer, la Transversale Alpine (NEAT), entre la Suisse et l'Italie en est un exemple. En effet en tant que l'un des corridors de produits de base les plus importants, il est prévu de relier les ports maritimes du nord de l'Europe via l'Allemagne au nord de l'Italie. Les acteurs du marché décident, dans le sens d'un ordre social et économique libéral, des moyens de transport à privilégier dans une situation concrète. Ceci s'applique aussi à l'industrie, au commerce et aux particuliers.

### L'UECC demande donc:

- la création d'infrastructures à l'échelle européenne, pour permettre et promouvoir la multimodalité.
- de ne pas décourager le trafic multimodal de manière disproportionnée en raison d'exigences excessives de sécurité, de protection de l'environnement ou de bruit.
- d'assurer une concurrence loyale des modes de transport, afin que, dans chaque cas, le moyen de transport choisi soit utilisé.
- de promouvoir la planification des réseaux transfrontaliers et réduire les obstacles techniques.

## ENCOURAGER LA LIBERALISATION DU TRAFIC FERROVIAIRE

L'UE a ouvert des marchés dans de nombreux domaines ces dernières années avec sa politique de libéralisation. Le résultat a été une chute des prix et, dans certains cas, une qualité croissante des services de transport. Toutefois, l'ouverture souhaitée du marché du transport ferroviaire est loin d'avoir été réalisée jusqu'ici dans tous les États membres. Il est d'autant plus important que la libéralisation soit poursuivie et encouragée de manière constante. Outre la promotion de l'interopérabilité dans les transports ferroviaires européens, cela comprend également le renforcement de l'Agence ferroviaire européenne dans le but de créer un bureau européen unique d'agrément pour une utilisation transfrontalière.

### L'UECC demande donc:

- à ce que l'on assure un accès non discriminatoire aux nouveaux venus sur le réseau ferroviaire.
- la transparence dans l'attribution des sillons et des réglementations techniques.
- des ensembles concrets de mesures pour une meilleure compatibilité technique et administrative dans les transports ferroviaires européens.

## POUR UN TRANSPORT FLUVIAL EFFICACE ET CONCURRENTIEL

Le transport par voie navigable contribue de manière importante à la sécurité d'approvisionnement de l'industrie et réduit la pression sur les routes et les chemins de fer.

Cela est particulièrement vrai dans le bassin versant du Rhin, du Rhône et du Danube. Des conditions doivent être créées pour que le système des voies d'eau continue de fonctionner. La fonctionnalité du réseau doit être sécurisée à long terme, notamment dans le but de réduire les périodes d'étiage et les effets du changement climatique.

### L'UECC demande donc :

- de sécuriser et de poursuivre le régime d'expédition et de navigation sur le Rhin en se basant sur l'acte de Mannheim de 1868.
- d'améliorer, en fonction des besoins, les conditions des chenaux sur le Rhin, le Rhône et le Danube et d'adapter les autres voies navigables aux exigences d'un transport fluvial moderne.
- de renforcer les ports intérieurs en tant que plaques tournantes pour la liaison intermodale vers les voies navigables intérieures, les voies ferrées et les poids lourds.
- de promouvoir la conduite autonome sur les voies navigables.



## CONCEVOIR UNE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ADAPTEE A L'ECONOMIE

L'économie s'est engagée à protéger activement l'environnement. Tous les modes de transport déploient de grands efforts pour améliorer leur efficacité. Cela profite toujours à l'environnement. Un exemple actuel est le débat sur la fixation des seuils et l'ensemble des mesures de réduction des émissions. En raison des progrès techniques, le trafic de fret en particulier est devenu de moins en moins polluants et plus silencieux ces dernières années. Néanmoins, les instances européennes augmentent constamment les coûts du transport des marchandises sur le marché par leurs interventions, ce qui a souvent des conséquences financières pour l'économie. Les réglementations européennes ne doivent pas compromettre la compétitivité, car seules les entreprises financièrement saines peuvent se permettre l'innovation et les technologies de pointe.

### L'UECC demande donc :

- de limiter les effets négatifs de la mobilité non par des interdictions et des réglementations, mais par des incitations et le progrès technique, également dans le sens d'une réduction de CO<sub>2</sub>.
- de faire en sorte que les exigences de l'UE soient neutres sur le plan technologique, afin que les nouvelles technologies telles que les carburants synthétiques aient la chance de pénétrer le marché.
- le développement constant de nouvelles technologies de propulsions des moyens de transports et de solutions de transport multimodal de manière cohérente, constante et ambitieuse.
- de formuler de manière cohérente et précise la législation environnementale européenne et les objectifs de qualité afin de pouvoir les intégrer aux pratiques des entreprises.



## POUR SUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU FRET AERIEN EN EUROPE

La majorité du trafic aérien dans l'UE est transnational. Cependant, la surveillance de l'espace aérien européen a encore et toujours lieu le long des frontières nationales. Les institutions européennes ont ouvert la voie à un ciel unique européen en 2004 et 2009 avec deux paquets de mesures (Single European Sky), mais les objectifs ne sont toujours pas atteints. Le bon fonctionnement des voies aériennes joue également un rôle central pour le fret et les passagers. Ce n'est qu'à travers elles que les échanges, si importants en Europe, deviendront possibles sur de longues distances. La fonctionnalité des voies aériennes ne peut donc en aucun cas être limitée par des frais supplémentaires, tels qu'une taxe sur le kérosène ou une surtaxe de vente du billet.

### L'UECC demande donc :

- la création de conditions-cadres pour une gestion efficace du trafic aérien européen.
- l'harmonisation des conditions de concurrence (telles que les redevances) et la suppression des taxes prélevées spécifiquement par certains États.
- une orientation stricte sur l'instrument de protection du climat uniforme et mondial CORSIA et l'abolition de la mesure exceptionnelle incluant les vols intra-européens dans les échanges de droits d'émission.
- un juste équilibre entre les exigences opérationnelles des aéroports et les intérêts de protection des résidents.





## Qui sommes-nous?

L'Union des chambres de commerce et d'industrie européennes (UECC) pour la politique des transports, créée en 1949, regroupe actuellement 60 chambres de commerce et d'industrie originaires d'Allemagne, de France, du Luxembourg, des Pays-Bas, d'Autriche et de Suisse.

L'UECC représente les intérêts d'environ 2,5 millions entreprises européennes dans les bassins hydrographiques du Rhin, du Rhône, du Danube et des Alpes.

### Contact

#### **UECC**

#### **Secrétariat général**

Dr. Rainer Füeg

St. Jakobs-Str. 25

Postfach

CH-4010 Basel

Tel +41 61 270 60 10

Fax + 41 61 270 60 05

Mail [r.fueeg@uecc.org](mailto:r.fueeg@uecc.org)

Web [www.uecc.org](http://www.uecc.org)

