

# LE LLOYD

DEPUIS 1858

Entrée le  
01 AVR. 2009  
UIRR Bruxelles

MERCREDI 1 avril 2009

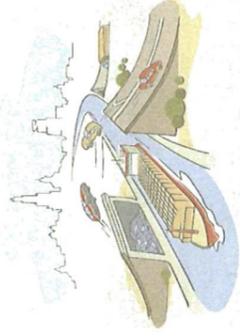
44579-44580

Prix: € 2,75

## RAIL

La DB n'attend plus de reprise dans le fret en 2009

9



BACKGROUND  
Un "pont-tremplin" sur l'Escaut

12

## L'Europe peine à trouver un compromis sur l'Eurovignette

A l'occasion de leur dernière réunion avant les élections de juin prochain, les ministres des Transports des 27 pays membres de l'Union européenne ont adopté une rafale de propositions législatives. Celles-ci vont de l'ajustement du programme Marco Polo au Ciel unique européen, en passant par les orientations maritimes et le temps de travail des chauffeurs indépendants. Seul le dossier de l'Eurovignette est resté dans les cartons.

Michaela Findeis

**S**i la crise actuelle n'a pas permis de trancher sur ce dossier complexe et sensible, le principe même d'une révision de l'Eurovignette n'est toutefois pas remis en question par le Conseil des ministres: tôt ou tard, il faudrait donc inclure les coûts externes dans le prix du transport routier. Mais à l'instar de l'Allemagne et des Pays-Bas, une majorité de pays préfère prendre le temps pour affiner ces outils.

"Il faut que la directive soit honnête, équilibrée et efficace", a souligné Camiel Eurlings, ministre néerlandais des Transports, avant de dire son opposition à une inclusion des coûts de congestion sans qu'on s'attaque aux véritables causes des embouteillages que sont les voitures individuelles. Pour Eurlings, il s'agit de laisser une bonne marge de manœuvre aux pays membres pour différencier le prix selon l'endroit et les heures de pointe ou heures creuses.

Son homologue belge, Etienne Schouppe, se dit au contraire favorable à une inclusion des coûts de congestion qu'il considère comme "un moyen efficace de réguler les flux de circulation". Quant à une affectation obligatoire des recettes aux infrastructures, Schouppe soutient que l'UE se contente de recommandations budgétaires.

### FORTE OPPOSITION FRANCO-ALLEMANDE

L'Allemagne a exprimé sa ferme opposition à toute augmentation des charges qui pèsent sur le secteur. "Nous devons nous concentrer sur les actions pour surmonter la crise", a martelé le secrétaire d'Etat Engelbert Lütke Daldrup. "Nos entreprises de transport ne peuvent pas supporter de nouveaux coûts et nous devons veiller à sauvegarder les emplois. Le dossier n'est pas mûr pour une décision avant longtemps!"

www.stratengeraal.be



en œuvre dans le temps", a déclaré la ministre suédoise.

Un "plan d'action" anti-embouteillages pourrait ainsi être exigé des pays désireux d'inclure la congestion. Car la plus importante embouteille reste l'affectation obligatoire des recettes aux infrastructures de transport, voulue par le commissaire aux Transports Antonio Tajani. L'Irlande et le Royaume Uni la refusent, en invoquant le principe de la souveraineté budgétaire.

### TEMPS DE TRAVAIL

Depuis le 23 mars, les chauffeurs indépendants sont "de fait" soumis aux mêmes restrictions du temps de travail que les employés du secteur,

abusivement au statut d'indépendant", a dit Bussereau.

Le parlement, très divisé sur la question, devra se prononcer le 20 mai prochain.

### AMÉLIORER L'ACCÈS À MARCO POLO

Les ministres ont formellement approuvé le compromis élaboré avec la Commission et le Parlement sur le cabotage selon la formule du "3 x 7" et sur les ajustements du programme Marco Polo. Cela permettrait de prolonger jusqu'à six mois les délais pour des projets en difficulté et d'abaisser les seuils d'éligibilité à 60 millions de tonnes-kilomètres de transfert modal (200 mio. tkm pour



Les ministres des Transports ne sont pas parvenus à un accord sur la directive Eurovignette.

selon la directive 2005/15/EC. Malgré quelques réticences allemandes et françaises, le Conseil a décidé à la majorité qualifiée de les en exclure à nouveau et de renvoyer la question aux autorités nationales.

Les Etats membres qui le souhaitent, pourraient soumettre les chauffeurs indépendants aux mêmes contraintes que les salariés. Il leur appartient également de trancher sur le statut de "faux" ou "vrai" indépendant, au grand dam de la France qui aurait souhaité "un signal clair à la profession de se consolider plutôt que de se disperser en ayant recours

aux autoroutes de la mer). De même, ils sont d'accord de doubler les subsides à 2 euros par 500 tkm.

Le Conseil a par ailleurs donné son feu vert à la prochaine phase d'"unification" du ciel européen (SESAR) et exhorté la Commission à traduire d'ici 2010 sa stratégie de "politique maritime à l'horizon 2018" en feuille de route concrète qui permettra d'augmenter la compétitivité de la flotte marchande européenne et de lui offrir un "espace européen sans barrières".

ec.europa.eu

A LOUER  
ENTREPOT  
± 15.000 m<sup>2</sup>



à ± 25 km. d'Anvers  
près de Hulst (PB)  
Té.: +31 114 311 000  
www.interfute.com/verhuur

09096



Manu Claeys, porte-parole de stRaten-Generaal.

Rentable  
et plus  
économique

Koen Heinen

Le groupement stRaten-Generaal (SG) ne s'avoue pas encore vaincu dans le débat sur la liaison d'Oosterwee qui doit permettre de "bouclier" le Ring d'Anvers. Après la mise en cause de la faisabilité financière du tracé proposé par SG dans l'étude Arup, le groupe d'action avait demandé aux pouvoirs publics flamands de recalculer les données. "Après le refus du gouvernement, nous l'avons fait nous-mêmes en concertation avec un auditeur et sur base des données reprises dans l'étude Arup/Sum", a expliqué Manu Claeys de SG.

"La conclusion est que le projet de stRaten-Generaal est faisable d'un point de vue financier à condition de ne pas instaurer un péage pour les automobilistes dans le tunnel Kennedy et qu'il est plus intéressant en termes de budget que le tracé BAM (2,77 contre 3,12 milliards d'euros). L'automobiliste continue à passer gratuitement par le tunnel Kennedy et paie seulement 0,5 EUR pour emprunter le tunnel d'Oosterweel au lieu de 2,5 EUR avec la BAM. Les camions paient autant dans les deux cas. Le tracé SG est par ailleurs plus facile à entretenir et ne pèsera pas sur le budget régulier, loin de là", souligne Claeys.

"Demander un permis de construire pour le tracé BAM dans ces conditions est carrément scandaleux. Ceci n'est pas la Flandre en action que nous envisageons. Nous allons demander aux pouvoirs publics flamands d'engager un auditeur pour réétudier le dossier et revenir sur sa décision. Si cela n'est pas possible, nous demandons qu'ils donnent au moins des précisions sur cette condition annexe qui exclut le tracé SG, à savoir l'interdiction des camions dans le tunnel Kennedy."