

TRANSPORT PRESS REVIEW

DCM - Thursday, 28 September 2006

EUROFER
European Confederation of Iron and Steel Industries

TABLE OF CONTENT

Key infos	4
ERFCP: The Single Wagon – Actions after the ERFCP meeting of 29 August 2006	4
UNICE : UNICE-EK talk transport logistics in Helsinki	4
Les Echos: UE: Jacques Barrot presse la Pologne d'investir dans les transports	4
EU Commission: Competition: Commission welcomes Council agreement to end exemption for liner shipping conferences.....	5
EU Commission: Mergers: Commission approves proposed merger between Abertis and Autostrade	6
EU Commission: Commission authorises Czech state aid for research and development in transport	6
CER: CER welcomes two new members - German Transport Minister at General Assembly 26 September 2006	7
EU Commission: Green light for Czech state aid to compensate inland waterway transport operators	8
EU Commission: Road safety: still high on the agenda.....	8
UIC: All major stakeholders of the rail sector acting together in the "INNOTRACK" project for the development of cost-effective high performance track infrastructure	9
Council of the European Union: Council adopts common position on the 7 th research framework programme.....	10
Batiactu : Difficile répartition de l'enveloppe consacrée au financement des réseaux européens de transport	11
Truck. Europe.com : Barrot incensed at late introduction of digital tachograph	11
Verkehrsrundschau: EU-Parlament ändert Gesetzentwurf zu Feinstaub.....	12
Combined transport	12
Duisport: Duisburger Hafen steigert Wertschöpfung und Beschäftigung.....	12
DVZ: Containerterminal in Riesa soll erweitert werden	12
Kombiverkehr: Intercontainer und Kombiverkehr setzen auf Kooperation in den Verkehren Richtung Polen und den GUS-Staaten.....	13
Verkehrsrundschau: Schenker errichtet Logistikzentrum in Regensburg	13
Verkehrsrundschau: Südhäfen in Österreich werden immer beliebter.....	13
Verkehrsrundschau: Neuer Containerbahnhof am Burchardkai geht in Betrieb.....	13
Newspress.fr: Le Port de Dunkerque présentera ses développements logistiques au Salon T.E.L, les 17,18 et 19 octobre 2006	14
JSC: "EvraziaRailLogistics" charter documents ready by end-2006.	14
Water.....	14
ESC : Landmark decision to end exemption for liner shipping conferences.....	14
Verkehrsrundschau/ Le Soir: Künftig mehr Wettbewerb im Seeverkehr/ Pas de cartel dans les transports maritimes	15
EU Commission: Joe Borg at the international conference on Green Paper on a maritime policy in Athens	15
BRS: dry bulk (newsletter)	16
Les Echos: Le navire "bourbon Orca" a testé ses innovations en mer	17
FTA: Historic decision brings container shipping into 21st century	17
Rail	19
Les Echos: Fret SNCF dans l'incertitude quant à son futur	19
La Tribune: Bénéfices en nette hausse pour la SNCF.....	20
BDI: Die wettbewerbliche Handschrift muss bei der Bahnreform klar erkennbar werden.....	20
DB: Deutsche Bahn widerspricht Medienberichten zur Pünktlichkeit und zu Investitionen	20
La vie du rail: STRATEGIE. Pourquoi la SNCF et Alstom lancent les essais de la très grande vitesse.....	21

UIC : Au moment où le TGV fête son 25ème anniversaire, le transport ferroviaire à grande vitesse confirme ses succès en Europe et dans le monde.....	21
JSC: Vladimir Yakunin, president of Russian Railways, attends meeting of European and Asian railway chiefs in Berlin.	22
JSC: Round Table "Russia as Transport Corridor between Europe and Asia-Pacific."	22
CIT: The Secretary General visits ZFBH	23
UIC: ERTMS/ GSM-R	24
DB : Streik bei der italienischen Staatsbahn.....	24
IRJ: Stagecoach Retains British Franchise	25
DB: Stellungnahme der DB Magnetbahn GmbH zur Sicherheit des Magnetbahnprojekts München	25
Road	25
IRU: Large scale distribution of AdBlue: a prerequisite to clean and safe road transport	25
DVZ: Preisanstieg im Spotmarkt.....	26
DVZ : Slowenien: Lizenzen leichter zu bekommen	26
Bohman: Präsident der IRU-Wirtschaftskommission kommt aus Österreich.....	26
DVZ: Iru will gleiche Kontrollen in der EU	26
Les Echos : Infrastructuress –Le tracé du contournement de Bordeaux se précise	27
Truck & Business : Les Verts exigent une modification de la politique des transports	27
ETSC: First country ranking under the road safety PIN.....	28
Volvo : AB Volvo increases its holding in Nissan Diesel.....	28
Eyefortransport: FTA slams new freight security proposals	29
Verkehrsrundschau : ACEA: Nachfrage nach schweren LKW sinkt	29
Truck Europe.com/ Verkehrsrundschau : MAN to buy Scania - or vice-versa?/ VW blockiert weiter Scania-Übernahme	30
Others	31
UIC : Romania and Bulgarian accession : a step forward based on merits, but is the EU prepared ?.....	31
EU Commission : Environment: Commission concerned at EP amendments to air quality directive.....	32
Newspress.fr: ADEME - A l'occasion du Mondial de l'Automobile, Renault et l'ADEME éditent un jeu sur le réchauffement climatique pour sensibiliser le grand public à la protection de l'environnement	32
Les Echos: France –Nouveaux efforts pour les grands travaux dans le budget 2007	33
ESC : The Shippers' Voice and European Shippers' Council join to make the perfect match.....	33
AFP: La chute du pétrole a bafoué les pronostics d'un baril à 100 dollars	34
AP : Earth heats to 12K-year high.....	35
EU.Politix.com: Nordic countries do best on competitiveness.....	35

KEY INFOS

ERFCP: The Single Wagon – Actions after the ERFCP meeting of 29 August 2006

The European Rail Freight Customers Platform, a group of European loaders, is concerned with the situation of rail service by single wagon. On the one hand, a considerable number of its members, especially in the steel, chemical, paper and automobile sectors, need or even depend on this service. On the other hand, continuing to offer single wagon freight service is causing financial difficulties to certain railway companies. This situation has led rail operators to close marshalling yards, leading to a strong deterioration in the performance of the service as well as to a significant reduction of volumes. This service, however, continues to represent an important share of rail transport. Indeed, we are even convinced that a constructive answer to the single wagons challenge is decisive for the future of this mode of transportation.

In view of this extremely serious situation for the European industry, the ERFCP has organised an extensive dialogue in the hope of finding solutions which might put an end to the decline in single wagon shipping. Independent companies, the SNCF and B-Cargo, as well as leasing companies, owners of private wagons, transit companies and forwarders have participated in the debates.

These have shown that the success of the transport service by single wagon presupposes a close co-operation between all parties. This co-operation must even lead competing companies to work together, occasionally.

A fundamental problem, which deserves to attract more attention than in the past, is that of the neutral management of marshalling yards. In accordance with Directive 2001/14, access to marshalling yards is open to all. In many cases, however, the manager of the infrastructure has granted exclusivity to traditional operators, which may prevent other railway companies from using them. On the other hand, there is often access to combined transport terminals. The ERFCP suggests that the Commission lead an action in view of putting in place a policy of open access to marshalling yards, similar to that found at terminals used for mixed transportation, including common services which would benefit from all the advantages associated with Marshalling Yards.

The ERFCP believes in the future of the single wagon railway service and will contribute to the efforts of its members, railway partners and those who offer additional services in order to make this service a quality offer at competitive prices.

UNICE : UNICE-EK talk transport logistics in Helsinki

UNICE-EK TALK TRANSPORT LOGISTICS IN HELSINKI

UNICE and its Finnish member federation EK jointly hosted a seminar on transport logistics and competitiveness on Friday 22 October in Helsinki. EK Director General [Leif Fagermäs](#) and UNICE Transport working group Chairman [Tom Noonan](#) delivered industry's message to the President of the Transport Council, Minister Susanna Huovinen. Other notable participants at the seminar included Georg Jarzembowski MEP and DG TREN Director Fotis Karamitsos plus numerous representatives of Finnish industry. Contact: [Vincent McGovern](#)

Les Echos: UE: Jacques Barrot presse la Pologne d'investir dans les transports

Le commissaire européen aux Transports, Jacques Barrot, a pressé jeudi la Pologne d'intensifier ses investissements dans le développement des infrastructures de transport ferroviaire, fluvial et routier.

"Nous avons une Pologne qui a une situation géographique intéressante entre l'Est et l'Ouest. (...) Il faut maintenant que la Pologne, aidée en cela par l'Union européenne, puisse accroître ses investissements dans le domaine des transports", a déclaré M. Barrot aux journalistes à Varsovie.

"Il y a besoin d'un investissement important en raison de retards qui ont été constatés", a-t-il ajouté.

Le commissaire a rappelé que la Pologne allait bénéficier des fonds de cohésion de 67 milliards d'euros, d'ici à 2013.

"Une partie de ces fonds sera destinée aux infrastructures", a-t-il souligné.

"Je souhaite que l'aide européenne puisse être utilisée aussi efficacement que possible", a insisté M. Barrot.

Le commissaire a rappelé que la Pologne est concernée par trois projets d'infrastructures considérés par Bruxelles comme prioritaires. Il s'agit de l'axe ferroviaire nord-sud, entre Gdansk (nord de la Pologne) et Vienne, de la voie ferrée Rail Baltica reliant Varsovie et Helsinki via les trois capitales baltes, ainsi que de l'autoroute Gdansk-Vienne.

Le plus grand des nouveaux membres de l'UE, la Pologne souffre d'une infrastructure routière et ferroviaire obsolète. Seulement 1% des quelque 250.000 kilomètres de routes dans ce pays répondent aux standards européens, selon un rapport de la Cour des comptes polonaise NIK.

La Pologne, un pays de 38 millions d'habitants et de 312.000 km², compte aujourd'hui seulement 740 kilomètres d'autoroutes.

Le gouvernement conservateur polonais escompte qu'en 2013 le pays disposera de 1.729 kilomètres d'autoroutes et de 1.800 kilomètres de voies rapides, moyennant un investissement de 100 milliards de zlotys (25 mds EUR).

EU Commission: Competition: Commission welcomes Council agreement to end exemption for liner shipping conferences

The European Commission has welcomed the unanimous adoption, at the 25th September Competitiveness Council, of the Commission's proposal to repeal the exemption from the EC Treaty's ban on restrictive business practices (Article 81) for liner conferences on routes to and from the EU. The current block exemption, established by Council Regulation 4056/86 allows carriers to fix prices and regulate capacity jointly. The repeal will enter into effect in October 2008. To ensure that the new regime fosters competitive markets, the Commission will issue Guidelines on the application of the competition rules to maritime transport before the end of the transitional period. The Council also empowered the Commission to apply EC Treaty competition rules to cabotage and tramp shipping, by extending the scope of the competition implementing rules (Regulation 1/2003).

Commissioner Charlie McCreevy, who is handling the proposal, said "I am delighted the Council has adopted this proposal less than a year after we presented it. The European shipping industry will benefit from the more competitive market that will result from the repeal of the block exemption and the EU economy as a whole stands to benefit from lower transport prices and more competitive exports."

Liner shipping (i.e. the provision of regular, scheduled maritime freight transport, chiefly by container) has been organised in the form of cartels – called liner conferences – since the 1870s. Liner shipping is an important part of the EU economy as 40% by value of EU external trade by sea is transported by liner carriers. Liner conferences are agreements between liner shipping companies on prices and other conditions of carriage: as such they reduce competition between members of those conferences, and lead to higher prices for users.

The Commission's proposal to repeal the block exemption for liner conferences was the result of a three year in-depth investigation by the Commission during which extensive consultations with carriers and transport users (shippers and freight forwarders) took place. Carriers recognise that price fixing is no longer necessary in today's market conditions and the shippers expect the reform to trigger a new era of customer-focused relations with carriers.

The abolition of the exemption for liner conferences will affect EU and non-EU carriers operating on routes both to and from Europe. The market distorting effects of price fixing will be corrected, and lower prices for sea containers are likely to result.

In order to ease the transition to a fully competitive regime, the Commission will, in line with a recommendation by the European Parliament, issue Guidelines on the application of the competition rules to maritime transport services, in consultation with all stakeholders.

The Guidelines will be issued before the end of the transitional period of two years for existing liner shipping conferences in 2008. With a view to collecting stakeholders' comments, the Commission will shortly publish a staff paper on the market impact of the industry's proposal for a new information exchange system.

The Council also extended the scope of Regulation 1/2003. This does not involve a change to the applicable law as EU competition rules already apply to cabotage and tramp shipping. It rather establishes that the Commission can enforce the competition rules in these sectors, in addition to national competition authorities and courts.

In the liner shipping sector, as in others sectors, competition rules are not applied in the same way worldwide. Noting that liner conferences will continue to be tolerated in other jurisdictions, the Commission will take appropriate initiatives to advance the removal of price fixing liner conferences and thus promote further competitive reform of the liner shipping sector.

And also read:

Competition: repeal of block exemption for liner shipping conferences - frequently asked questions

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/06/344&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

See other articles on this topic in the headings: water

EU Commission: Mergers: Commission approves proposed merger between Abertis and Autostrade

The European Commission has cleared under the EU Merger Regulation the proposed concentration by which Abertis, a Spanish company active in the management of toll motorways merges with Autostrade, an Italian company active in the same sector in Italy. The Commission concluded that the transaction would not significantly impede effective competition in the European Economic Area (EEA) or any substantial part of it.

Abertis was created by the merger between Acesa and Aurea. Abertis is mainly active in the management of toll motorways in Spain, France (through SANEF), Portugal, Italy, the United Kingdom, Argentina, Puerto Rico, Chile and Colombia. It is also indirectly present in the management of service areas on road sites (through its participation in Areamed), telecommunications infrastructures (through Abertis Telecom), management of airports, car parking services and logistic services.

Autostrade, controlled by the Benetton family, is the holding company of Autostrade per l'Italia S.p.A., which holds the concession for the management and maintenance of the Italian toll motorway network. Autostrade is also active in services ancillary to the management of toll motorways.

The proposed transaction is due to be carried out through the incorporation of Autostrade in Abertis ("fusión por absorción" / "fusione per incorporazione"). As a result of the planned operation a new entity would be created: "New Abertis".

The proposed transaction would give rise to only one horizontal overlap - on the European market for toll motorway concessions. However, the presence of other significant competitors in this market, the fact that this is a bidding market and the absence of third party concerns led the Commission to conclude that the proposed transaction would not give rise to competition concerns on this market. Autostrade is only active in Italy whereas Abertis does not have any activity in this country.

The Commission has also concluded that the proposed transaction would not raise any vertical competition concerns. Autostrade has very minor activities in Italy in the sector of road construction whereas Abertis is not active in this sector. With respect to the market for management of service areas on road sites (food services), Abertis is active only in Spain, through Areamed, a joint venture with the Spanish group Areas, active also in the food service. However, Areamed is a holding company and does not manage concession food services itself. Autostrade is not active in this sector.

Edizione Holding, one of New Abertis' shareholders is also active in concession food services on motorways in Italy, France and Spain through the company Autogrill. However, there is no overlap in the Spanish motorways managed by Abertis between the outlets of Areamed and Autogrill. Moreover, Edizione Holding would not control New Abertis and would therefore not be in a position to influence its business conduct so as to favour Autogrill on the downstream market.

More information on the case will be available at:

http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/index/m84.html#m_4249

EU Commission: Commission authorises Czech state aid for research and development in transport

The European Commission has decided today not to raise any objections to the aid scheme which the Czech authorities are proposing to support the implementation of sustainable development in transport sector. The aid was found to be compatible with the proper functioning of the common market.

The scheme will be used to create incentives to R&D works in the field of transport. Thereby the aid is set, among others, to increase safety of traffic, to mitigate negative effects of transport on health and environment, to develop infrastructure and to promote intermodal as well as multimodal transport.

The aid will be granted to the end of 2011 to enterprises, universities, public research institutes, non-profit organisations and public organisations engaged in research. The overall budget of the scheme equals CZK 306 352 000 (€ 10,736,372.05).

The maximum intensity of aid will amount to 100% of the eligible costs for fundamental research, 75% for industrial research and 50% for precompetitive research. The aid will take the form of a direct grant. The Commission has assessed that this is in line with EU legislation^[1].

[11](#) Provisions of Article 87(3)(c) of the Treaty and Community Framework for State aid for Research and Development

CER: CER welcomes two new members - German Transport Minister at General Assembly 26 September 2006



CER welcomes two new members German Transport Minister at CER General Assembly 26 September 2006

The British rail operator Eurostar (UK) Ltd. and Albanian railways Hekurudha Shqiptare (HSH) join the Community of European Railway and Infrastructure Companies. As of 1 October, they will boost CER membership to 54 companies. The association's General Assembly unanimously accepted the applications for membership last week in Berlin.

Richard Brown, CEO of Eurostar (UK) said: "Our main purpose in joining is to add our voice on matters of European railway policy." Eurostar (UK) operates the Eurostar services between London, Paris and Brussels in partnership with SNCF and SNCB. It is responsible for all the UK Eurostar operations which amount to 780,000,000 passenger kilometres in 2005.

Albanian railways Hekurudha Shqiptare (HSH) is an integrated railway operator and infrastructure manager, with traffic units of about 121,000,000 in 2005. Its network is open to other operators since the new Albanian railway law came into force last year. According to HSH Director General Sokol Kapidani, the recently signed Stabilisation and Association Agreement between Albania and EU makes a HSH membership of CER indispensable. HSH will be an observer member.

Aad Veenman, President of CER and CEO of Dutch railways NS welcomed the new members: "It is important that the European rail sector joins forces in order to promote a sound system of transport infrastructure financing and a level playing for all modes of transport."

The President of the Russian Railways RZD, Vladimir Yakunin, attended the CER General Assembly as a guest. He underlined that there are specific issues where RZD faces the same challenges as the European railways. The following day, CER and RZD held a joint meeting on the state of the art of telematics applications for freight.

German Transport Minister Wolfgang Tiefensee addressed the General Assembly and outlined the transport policy priorities for the German EU presidency in the first half of 2007: "Rail policy will constitute another priority of our presidency. The objective is the speedy adoption of the Third Railway Package. If we wish to complete the Single European Railway Area, we have to ensure that there is also interoperability in the practical sense."

For more detailed information contact Eike Schänzler, CER Press Relations & Communication, on Tel. +32 2 213 08 90 or eike.schanzler@cer.be.

PRESS RELEASE

COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAY AND INFRASTRUCTURE COMPANIES - COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU RAIL ET DES COMPAGNIES D'INFRASTRUCTURE - GEMEINSCHAFT DER EUROPÄISCHEN BAHNEN UND INFRASTRUKTURGESELLSCHAFTEN



Avenue des Arts, 53 - B-1000 BRUXELLES - Tel.: +32 2 213 08 70 - Fax: +32 2 512 52 31 - contact@cer.be - www.cer.be

EU Commission: Green light for Czech state aid to compensate inland waterway transport operators

The European Commission has decided today not to raise any objections to the aid measures of the Czech authorities to compensate inland waterway transport operators for losses due to insufficient boating conditions on the river Elbe. The aid will encourage transport of goods in less suitable conditions, so that the maximum possible amount of goods is transported on the waterway and not transferred to roads.

The aid will cover a maximum of 60% of the losses incurred directly because of low water level. The losses eligible for aid will only be those which correspond to non-transported goods due to water under the economically justified level, i.e. 200 cm (the vessel's draught must be up to 140 cm). The aid will not be allowed to exceed 30% of costs related to transport.

The aid will be granted to operators in the case of:

limited navigation (loss making journeys which are not economically justified) during insufficient navigation conditions (the level of water below 200 cm, i.e. below 140 cm of the vessels' draught) and

no navigation (the level of water below 170 cm, i.e. below 110 cm of the vessels' draught).

The Czech authorities have undertaken structural steps in order to remedy the present situation and permanently eliminate this problem on the river by constructing a Decin lock. Therefore, the proposed aid has an interim character in order to allow the continuation of the inland navigation activity. For this reason it will be granted only till 2010 when the construction of the lock is planned to be accomplished.

The Commission has found that the proposed aid measure is in line with EU legislation[1].

The Commission has noted that the aid is necessary in the interest of the Community and proportional to the minimum required for the realisation of its objective. The aid will contribute to attain the objectives set out in the Transport White Paper[2], namely to "help provide the Europeans with efficient, effective transportation systems that (...) protect the environment" and "implement the NAIADES action plan for river transport", which is established to "promote and strengthen the competitive position of inland waterway transport (...)"[3].

The aid is limited to compensation of unpaid, external and infrastructure costs of competing modes of transport, it will be granted on non-discriminatory bases, it is transparent and limited in time. The Commission has thus concluded that the aid was compatible with the proper functioning of the common market.

[1] Article 3(1)(b) of the Council Regulation 1107/70.

[2] Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Keep Europe Moving – Sustainable mobility for our continent, Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper - COM(2006) 314

[3] Communication from the Commission on the promotion of inland waterway transport "NAIADES", An Integrated European Action Programme for Inland Waterway Transport - COM(2006) 6

EU Commission: Road safety: still high on the agenda

Jacques Barrot, the European Commission Vice-President with special responsibility for transport, today took part in a parliamentary symposium on road safety in Europe held at the French National Assembly. He paid tribute to the measures taken by France to improve road safety, and outlined the achievements of EU policy in this field and the prospects for the future. In his conclusions, Mr Barrot urged the participants to keep up their good work and said that the Commission would step up its efforts with a view to achieving the target of halving the number of road accident victims by 2010.

Mr Barrot began his address by welcoming the progress made in France since 2002. "Thanks to an unprecedented level of involvement of all the stakeholders, in particular the public authorities, business circles, associations and the media, in the space of four years France has achieved an impressive reduction in the number of road accident victims. Nevertheless, French roads are still much less safe than in the Scandinavian countries, the Netherlands or the United Kingdom", he added.

Mr Barrot stressed the European dimension, which adds considerably to the national road safety policies. Referring to the mid-term review of the 2001 Transport White Paper^[1], he said that while the overall assessment of European measures was very positive, the number of road accident victims was still too high, and there were still major disparities between countries.

Mr Barrot mentioned the forthcoming initiatives which the Commission intends to take in this field, along with the proposals for directives on the safety of roads in the trans-European network, the cross-border prosecution of the most serious breaches of the highway code, and mirrors for existing HGVs designed to eliminate "blind spots". He also mentioned the discussions in progress concerning daytime running lights and the development of the European Road Safety Charter, and announced the organisation in April 2007 of a European Road Safety Day.

In conclusion, Mr Barrot stressed that the good work being carried out at European and national level to improve road safety must be continued, and said that the Commission was determined to step up its efforts.

[\[1\]](#) Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent: Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper (COM(2006) 314 final of 22 June 2006).

UIC: All major stakeholders of the rail sector acting together in the "INNOTRACK" project for the development of cost-effective high performance track infrastructure

(Berlin, 21 September) All the major stakeholders of the rail sector participate today in Berlin at the Deutsche Bahn (DB) Headquarters to the kick-off meeting of "INNOTRACK", a EU co-funded research project. INNOTRACK (Innovative Track System) aims at developing cost-effective high performance track infrastructure for heavy rail systems.

The INNOTRACK project brings together all major stakeholders – manufacturing and contractor supply industry, Infrastructure Managers, Railway Undertakings, Systems Integrators supported by European research excellence. This three year research project of around 18.6 million euros is scheduled to be completed end of August 2009.

INNOTRACK will perform research on four key topics:

- Track support structures,
- Switches and Crossings,
- Rails,
- Logistics for track maintenance and renewal.

The overall objective is to reduce the Life Cycle Costs (LCC), while improving the RAMS characteristics (Reliability, Availability, Maintainability and Safety) of a conventional line with mixed traffic.

The results of INNOTRACK are particularly needed:

- to develop the necessary leading edge track system technologies in the shortest possible timescales and ensure full acceptance by Infrastructure Managers
- to speed up the realisation of the highly efficient Trans-European network so as to accommodate the increased passenger and freight traffic by 2020 as envisaged in the EC White Paper.

By opening the meeting, Klaus Junker, member of the Board of DB Netz, stressed that "he expects innovative strategies for further cost reduction, especially because the research includes whole life-cycle-analyses of rail infrastructure".

.. / ..

Mr Gerard Dalton, UIC Infrastructure Director, said that "the INNOTRACK project offered a unique opportunity for the infrastructure managers and supply industry involved in the project to combine their collective experience and technical knowledge to develop innovative and realisable solutions which will produce real business value. UIC role, as Project Co-ordinator, will be focussed on facilitating the project partners to fulfil the objectives which have been set and to ensure the dissemination and application of the results".

Mr Drewin Nieuwenhuis, General Director of UNIFE, said that "INNOTRACK is a challenging project between railway infrastructure managers and railway infrastructure manufacturers to develop the track system of the 21st Century".

Council of the European Union: Council adopts common position on the 7th research framework programme



COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION



Brussels, 25 September 2006
13149/06 (Presse 260)

**Council adopts common position on the 7th research
framework programme**

The Council adopted today¹ a common position on a draft decision establishing the 7th research framework programme (FP7) of the European Community (EC) for the period 2007-2013 (12032/06 +ADD1). The Council's common position will be forwarded to the European Parliament with a view to reaching an agreement in second reading under the co-decision procedure. Adoption follows a political agreement achieved by the Council on 24 July² (for more information see press release 11554/06).

The Council's common position reflects to a great extent both the Commission's proposal and the Parliament's opinion as regards structure, scientific and technological content, means of implementation and budgetary resources. A total of EUR 50.5 billion will be allocated to FP7-EC for seven years.

¹ The common position was adopted, without discussion, by qualified majority, at the Competitiveness Council meeting.

² The Council also reached political agreement on 24 July on a draft decision establishing the FP7 of the European Atomic Energy Community (Euratom) for research and training activities (2007-2011). This decision will be adopted simultaneously with the EC framework programme decision.

P R E S S

Rue de la Loi 175 B - 1048 BRUSSELS Tel.: +32 (0)2 281 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>
13149/06 (Presse 260)

1

In addition to fulfilling the objectives laid down in the EC treaty and contributing to the reform strategy laid down in 2000 in Lisbon (creation of a more competitive and dynamic knowledge-based economy in Europe capable of sustainable economic growth, with more and better jobs and greater social cohesion), the new FP7 has the following characteristics:

- concentration on a selected number of thematic priorities in which Community action can provide the greatest possible added value;
- support for research at the frontiers of knowledge, through investigator-driven basic research performed by the most excellent research teams in Europe, through the creation of an independent European Research Council;
- better education and research training, easier access to research opportunities and better recognition of the researcher's contribution to the goals of society, through the strengthening of human resources policy;
- optimising the use and development of European research infrastructures; strengthening the innovative capacities of SMEs and their ability to benefit from research; supporting the development of research-driven clusters; bringing science and society closer together, and giving support to the coherent development of research policies at Community and national level;
- strengthening the role of the EU's Joint Research Centre in providing customer-driven scientific and technological support for the conception, development, implementation and monitoring of Community policies;
- simplification and streamlining of the implementation arrangements, on the basis of improved decentralised management procedures.

Batiactu : Difficile répartition de l'enveloppe consacrée au financement des réseaux européens de transport

Difficile répartition de l'enveloppe consacrée au financement des réseaux européens de transport

Le Commissaire européen aux Transports, Jacques Barrot, a jugé lundi qu'il serait « difficile » pour la France d'obtenir 17% de l'enveloppe communautaire de 8 milliards d'euros consacrée au financement des réseaux transeuropéens de transport.

Le gouvernement vise 17% de l'enveloppe consacrée au financement des réseaux de l'Union Européenne de transport ! « La France a des ambitions réelles : 17% de l'enveloppe totale (NDLR : prévue pour la période 2007-2013), que j'avais espérée à 20 milliards d'euros et qui sera finalement de 8 milliards », a indiqué Jacques Barrot.

« L'exercice est difficile, il y a 25 Etats membres », a-t-il ajouté, en soulignant que la « priorité va être donnée aux sections transfrontalières, aux goulots d'étranglement et au fluvial », qui constitue « un moyen sûr de transférer du fret de la route vers un mode de transport plus écologique et plus économique en énergie ».

« C'est à la lumière de ces priorités que nous étudierons les propositions françaises », a indiqué le Commissaire européen aux Transports, en évoquant parmi les projets présentés par la France le Lyon-Turin, « une section transfrontalière par définition et un besoin absolu », ainsi que le projet de canal Seine Nord Europe, qui « permettra de décharger les voies autoroutières de la région du Nord ».

De son côté, Dominique Perben, ministre des Transports, a confirmé les « grandes ambitions françaises sur les réseaux de transport européens », tels que les projets de lignes à grande vitesse (Est, Rhin-Rhône, Sud-Europe-Atlantique, ou encore Lyon-Turin) et le développement du canal Seine Nord Europe.

« Nous avons convenu qu'une réunion se tiendrait à Bruxelles, à laquelle je me rendrai pour avoir un échange très approfondi », a-t-il précisé.

Truck. Europe.com : Barrot incensed at late introduction of digital tachograph

European transport commissioner Jacques Barrot has strongly criticised the delay in the introduction of the digital tachograph in certain countries. These criticisms were aired during a meeting with the car experts organisation 'Dekra'. The countries which are late in coming into line are said to be Greece and Malta. The president of Dekra, Gerhard Zeidler, indicated that car inspection procedures should integrate the most recent electronic trial systems. (MB)

Verkehrsrundschau: EU-Parlament ändert Gesetzentwurf zu Feinstaub

Straßburg/Frankreich. Das Europäische Parlament (EP) hat heute in erster Lesung Änderungen zum Vorschlag für eine neue EU-Richtlinie über Maßnahmen gegen Feinstaub angenommen. Auf seiner Tagung in Straßburg stimmte das EP-Plenum für strengere Jahresgrenzwerte des Luftschadstoffs, der vor allem Dieselabgasen und Industrieanlagen geschuldet ist. Ab 2010 sollen im Durchschnitt eines Jahres für die größeren Staubpartikel PM10 als Maximum nur noch 33 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft statt der im Gesetzentwurf vom September 2005 vorgesehenen 40 Mikrogramm pro Kubikmeter erlaubt werden. Ab 2010 müsste ein zusätzliches Tagesmaximum von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter für die besonders feinen und gefährlichen Staubpartikel PM2,5 eingeführt werden. Die EU-Kommission hatte in ihrer Richtlinienvorlage eine weniger strenge Höchstgrenze von Mikrogramm pro Kubikmeter angesetzt. Zugleich sprach sie sich aber für eine Beibehaltung der Regelung aus, dass der Tagesgrenzwert für PM10 von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter jährlich an nur 35 Tagen überschritten werden darf. Das EU-Abgeordnetenhaus sieht das anders: Städten, die durch geographische und meteorologische Besonderheiten erhöhte Belastungen haben, soll eine Überschreitung des Limits an bis zu 55 Tagen gestattet werden. Nach dem Willen der Europaparlamentarier erhalten nationale Behörden die Möglichkeit einer Fristverlängerung von erstmalig vier und weiteren zwei Jahren für die Umsetzung der Auflagen, wenn sie trotz erfüllter Vorschriften die Grenzwerte nicht einhalten können. Die Kommission ist für eine Verlängerung von fünf Jahren. Die Umweltminister halten drei Jahre für ausreichend. (dw)

COMBINED TRANSPORT

Duisport: Duisburger Hafen steigert Wertschöpfung und Beschäftigung

Mehr als 36.000 Arbeitsplätze hafenabhängig / Über zwei Milliarden Euro Wertschöpfung / Duisport unter Top 100 Containerhäfen der Welt

Duisburg, 26. September 2006 – Etwa 36.000 Arbeitsplätze sind vom Duisburger Hafen abhängig. Die gesamte auf den Hafen zurückzuführende Wertschöpfung beträgt dabei mehr als 2,2 Milliarden Euro. Das sind Ergebnisse einer Studie, die jetzt das Berliner Beratungsunternehmen Regionomica zur wirtschaftlichen Bedeutung des Duisburger Hafens ermittelt hat. Der Logistikstandort Duisburg weist eine beeindruckende Dynamik in der Ansiedlung international operierender Logistikkonzerne auf. „Mehr als 50 Unternehmen haben wir in den letzten sieben Jahren für den Standort gewinnen können. Das generiert Arbeitsplätze und eine hohe Wertschöpfung. Und genau das spiegelt die aktuelle Studie wider“, freut sich Erich Staake, Vorstandssprecher der Duisburger Hafen AG.

Elf Prozent aller Arbeitsplätze in Duisburg sind hafenabhängig (2000: acht Prozent). Insgesamt sind in der Region über 36.000 Beschäftigte vom Duisburger Hafen direkt und indirekt abhängig. „Diese finden sich nicht nur in den klassischen Schifffahrts-, Lagerhaus- und Umschlagunternehmen. Vielmehr hat sich der Hafen in den vergangenen Jahren zu einem attraktiven Standort auch für Unternehmen aus dem Straßen- und Bahnverkehr entwickelt, die komplexe Logistikprozesse organisieren“, erläutert Staake. Weitere Beschäftigte kommen in vorgelagerten Branchen sowie im Konsumsektor hinzu, die z.T. außerhalb der Region Duisburg anfallen, so die Gutachter, die eine vergleichbare Studie im vergangenen Jahr über den Hamburger Hafen erstellt haben.

Das Gesamtinvestitionsvolumen, das durch den Duisburger Hafen angestoßen wird, beträgt rund 250 Millionen Euro. Die gesamte auf den Duisburger Hafen zurückzuführende Wertschöpfung liegt bei mehr als 2,2 Milliarden Euro, stellten die Gutachter weiter fest. „Kein zweiter Binnenhafen kann eine derartig hohe Wertschöpfung vorweisen“, so Staake.

Der weltgrößte Binnenhafen hat auch im Containersegment seine Spitzenposition eindrucksvoll ausgebaut. Die englischsprachige Fachzeitschrift Container Management veröffentlichte in ihrer Juli/August-Ausgabe das jüngste Ranking, das sich auf die Umschlagzahlen für Standardcontainer (TEU) im Jahr 2005 bezieht. „Mit mehr als 710.000 TEU und knapp 1,3 Mio. Containerbewegungen (Seehafen-Zählweise) sind wir auf der Landkarte der weltweit größten Containerhäfen angekommen“, sagt Hafenchef Staake. „Und die aktuellen Halbjahreszahlen lassen bereits erwarten, dass wir deutlich über den Ergebnissen von 2005 liegen werden.“

DVZ: Containerterminal in Riesa soll erweitert werden

Im Elbehafen Riesa sollen die Umschlaganlagen für den Containerverkehr ausgebaut werden. Der Betreiber, die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH, hat bereits positive Signale der sächsischen Landesregierung für eine Finanzierung erhalten. Geplant ist, das jetzige Terminal für den Containerumschlag zwischen Schiene und Binnenschiff zu vergrößern und gleichzeitig vom gemeinsamen Areal des Massengutumschlags zu trennen.

Kombiverkehr: Intercontainer und Kombiverkehr setzen auf Kooperation in den Verkehren Richtung Polen und den GUS-Staaten

Intercontainer-Interfrigo und Kombiverkehr, zwei Operateure mit europaweiter Kompetenz im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße, bieten zukünftig gemeinsam Lösungen in Richtung Polen und der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) an. Den Kooperationsvertrag haben die Geschäftsführer beider Unternehmen am 21. September 2006 in Frankfurt am Main unterzeichnet.

Aus der gemeinsamen Nutzung der heute bestehenden Produkte und Netze auf dieser Verkehrsachse ergeben sich erhebliche Vorteile für das Speditions- und Transportgewerbe. Robert Breuhahn, Geschäftsführer von Kombiverkehr, dazu: "Polen und auch die GUS-Staaten sind im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße ein Marktsegment mit Zukunft. Unser Netzwerk Richtung Osten ist gespannt und die Kooperation mit Intercontainer ist eine wertvolle Ergänzung zu unserem Angebot." Franz Böni, Managing Director Intercontainer, erklärt: "Die Verkehrsachse Polen/GUS ist ein traditioneller Schwerpunkt unserer Geschäftstätigkeit. Die Möglichkeiten zur weiteren Entwicklung dieser Verkehre wollen wir deshalb noch besser nutzen. In der Zusammenarbeit mit Kombiverkehr entstehen Synergien, mit denen wir das bestehende, breite Angebot an unsere Kunden erweitern können. Gleichzeitig werden wir unsere langjährige Zusammenarbeit mit der InterRailServices GmbH (IRS) fortführen".

Intercontainer bietet seit elf Jahren erfolgreich Produkte im GUS-Verkehr an. So verkehrt der Containerzug "Ostwind" dreimal pro Woche zwischen dem Containerterminal Großbeeren (Region Berlin / Brandenburg) und den Ländern der GUS-via Malaszewicze/Brest/Bekassovo. Über die Drehscheibe Großbeeren sind 21 Terminals in Deutschland mit Antennenverbindungen angeschlossen. Via Brest/Bekassovo integriert Intercontainer alle wichtigen, für den Kombinierten Verkehr in der GUS sowie der Mongolei zugelassenen Bahnhöfe in das System. Ergänzt wird das komplexe und von Intercontainer überwachte Logistiksystem durch die Zugverbindungen "Westwind" und "RMCE Rotterdam-Malaszewicze-GUS".

Kombiverkehr verbindet ebenfalls seit 1995 viermal pro Woche Deutschland und Polen mit dem sogenannten "Chopin-Express". Ein direkter Anschluss besteht zwischen Duisburg-Ruhrort Hafen und der polnischen Drehscheibe Gadki sowie den Wirtschaftszentren Gliwice, Wroclaw und Warschau. Auch als Transitland für Transporte in Richtung GUS rückt Polen zunehmend in den Mittelpunkt des Frankfurter Unternehmens.

Mit der Kooperation schaffen die beiden Operateure ein flächendeckendes Netzwerk, das dem für die Zukunft zu erwartenden Wachstum des Transportvolumens mit Osteuropa gerecht wird.

Verkehrsrundschau: Schenker errichtet Logistikzentrum in Regensburg

Frankfurt/Regensburg. Das Logistikunternehmen Schenker baut in Neutraubling bei Regensburg ein neues Logistikzentrum. Der erste Bauabschnitt wurde am Donnerstag, 21. September 2006, abgeschlossen. An der Autobahn A 3 gelegen, wird das neue Schenker-Zentrum voraussichtlich Ende Januar 2007 in Betrieb genommen.

Das neue Zentrum der Bahn-Tochter hat eine Gesamtfläche von rund 32.000 Quadratmetern. Hier entsteht eine Umschlaghalle mit 3000 Quadratmetern Nutzfläche und 3500 Palettenstellplätzen. Zukünftig werden hier Waren aus der Region über die Schenker-Stückgut- und Direktverkehre zwischengelagert, kommissioniert, umverpackt, kontrolliert, etikettiert und bedarfsgerecht nach festem Fahrplan flächendeckend in Deutschland und in Europa zugestellt. (sb)

Verkehrsrundschau: Südhäfen in Österreich werden immer beliebter

Rotterdam liegt mit 4,5 Millionen Tonnen Umschlag unangefochten an erster Stelle der österreichischen Seehäfen

Wien/Österreich. Österreichs Außenhandel hat sich 2005 deutlich von den Nord- zu den Südhäfen verlagert. Das geht aus der jetzt veröffentlichten Seehafenbilanz der österreichischen Zeitung „Verkehr“ hervor. Der Güterumschlag auf österreichische Rechnung im slowenischen Adriahafen Koper nahm im Jahresvergleich um knapp 19 Prozent auf 3,5 Millionen Tonnen zu. Rotterdam brachte es auf einen vergleichsweise bescheidenen Zuwachs von 5 Prozent auf 4,5 Millionen Tonnen, liegt damit aber unangefochten an erster Stelle der 'österreichischen' Seehäfen.

Gut behaupten konnte sich Hamburg. 2,3 Millionen Umschlagtonnen bedeuteten einen Anstieg um sieben Prozent. Der Hamburger Hafen ist der wichtigste Seehafen für die österreichische Exportwirtschaft. Rund 1,4 Millionen Tonnen gingen über dessen Kais in die weite Welt. Ausfuhrseitig schlugen sich auch die Bremischen Häfen mit einer Million Tonnen hervorragend. (rv)

Verkehrsrundschau: Neuer Containerbahnhof am Burchardkai geht in Betrieb

Bahn und Hamburger Hafen und Logistik AG reagieren auf wachsenden Containerumschlag und verbessern Anbindung des Hafens an Hinterland

Hamburg. Der neue Containerbahnhof am Hamburger Burchardkai ist heute offiziell seiner Bestimmung übergeben worden. Unter Beteiligung von zahlreichen prominenten Gästen aus der Transportwirtschaft wurde der erste Container an dem neuen Bahnhof umgeschlagen. Mit dem Bau reagieren die Bahn und die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) auf den wachsenden

Containerumschlag und verbessern die Anbindung des Hafens an sein Hinterland. Im Endausbau soll der Bahnhof elf Gleise von jeweils 700 Meter Länge bieten. Damit könnten statt der heute möglichen 400.000 bis zu einer Million Standardcontainer (TEU) umgeschlagen werden.

„Die überproportionale Wachstumsdynamik der Drehscheibe Hamburg ist ein Erfolg, aber auch eine ganz besondere Herausforderung für uns“, sagte der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters bei dem Festakt. Das Unternehmen stelle sich dieser Herausforderung mit dem größten Investitionsprogramm seiner Geschichte und werde mehr als eine Milliarde Euro in den Ausbau seiner vier Geschäftsfelder investieren. Herzstück sei der Containerterminal Burchardkai, dessen Umschlagkapazität von heute 2,6 auf künftig 5,2 Millionen TEU verdoppelt werde. Allein in den Ausbau des Burchardkais sollen rund 600 Millionen Euro fließen. (dpa/tz)

Newspress.fr: Le Port de Dunkerque présentera ses développements logistiques au Salon T.E.L, les 17, 18 et 19 octobre 2006

Le Port de Dunkerque participera à la 6ème édition du Salon du Transport et de la Logistique (T.E.L.) de l'Eurorégion Nord, qui se tiendra à Lille Grand-Palais les 17, 18 et 19 octobre 2006 (stand B22).

Le 3ème port de France y présentera ses nombreux atouts et développements logistiques.

Avec une situation géographique exceptionnelle et d'excellentes dessertes routière, ferroviaire et fluviale, le Port de Dunkerque bénéficie d'avantages déterminants pour accueillir les activités de distribution sur ses zones logistiques. Grand port de la mer du Nord, plate-forme idéale pour l'éclatement des marchandises vers la Grande-Bretagne et l'Europe Continentale, il offre toutes les installations pour accueillir les plus grands navires et tous les types de marchandises. Conscients des nombreuses opportunités offertes par le site, de nombreux logisticiens lui font déjà confiance pour l'implantation de leur activité. La fiabilité totale de Dunkerque, depuis la réforme de la manutention de 1992, n'est pas étrangère à ces choix.

Plus de 100 000 m2 d'entrepôts logistiques

Le port dispose de deux zones destinées à la vente ou à la location, à proximité des terminaux conteneurs et roulier. La première, où subsistent 5 à 6 hectares disponibles, a été complétée par une nouvelle zone, appelée «Dunkerque Logistique International» de 190 hectares, dont une première tranche est en cours d'aménagement sur 60 hectares. Ce nouveau parc logistique, embranché fer, capable de recevoir des entrepôts de très grande taille (GAZELEY y développe une zone de 30 hectares et DailyFresh Logistics y a fait construire un bâtiment de 6000 m²), vient compléter la première zone où se sont déjà implantés : DUNFROST (entrepôt frigorifique), DUNFRESH et BANALLIANCE (entrepôts fruitiers), MAERSK ENTREPOTS (marchandises diverses), MGF Logistique (biens d'équipements et eaux minérales). Les développements logistiques se poursuivent sur cette zone particulièrement bien placée. Ainsi, le Port Autonome a tout récemment donné son accord à la société Bail Investissement Foncière pour implanter deux nouveaux entrepôts logistiques de 20 000m².

JSC: "EvraziaRailLogistics" charter documents ready by end-2006.

At a meeting on 19 September 2006 in Berlin, the heads of rail companies in Germany, Poland, Belarus and Russia discussed the *EvraziaRailLogistics* joint venture and reached an agreement that Russian Railways would hold 40.1% of the new company's shares, Belarus Railways 10% and Deutsche Bahn 34.9%, with the remaining 15% going to Poland. The new JV will be registered in Moscow and will implement measures to optimise rail transport on Pan-European Transport Corridor Number 2, which runs between Berlin and Nizhny Novgorod, as well as developing and proposing to clients logistics products and offering sophisticated solutions for the delivery of freight. The rail chiefs also agreed in Berlin that the charter documents and all the necessary documents, drawn up in accordance with national legislation, would be ready by the end of 2006.

WATER

ESC : Landmark decision to end exemption for liner shipping conferences

The European Shippers' Council has welcomed the unanimous adoption, at today's Competitiveness Council, of the Commission's proposal to repeal the exemption from the EC Treaty's ban on restrictive business practices (Article 81) for liner conferences on routes to and from the EU.

The Council's decision to repeal the block exemption of liner conferences vindicates the European Shippers' Councils campaign which started twenty years ago to reform liner shipping markets and to ensure a more competitive market for shippers.

Nicolette van der Jagt, Secretary General of the European Shippers' Council said: "This is another landmark day for shippers. We should recognise this day as one that symbolises the beginning of a new era of shipper-carrier cooperation; where bridges between the two parties can be rebuilt on firmer footings.

The bridge-building can begin, but there is an obstacle yet to be removed: the ESC does not support a new set of proposals proposed by the European Liner Affairs Association and being considered by the European Commission and Member States. Our rejection of the proposals, which seek special authority for a system of information exchange, is due to the belief that they could result in a system no better, and possibly even worse, than the current conference system they seek to replace. Shippers are fearful that the information exchange proposed, especially when taken as a package, could be abused by those tempted to seek the collusion they have been denied with the repeal of anti-trust immunity regulation for liner conferences".

Nicolette van der Jagt added: "The ESC wishes to offer the lines an opportunity to join shippers on a more pro-active agenda for the future, on the operational, supply chain and service issues that matter most to shippers, that should be at the top of the carrier's agendas also, but on which progress can only take place in an environment free from the risk of collusion and anti-competitive behaviour, and in an atmosphere of trust".

For further information contact: Nicolette van der Jagt, Secretary General of the ESC - Brussels 00 322 230 2113

Verkehrsrundschau/ Le Soir: Künftig mehr Wettbewerb im Seeverkehr/ Pas de cartel dans les transports maritimes

Europäische Wettbewerbsrat hebt Kartellfreistellung im Linienseeverkehr auf

Brüssel/Berlin. Der Europäische Wettbewerbsrat hat heute die Kartellfreistellung im Linienseeverkehr aufgehoben. Auf Vorschlag der EU-Kommission soll künftig die Gruppenfreistellung von Linienkonferenzen im Seeverkehr aufgehoben werden. Bislang war es Seefrachtunternehmen erlaubt, sich bei Preisen und Kapazitäten abzustimmen. Die Aufhebung der Gruppenfreistellung wird ab Oktober 2008 in Kraft treten. Die EU-Kommission hat angekündigt vor Ende der Übergangszeit Leitlinien für die Anwendung der Wettbewerbsregeln für den Seetransport herauszugeben, um sicherzustellen, dass die neue Regelung wettbewerbsfähige Märkte fördert.

„Die europäische Schifffahrtsindustrie wird von dem wettbewerbsfähigeren Markt profitieren, der durch die Abschaffung der Gruppenfreistellung entsteht, und auch die Wirtschaft der EU als Ganzes wird durch geringere Transportpreise und wettbewerbsfähigere Exporten begünstigt“, sagte Charlie McCreevy, EU-Kommissar für Binnenmarkt und Dienstleistungen. Durch die geltende Gruppenfreistellung werde gewährleistet, dass die jeweiligen Vereinbarungen wettbewerbsrechtlich unbedenklich sind..

Die Kommission geht davon aus, dass durch den Wegfall der Freistellung die Preise sinken werden, was sich positiv auf die EU-Exportwirtschaft und schließlich auf die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten EU-Wirtschaft auswirken würde. 40 Prozent des über den Seeweg abgewickelten EU-Außenhandels laufen nach Angaben Brüssels über Linienfrachtdienste.

Der Bund der deutschen Industrie (BDI) unterstützt in einer ersten Reaktion die Initiative der EU-Kommission. „Dieser Schritt war überfällig“, sagte Carsten Kreklau, Mitglied der BDI-Hauptgeschäftsführung. „Preis- und Kapazitätsabsprachen schaden dem Wettbewerb und die dynamisch wachsende Seeverkehrsbranche benötigt keine kartellrechtliche Sonderstellung mehr.“ (sb)

... .

Les ministres européens en charge de la compétitivité ont décidé d'interdire aux sociétés de transport maritime de fret de s'organiser sous forme de cartels, abrogeant ainsi une pratique en vigueur depuis le 19e siècle. Les alliances (ou "conférences") de sociétés de transport maritime existent depuis 1870. L'Union européenne a toléré jusqu'à présent ce mode d'organisation, qui constitue pourtant une entorse aux règles de la concurrence.

Mais en décembre dernier, la Commission a proposé de le réformer, en jugeant qu'un régime plus concurrentiel permettrait d'"ouvrir une nouvelle ère, davantage orientée sur les besoins des clients".

Environ 40 pc du commerce extérieur maritime de l'UE est transporté via des conférences maritimes, a rappelé lundi la Commission dans un communiqué.

La réforme a été adoptée lundi unanimement et sans débat par les Vingt-cinq. Elle devrait entrer en vigueur en octobre

EU Commission: Joe Borg at the international conference on Green Paper on a maritime policy in Athens

Joe Borg, European Commissioner for Fisheries and Maritime Affairs, travelled to Athens yesterday to take part in the opening session of the Mare Forum Conference being held on 25-26 September. The theme of this Conference is the Green Paper, launched by the Commission last June, on a future Maritime Policy for the Union. The Commissioner's visit started yesterday evening with a working dinner hosted by Greek State Secretary for Foreign Affairs, Ioannis Valinakis. Their conversation covered a range of maritime issues, including maritime surveillance, and civil/military roles in handling crisis situations at sea. In his Conference speech earlier today, the Commissioner spoke of the benefits that a Maritime Policy could bring to shipping by enhancing the competitiveness of the sector while protecting and preserving the marine environment and putting maritime governance on a sound footing. He encouraged representatives of the sector to play an active role in the year-long consultation process on the Green Paper. At the end of the morning, Commissioner Borg will meet with Manolis Kefalogiannis, Greek Minister of Mercantile Marine. He will welcome the active role that Greece is playing in stimulating the debate on a Maritime Policy. Commissioner Borg will then join the members of the Board of the Union of Greek Ship-owners to receive their initial reactions to the Green Paper. The Commissioner's visit will close with a lunch hosted by the President and members of the Executive

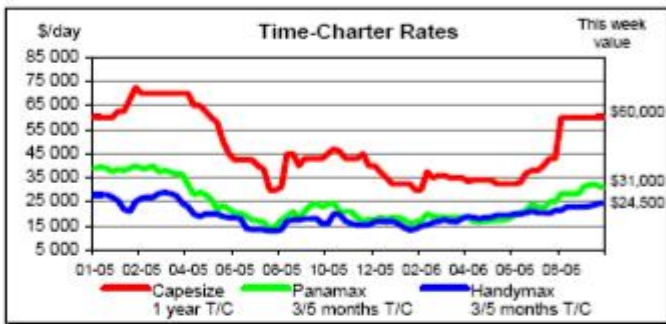
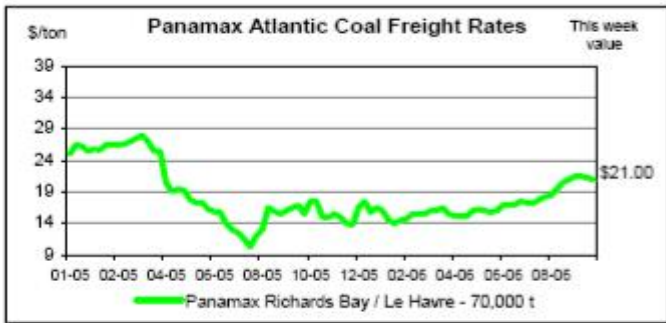
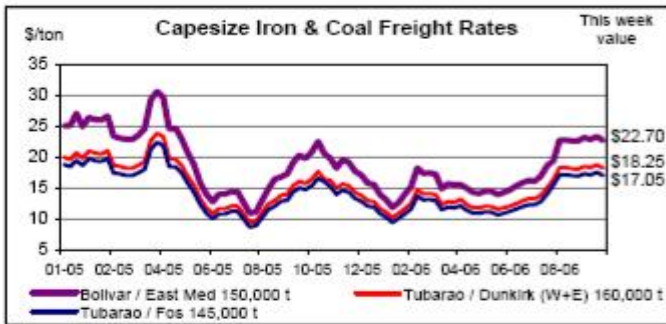
Committee of the Malta International Shipping Council, which will provide a further opportunity for exchange of views with representatives of the industry.

For more information: http://www.mareforum.com/mare_forum_2006.htm

BRS: dry bulk (newsletter)

BRS Dry Bulk Newsletter is a summary for BRS clients of current market trends and developments.

N° 504 – September 25th, 2006



Trends

- Capesize Atlantic ↘
- Capesize Pacific ↘
- Panamax Atlantic →
- Panamax Pacific ↘
- HandyMax Pacific →
- HandyMax Atlantic →

Capesize FFA Market Assessment

	Bid	Offer
(as of September 25th, 2006)		
C4 ~ Richards Bay / Rotterdam		
Jun	18,10	18,50
Jul	18,50	18,00
Aug	18,35	18,70
Sept	18,00	18,45
Oct	17,75	18,25
Jan 07	17,10	17,60
Cal 07	17,25	17,35
Cal 08	15,50	15,25
Cal 09	14,80	15,00

C7 ~ Puerto Bolivar / Rotterdam		
Jun	18,00	18,40
Jul	18,10	18,50
Aug	18,00	18,50
Sept	17,90	18,40
Oct	17,70	18,00
Jan 07	18,20	17,40
Cal 07	18,50	18,90
Cal 08	15,30	15,60
Cal 09	14,50	14,80

Average 4 Timecharter routes		
Jun	59 000	59 500
Jul	62 500	63 000
Q3 06	63 000	63 500
Q4 06	58 500	59 000
Q1 07	59 500	60 000
Cal 07	51 250	51 750
Cal 08	37 500	38 000
Cal 09	34 000	34 500

Source: BRS Futures Limited
(44) 20 7602 5670

At a Glance ... DRY BULK Market ... At a Glance ...



*Les Echos: Le navire "bourbon Orca" a testé ses innovations en mer***PETROLE**

Sur le papier, le « Bourbon Orca », navire de nouvelle génération au service de l'industrie pétrolière, bardé d'innovations et de technologies, était bien né. Les premières missions ont permis de le vérifier.

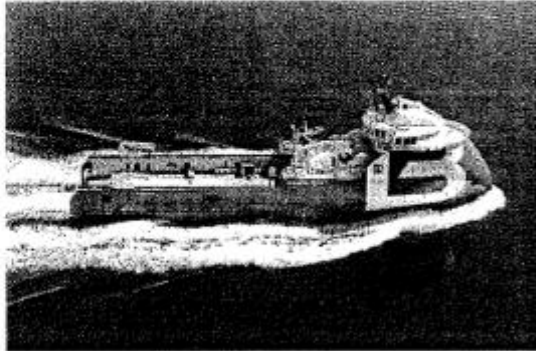
Le navire « Bourbon Orca » a testé ses innovations en mer

Diminuer la consommation de fioul, renforcer la sécurité des conditions de travail et améliorer la manœuvrabilité du navire. Trois objectifs prioritaires qui étaient imposés au programme du nouveau remorqueur ravitailleur releveur d'ancres (AHTS) « Bourbon Orca », désigné comme le bateau de l'année par le magazine spécialisé « Skipsrevyen ». Les premiers essais réalisés en mer, cet été, confortent architectes et ingénieurs qui ont travaillé à la conception de ce bateau aux formes surprenantes, avec son étrave inversée. « Le bateau se comporte très bien à la mer. Nous avons eu un coup de vent à force 7 et les manœuvres de ravitaillement de la plate-forme se sont parfaitement bien déroulées », commente le commandant Ankjell Brandal, qui a dirigé les premières missions. « Les retours que nous avons eus après deux mois d'essais ont vraiment été très positifs », confirme Christian Lefèvre, directeur général délégué opérations de Bourbon, propriétaire du bateau qui reconnaît, en ancien commandant de navire : « Il faut maintenant attendre les vraies tempêtes d'hiver à force 10 pour valider toutes les innovations ».

Formes audacieuses

Le « Bourbon Orca », 86,20 m de long pour 18,50 m de large, est un navire de services aux plates-formes pétrolières d'une nouvelle génération, conçu et construit par les chantiers norvégiens Ulstein. Derrière cette forme avant audacieuse (baptisée « Ulstein X-bow »), dont les principales caractéristiques sont d'assurer une meilleure pénétration dans la vague et de réduire les vibrations, se cachent d'autres innovations. En effet, outre la diminution de la résistance à l'avancement « qui est un facteur d'économie de carburant », relève Christian Lefèvre, ces formes minimisent les accélérations verticales, sources de limitation de la vitesse du navire par mer forte.

Autre innovation : la rampe de



La forme avant du bateau permet s'assurer une meilleure pénétration dans la vague et de réduire les vibrations.

travail sur le pont arrière. Désormais, ce sont deux puissantes grues équipées de pinces-crochets articulées qui font l'essentiel des opérations de relevage d'ancres ou de récupération de bouées, moment toujours source de danger à bord d'un bateau. En outre, l'arrière du navire est doté d'un plan qui s'incline vers l'intérieur du bateau et sur lequel reposent, lors du relevage, la chaîne puis l'ancre. Elles évitent ainsi le risque d'être ballottées entre le niveau de la mer et le bastingage ou de chuter brutalement sur le pont. Résultat, l'opération consistant à hisser les ancres sur la plate-forme arrière, grâce à des systèmes hydrauliques mis au point en collaboration entre Ulstein Design, la société Odem et les équipes de Bourbon Offshore, devient beaucoup plus sûre.

Vers le zéro rejet

La motorisation du « Bourbon Orca » est aussi une nouveauté, puisqu'il est un des premiers navires de ce type à être doté d'une propulsion diesel électrique. Il comprend six groupes électrogènes, deux propulseurs à l'arrière qui tournent sur 360°. Et deux propulseurs d'étrave. Ceux-ci situés à l'avant du bateau sont disposés sous la coque. L'un tourne sur 360° et se rétracte lorsqu'il n'est

Ce qui permet, contrairement au système traditionnel, de ne faire tourner les hélices que lors des opérations de positionnement, contrairement aux hélices des AHTS à propulsion conventionnelle qui tournent en continu. « Cela devrait permettre d'économiser près de 20 % de carburant », insiste Christian Lefèvre.

Doté d'une électronique de pointe, et notamment équipé d'un système de positionnement dynamique avec système de références au laser, « Bourbon Orca » s'est jusqu'à maintenant révélé irrécusable lors des opérations de transfert de produits (boues lubrifiantes, produits chimiques, fioul, eaux, ciment, etc.) aux plates-formes qu'il a ravitaillées. Les opérateurs sont là aussi de plus en plus exigeants sur la qualité du service et le respect de l'environnement, en tendant vers zéro les rejets en mer, y compris par force 10.

PATRICIA-M. COLMANT

FTA: Historic decision brings container shipping into 21st century

FTA has greeted the decision by European Competitiveness Ministers to repeal the Block Exemption from restrictive trading practices for container shipping lines as the dawn of a new era in maritime transport. The decision means that shipping lines will need to end their long-standing practices of price-fixing and capacity management and submit to the normal disciplines of EU competition rules.

FTA has fought a long-running campaign to bring about the repeal of the Block Exemption that allows shipping conferences to set a tariff price for container shipments and to regulate the entry of new carriers into the market, so restricting competition and innovation in service development.

Chris Welsh, FTA's General Manager – Campaigns, who has led this campaign for FTA since its inception in 1992, said, 'This is a landmark day for the container shipping industry – it is the day when the customer's voice is finally allowed to be heard. We have been leading the campaign to repeal the Block Exemption since 1992 when we first took legal action against the Trans Atlantic Agreement (TAA) and latterly the Trans Atlantic Conference Accord (TACA).

'Along with our counterpart organisations in France and Sweden and more recently with the European Shippers' Council, we helped secure action in the European Courts in 1999 for illegal cartel practices, paving the way for the historic political settlement of the conference issue once and for all that has been announced today.'

From 2008 container shipping lines operating into and out of EU ports will need to conform to the competition rules that are imposed on almost all other commercial entities in Europe and respect the rights of their customers to confidential contracts and end their practices of sharing pricing information. It has been an anomaly that shippers and cargo owners have not had access to these rights under EU law for so long. Today's decision by the Competitiveness Council restores that balance and we now enter a new era of dialogue between shippers and carriers.

In practice this will mean far greater scope for shippers to negotiate their own terms with shipping lines and FTA has anticipated this new trading environment by compiling a guide to negotiating contract terms that was launched last week and is available to FTA members.

RAIL

Les Echos: Fret SNCF dans l'incertitude quant à son futur

FERROVIAIRE

Le pôle transport de marchandises de la SNCF ne devrait pas atteindre les objectifs du plan de redressement validé par Bruxelles. Sans remettre en cause le plan, la société nationale va devoir le renégocier avec Bruxelles.

Fret SNCF dans l'incertitude quant à son futur

Le redressement de Fret SNCF, le pôle transport de marchandises de la SNCF, paraît compromis. Le plan validé par Bruxelles prévoyait de ramener les pertes opérationnelles à 47 millions d'euros cette année, après 214 millions d'euros l'an dernier. A un peu plus de trois mois de la fin de l'année, l'objectif paraît hors de portée. Sans citer de chiffres – les résultats semestriels n'ont pas encore été présentés au conseil d'administration – Marc Véron, le directeur général délégué de Fret SNCF, reconnaît que « les grèves tournantes entre avril et juillet, ainsi que le manque de productivité de l'ensemble des facteurs de production, matériel et humain, ont fortement pesé sur les résultats ». Selon certaines sources, le volume transporté cette année n'atteindrait pas les 40 milliards de tonnes/kilomètres, présentées comme un plancher en dessous duquel la division creuse ses pertes. De même, la productivité, qui devait progresser de 20 points en trois ans, sera sur une tendance inférieure. L'augmentation de la capacité d'autofinancement et la diminution du ratio de dettes sur fonds propres ne seront également pas suffisants pour permettre à Fret SNCF, comme le prévoyait le plan, d'autofinancer ses investissements et de se financer seul sur les marchés financiers dès l'an prochain.



Selon certaines sources, le volume transporté cette année n'atteindrait pas les 40 milliards de tonnes/kilomètres, présentées comme un plancher en dessous duquel la division creuse ses pertes.

Sur ces deux points, la gestion n'est pas seule responsable. Le pôle fret n'a en effet pas encore reçu les deux tranches d'aides, de 500 millions d'euros et de 400 millions d'euros – à partager entre l'Etat et la SNCF – qui lui sont dues après la réalisation des objectifs 2004 et 2005.

« En vertu du plan, Bruxelles s'était réservé le droit d'auditer les comptes de ces deux exercices. Ce qui vient juste d'être fait, explique Marc Véron. Ces versements étaient également conditionnés à la prise par l'Etat français, de deux décrets, dont un n'est toujours pas publié. » Or ce retard occasionne des frais financiers qui pèsent sur le résultat net et obère les ratios financiers. Il met aussi l'entreprise

dans l'incapacité d'honorer le paiement des commandes fermes de locomotives, dont les livraisons vont s'accélérer l'an prochain.

Aller plus loin

Pour la SNCF, cette situation ne remet pas en cause le plan. « Il faut aller plus loin dans l'organisation et accroître la productivité », indique le responsable. A ce titre, la polyvalence des conducteurs reste la question centrale. Le conseil d'administration, présidé par Anne-Marie Idrac, a récemment constitué un comité spécialisé présidé par Benedikt Weibel, administrateur de la société nationale et président des chemins de fer suisses, pour trouver des axes d'approfondissement.

Fret SNCF en quelques chiffres

En 2005, Fret SNCF a terminé l'année sur un chiffre d'affaires de **1,8 milliard d'euros** et une perte de **214 millions d'euros**. Les **700 trains** quotidiens ont transporté au total **107,5 millions de tonnes**, dont 13,5 millions de tonnes correspondent à du transport combiné. Le pôle fret employait **12.045 personnes**.

Mais Fret SNCF va aussi devoir s'expliquer avec sa tutelle étatique et revenir devant les autorités européennes. Il souhaiterait obtenir un délai qui lui permette d'achever les objectifs du plan 2004-2006 et aller plus loin, dans le cadre d'un nouveau plan pour les années 2007 à 2010. Théoriquement, le non-respect des engagements permet à Bruxelles de reprendre le dossier à zéro, et d'afficher sa fermeté. Rien ne l'empêche de soumettre de nouvelles contraintes, dont une filialisation de l'activité, ou de décider l'arrêt de Fret SNCF. En tout cas, la branche ne recevra pas la dernière tranche d'aides de 100 millions d'euros conditionnés par les résultats 2006.

LUCILE CHEVALLARD

Bruxelles suit de très près le dossier, non sans inquiétude

Si Fret SNCF n'atteint pas ses objectifs 2006, Paris devra réduire ses subventions, voire en reprendre, ou bien présenter un nouveau plan d'aides à la Commission, ce qui impliquera de nouvelles concessions, notamment, peut-être, la filialisation.

DE NOTRE BUREAU DE BRUXELLES.

La Commission européenne suit de très près la situation opérationnelle et financière de Fret SNCF, non sans inquiétude. Si jamais l'activité ne devait pas tenir ses objectifs pour 2006, ce qui semble

hautement probable, alors Bercy devrait verser moins d'aides que prévu, voire reprendre une partie des aides versées, si l'écart est trop important entre les prévisions et la réalité comptable, comme prévu dans le plan validé l'an dernier par Bruxelles (« Les Echos » du 3 mars 2005). Pour s'épargner d'autres concessions jugées pires, les autorités françaises avaient suggéré ce dispositif, pourtant dangereux, car pro-cyclique, lors de la difficile négociation du plan d'aides.

Une autre possibilité, pour Paris, consisterait à notifier un nou-

veau plan de restructuration, qui prendrait en compte les difficultés actuelles. Cette démarche impliquerait une nouvelle négociation, et donc de nouvelles contreparties à fournir.

La filialisation en question

Dans l'entourage de Jacques Barrot, le commissaire aux Transports, on estime que la question de la filialisation se poserait nécessairement. En 2004-2005, Bercy avait tout fait pour échapper à une séparation juridique entre les activités fret et passagers. On estime pourtant à Bruxelles qu'une telle ma-

nœuvre aurait peut-être induit un changement de culture dans l'entreprise et favorisé son développement commercial.

Enfin, si jamais le gouvernement poursuivait l'exécution du plan d'aides, malgré le dérapage des comptes, alors devrait être engagée une procédure d'infraction. D'autres opérateurs ferroviaires européens, dont Deutsche Bahn, qui surveillent de très près la situation en France, ne manqueraient pas, de toute façon, de déposer une plainte à Bruxelles, s'ils relevaient la moindre anomalie.

KARL DE MEYER

La Tribune: Bénéfices en nette hausse pour la SNCF

La SNCF a enregistré au premier semestre 2006 un bénéfice courant de 217 millions d'euros, en hausse de 45% sur un an, mais néanmoins affecté par de lourdes pertes dans ses activités de fret. A périmètre constant, son chiffre d'affaires progresse de 5% à 10,8 milliards d'euros.

Désormais passée sous la houlette d'Anne-Marie Idrac, la SNCF a dévoilé aujourd'hui ses résultats pour le premier semestre 2006 avec des chiffres sur les rails, à l'exception de difficultés dans ses activités de fret. Le groupe enregistre sur la période un bénéfice courant de 217 millions d'euros, en hausse de 45% par rapport à l'année précédente. Son chiffre d'affaires s'apprécie de 5% à périmètre constant, pour atteindre 10,8 milliards d'euros. Le bénéfice net ressort quant à lui à 191 millions d'euros, soit une augmentation de 75%, hors opération en capital sur la Société hydroélectrique du Midi (SHEM).

Profitant d'une forte croissance du trafic voyageurs, "la SNCF confirme sa trajectoire stratégique et financière d'ensemble", souligne dans un communiqué Anne-Marie Idrac, nommée à la tête de l'entreprise publique en juillet dernier. Celle-ci reconnaît néanmoins devoir faire face "à une situation très difficile" dans le fret ferroviaire ainsi qu'à une croissance rapide des charges d'exploitation dans certaines de ses activités.

De manière "brutale et inattendue", la division Fret SNCF s'enfonce avec une perte courante de 138 millions d'euros contre 118 millions pour la même période en 2005. Une dégradation qui provient pour l'essentiel d'un "choc sur le chiffre d'affaires dû à un effet de volume fortement négatif, amplifié des mouvements sociaux et des difficultés sur le niveau de la qualité de service", explique le communiqué. Par ailleurs, depuis l'ouverture de marché domestique à la concurrence européenne en 2003, le fret subit une agressivité commerciale croissante de la part de ses premiers concurrents.

"L'objectif d'ensemble demeure", insiste la présidente de la SNCF, c'est à dire de "bâtir un groupe de taille européenne disposant d'une capacité d'autofinancement suffisante pour financer sagement ses investissements de modernisation et de développement". Au premier semestre, le groupe a continué d'accélérer ses investissements financés sur ressources propres, dépensant 850 millions d'euros, soit une hausse de 5% sur un an. Sa capacité d'autofinancement a également crû de 3% à 620 millions d'euros.

BDI: Die wettbewerbliche Handschrift muss bei der Bahnreform klar erkennbar werden

In den nächsten Wochen will die Politik über die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG entscheiden. Die Entscheidung ist verkehrspolitisch komplex, weil mit der Privatisierung zugleich auch die künftige Struktur des Schienenmarktes zur Diskussion stehen.

Die Industrie befürwortet das Privatisierungsbestreben der DB AG. Zugleich sucht der BDI nach einer Lösung, die mehr Verkehr auf der Schiene ermöglicht, eine echte wettbewerbliche Perspektive schafft und damit den Eisenbahnmarkt für mehr privatwirtschaftliches Engagement attraktiv macht. Die Erwartung, dass die eigentumsrechtliche Trennung der auf dem Netz erbrachten Leistungen von der Infrastruktur die höchsten wettbewerblichen Effekte erzielt, ist übereinstimmend von verschiedenen Gutachten herausgearbeitet worden.

Auch die Experten in den Anhörungen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags bestätigten diese Einschätzung. Zugleich hoben sie die Risiken hervor, die mit einem Börsengang des integrierten Konzerns verbunden wären: Aus verkehrs- und wettbewerbspolitischer Sicht sei das integrierte Modell nicht geeignet, mehr Verkehr durch Wettbewerb auf die Schiene zu bringen. Eine noch so starke Wettbewerbsaufsicht durch die Bundesnetzagentur könne nicht verhindern, dass sich der Bahnkonzern als größter Wettbewerber und Netzbetreiber entsprechende Vorteile verschaffe, so der Vorsitzende der Monopolkommission Jürgen Basedow. Auch Wirtschafts- und die Verbraucherverbände teilen diese Bedenken. Aus Sicht des BDI kommt es nicht nur auf einen "diskriminierungsfreien Netzzugang" an. Es geht vielmehr um die Schaffung eines insgesamt wettbewerbsfreundlichen Marktumfelds und damit um ein positives Investitionssignal an die gesamte Bahnbranche.

Das in der Politik ebenfalls diskutierte Integrationsmodell verbunden mit einer Rückholoption des Bundes (mit Blick auf die Infrastruktur) ist keine sinnvolle Alternative. Hierbei handelt es sich nur um ein unwesentlich verändertes Integrationsmodell. Dessen wesentliche Nachteile bleiben unverändert bestehen. Für den BDI wäre allein das gegenwärtig diskutierte Eigentumsmodell ein möglicher und sinnvoller Kompromiss. Zwar ist es wettbewerbspolitisch nicht optimal, aber die schwerwiegenden Nachteile der Integrationslösung werden zumindest vermieden.

DB: Deutsche Bahn widerspricht Medienberichten zur Pünktlichkeit und zu Investitionen

Die in verschiedenen Medienberichten am Wochenende enthaltenen Angaben zur Pünktlichkeit weist die Bahn als falsch und irreführend zurück. Auch die Behauptung, die Bahn habe weniger Geld in die Infrastruktur investiert als geplant, entspricht nicht den Tatsachen.

(Frankfurt, 24. September 2006) Angaben wie, nur 68 Prozent der Züge im Personenverkehr seien pünktlich, sind falsch. Die Bahn war in den Jahren 2004 und 2005 mit über 90 Prozent Pünktlichkeit im Personenverkehr unterwegs und geht fest davon aus, dieses Ziel auch im laufenden Jahr zu erreichen. Auch Vergleiche von Monatswerten zur Pünktlichkeit mit

Jahresdurchschnittszahlen vermitteln einen falschen Eindruck, da die Pünktlichkeit saisonalen Schwankungen unterliegt und eine kurzfristige Betrachtung nicht aussagekräftig ist. Ebenso nicht angebracht sind Vergleiche mit anderen europäischen Bahnen. Das Netz der Deutschen Bahn ist wesentlich komplexer und die Zahl der darauf verkehrenden Züge ist ungleich höher.

Vorwürfe, die Bahn habe in den letzten Jahren zu wenig in die Infrastruktur investiert, entbehren jeglicher Grundlage. In den Jahren 2001 bis 2005 flossen knapp 30 Milliarden Euro in die Infrastruktur. So wendet die Bahn jährlich – mit steigender Tendenz – deutlich über eine Milliarden Euro an Eigenmitteln allein für die Instandhaltung des Netzes auf. Darüber hinaus fließen jährlich weit mehr als drei Milliarden Euro an Investitionen in das bestehende Schienennetz. Hinzu kommen Investitionen in Milliardenhöhe in Neu- und Ausbaumaßnahmen. Vor diesem Hintergrund von einer Vernachlässigung der Infrastruktur zu reden ist völlig abwegig. Zuletzt hat die Deutsche Bahn auch während der Fußballweltmeisterschaft die Leistungsfähigkeit ihrer Infrastruktur eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

La vie du rail: STRATEGIE. Pourquoi la SNCF et Alstom lancent les essais de la très grande vitesse

C'est la première grande annonce d'Anne-Marie Idrac : un programme d'essais de trois semaines des 360 km/h sur la LGV Med. Improvisée pour ne pas se laisser piquer la vedette par RFF avec la soudure du dernier rail de la LGV Est, mercredi 20 septembre, l'annonce a particulièrement bien fonctionné : les Français, ou tout au moins leurs médias, sont toujours aussi attirés par la performance technologique. Avec les 50 000 billets TGV à cinq euros, l'événement 25 ans du TGV était donc idéalement lancé. Pourtant, la priorité stratégique du moment, à la SNCF, est plutôt axée sur les services : des TGV plus confortables, mieux éclairés, adaptés aux différentes populations qui l'empruntent (travailleurs itinérants, familles, PMR...). Au salon Innotrans de Berlin, c'était d'ailleurs aussi l'un des slogans phares d'Alstom, soucieux de franchir un cap dans ce domaine. Au moment où les régions, nouveaux financeurs de la grande vitesse en raison d'un Etat impécunieux, sollicitent plus d'attention pour la desserte de leurs territoires, l'accent mis sur la performance et les 360 km/h apparaissait même un peu surprenant. En fait, aussi bien la SNCF qu'Alstom ont besoin de réaffirmer que la grande vitesse à la française, c'est d'abord eux. L'exploitant, parce qu'il veut peser sur les futurs choix d'infrastructures : les lignes TGV Est et Rhin-Rhône sont configurées à 320 km/h, et si leurs tracés n'excluent pas les 360 km/h, une exploitation en service commercial à cette vitesse ne se ferait qu'au prix d'une adaptation (coûteuse) du système caténaires, de la signalisation, etc. L'industriel, pour garder la main sur le TGV via l'innovation technologique. « C'est une très bonne nouvelle pour nous », s'est réjoui Philippe Mellier à Berlin. De fait, il ne s'attendait peut-être pas à une telle publicité, six mois après la mise au point du programme d'essais. Point n'est besoin de faire de la haute stratégie pour relever qu'entre les deux entreprises il y a convergence d'intérêts sur cette question de la très grande vitesse. « Paris-Toulouse en 2h30 », pouvait-on lire dans les hypothèses du patron d'Alstom Transports à Berlin. C'est justement l'un des chevaux de bataille de la SNCF, aboutir très vite à une LGV vers la ville rose qui lui permettrait enfin de rivaliser avec l'avion. Et RFF dans tout cela ? Le gestionnaire d'infrastructure, que l'on aurait pu croire renforcé par la réussite indéniable de son chantier du TGV Est, a perdu la bataille de la communication. A-t-il perdu celle de la planification et de l'intelligence du système ferroviaire français ? Les prochains mois seront décisifs. Mais avec Anne-Marie Idrac, la SNCF a vite trouvé une stratégie redoutable.

UIC : Au moment où le TGV fête son 25ème anniversaire, le transport ferroviaire à grande vitesse confirme ses succès en Europe et dans le monde

(Paris, 22 septembre 2006). Le week-end des 23 et 24 septembre sera consacré pour les chemins de fer français (SNCF) à fêter 25 années de succès du TGV et de la grande vitesse ferroviaire. C'est en effet le 21 septembre 1981 que la première liaison à grande vitesse par TGV a été officiellement inaugurée entre Paris et Lyon. La vitesse limite de cette première génération était de 260 puis 270 km/h avant de passer peu d'années après à 300 km/h, la vitesse de circulation de tous les TGV sur lignes nouvelles en France ou sur le réseau européen (Eurostar dès 1994 et Thalys en 1996). Avec le TGV Est européen qui sera mis en service en juin 2007 (de Paris vers Strasbourg, Nancy, Metz, Francfort, ..), la vitesse de croisière passera à 320 km/h. La SNCF teste actuellement le 360 km/h et il faut rappeler le record du monde de vitesse sur rails qui a été atteint en 1990 avec 515,3 km/h sur la ligne du TGV Atlantique.

La grande vitesse ferroviaire ne se résume pas à des exploits technologiques. Elle s'impose également comme un très grand succès commercial. Lancées avec succès au Japon avec les "bullet trains", les "Shinkansen", dès 1964, les liaisons à grande vitesse sont devenues un produit phare des entreprises de chemin de fer, hautement compétitif et plébiscité par les clients, et associé à de nombreuses innovations en matière de marketing et de services.

Pour évoquer le succès de la grande vitesse, quelques chiffres parlent d'eux-mêmes: au Japon, plus de 4 milliards de passagers transportés par les "Shinkansen" depuis 1964, sans aucun accident mortel, 360 000 voyageurs chaque jour sur la ligne Tokaido-Shinkansen, la plus fréquentée du monde. En France, plus de 1,2 milliards d'utilisateurs du TGV pendant ces 25 années, ici aussi sans accidents mortels. A l'horizon 2010, le TGV accueillera 120 millions de voyageurs dont 25 millions sur les liaisons internationales. Même succès pour l'AVE espagnol, qui détient 84 % des parts de marché air / fer sur Madrid-Séville, ou de l'Eurostar qui assure sur Londres-Paris plus de 70 % du marché air / fer. En Corée du Sud, le KTX, lancé en avril 2004, a déjà transporté 70 millions de passagers et ce sont quotidiennement 100 000 personnes qui utilisent chaque jour ces trains à grande vitesse.

.. / ..

En Europe, 4 700 km de lignes nouvelles construites pour la grande vitesse, sont déjà en service, 6 000 sont prévues pour 2010. Dans le monde (Europe, Japon, Corée,...), les lignes nouvelles pour la grande vitesse représentent 7 300 km mais l'expansion devrait être rapide ces prochaines années avec de nombreux projets, notamment en Russie, Chine, Taiwan, Inde, Iran, Maghreb, Amérique Latine,...

Quelque 1 750 rames à grande vitesse, capables de circuler à des vitesses comprises entre 200 et 320 km/h, sont actuellement en exploitation dans le monde. Elles desservent les lignes nouvelles mais également le réseau ferroviaire 'classique' avec lequel elles sont parfaitement interoperables.

Les liaisons à grande vitesse associent les performances à de nombreuses innovations au service du client : systèmes d'information et facilitation des ventes (internet,...), nouvelles gammes de produits et de prix très diversifiés et particulièrement attractifs (IDTGV de la SNCF ou Treno OK de Trenitalia). Parmi les avantages proposés à la clientèle, il faut mentionner des horaires bien étudiés et cadencés, des correspondances optimales avec les autres services ferroviaires ou les autres modes de transport (avion, transports publics, taxis), de nouveaux services en gare (salons,...) et à bord (pour le travail ou les loisirs, les familles,...).

En expansion continue en Europe (avec la poursuite de la réalisation du réseau transeuropéen) et dans les autres régions du monde, le transport ferroviaire à grande vitesse est un fer de lance de la renaissance du rail aujourd'hui. Grâce à tous les progrès technologiques qu'il intègre et aux nouvelles méthodes d'exploitation (ERTMS / ETCS, GSM-R), il permet d'offrir aux clients et à la société un optimum en termes de rapidité et de confort, de fiabilité et de sécurité, de capacité et, pour les entreprises, de coûts d'exploitation.

Le train à grande vitesse est un mode de transport de grande capacité, résolument au service du développement durable, par ses avantages en termes de sécurité, de faible consommation d'énergie, de quasi absence de pollution et d'utilisation minimale d'espace. C'est un formidable outil au service de l'aménagement du territoire et du développement économique et social, à l'échelle de chaque pays comme à l'échelle européenne. C'est à ce titre que le développement des réseaux à grande vitesse doit pouvoir s'appuyer sur des modes de financement efficaces, associant tous les acteurs qui bénéficient de ce type de transport : Union Européenne, Etats, collectivités territoriales, entreprises.

L'UIC apporte tout son appui à ses membres souhaitant développer la grande vitesse, notamment à travers ses activités dans le domaine de l'harmonisation technique et de l'interopérabilité, mais aussi en facilitant les échanges sur les aspects opérationnels, commerciaux, économiques et financiers.

La brochure de l'UIC "La Grande vitesse - Atout majeur des chemins de fer au service des clients et de la collectivité" (novembre 2005, version française d'août 2006) donne une vue d'ensemble sur les réalisations, les projets et le rôle de l'UIC pour appuyer le développement de la grande vitesse.

JSC: Vladimir Yakunin, president of Russian Railways, attends meeting of European and Asian railway chiefs in Berlin.

"The best routes between Europe and Asia pass through Russia by virtue of the international transport corridors and allow freight customers to minimise their costs and at the same time guarantee maximum efficiency in intercontinental cargo traffic, - said president of Russian Railways. - The transit potential of Russia's railways is being increased for international transport in two main directions: the East-West and the North-South International Transport Corridors, which also partly incorporate Pan-European Transport Corridors Numbers 2 and 9 and are thus integrated into the European transport network." The North-South International Transport Corridor offers the shortest route between the countries on the Baltic Sea and the Persian Gulf-India and is now being actively developed. However, there is one "missing link" on the main route, namely the lack of a direct rail connection between Iran and Azerbaijan. Russian Railways is therefore working together with the railway companies of Iran and Azerbaijan to complete the stretch between Kazvin-Resht-Astara, which will then open the way for the North-South ITC to realise its full transit potential. "The projects to build the Kazvin-Resht-Astara stretch and reestablish the Trans-Korean Main Line are excellent examples of the constructive international cooperation in the railway sphere, which not only facilitates economic development, but also reduces the political tensions in these regions," - said Yakunin.

JSC: Round Table "Russia as Transport Corridor between Europe and Asia-Pacific."

The Round Table was held in Irkutsk as part of the IV Baikal Economic Forum. Vladimir Yakunin, president of Russian Railways, discussed in his address to the Forum the prospects for the development of East-West transport and the competition with sea transport. "The Company's policy and strategy rests on developing three vital areas: the Trans-Siberian, BAM and container shipments. These tasks cannot be solved without the government involvement, however, and these territories should not be dependent on commercial companies alone for their future development," - said Yakunin. He noted that one of the main tasks facing Russia's railways today was to increase international transport on the Trans-Siberian and Baikal-Amur Main Lines to 1 million TFEs per annum (twenty-foot equivalents). According to Yakunin, Russian Railways is ready to ship 15 million tons of oil to China in 2006 and to increase this figure to 30 million tons annually. The position of the Trans-Siberian on the Eurasian transport market would be greatly strengthened by bringing the Trans-Korean into operation.

CIT: The Secretary General visits ZFBH



TRANSPORT LAW AND POLICY

The Secretary General visits ŽFBH

The CIT makes special efforts to ensure transport law is interoperable in south-eastern Europe. On 18 July 2006, the Secretary General visited the Railways of the Federation of Bosnia and Herzegovina, and was able to meet the freight and passenger traffic managers.

The CIT notes that the various national legal systems in south-eastern Europe provide for relatively low limits of liability for international

passenger traffic. That is why the minimum liability limits under the CIV are particularly important in the region. Likewise efficient and rapid processing of consignment and customs documentation for international freight traffic must be ensured.

The topography of the Federation of Bosnia and Herzegovina is very challenging for rail construction and operation and requires mas-

sive investments. With justifiable pride, the Director General of ŽFBH, Narcis Dzumhur points to the progress made in developing the rail network of the Federation and in the modernisation of the installations. The ŽFBH network forms part of a branch of Trans-European Corridor V. Corridor Vc links the Adriatic port of Ploče with the economies of Central Europe; that makes it a very important transport artery and emphasises the importance of the legal framework.



Corridor Vc links the Adriatic port of Ploče with the economies of Central Europe; that makes it a very important transport artery and emphasises the importance of the legal framework.

UIC: ERTMS/ GSM-R



ERTMS / GSM-R

Workshop on “General Packet Radio Service for ERTMS”

“With increasing train traffic using ETCS Level 2/3 automatic train control, there will be a need to ensure that the GSM-R platform can provide a sufficient number of data transmission radio channels for many trains in relatively small geographical areas with dense traffic. This makes the question to use Packet switched data interesting, and hence also the introduction of IP based technology”.



To discuss the above statement and to show the results of the “UIC Ad Hoc Group on GPRS” work, about 50 people from Railway companies (RUs and IMs), CER, EIM, ERA, UNISIG representatives, GSM-R Industry representatives, met at UIC HQ on 21 September at the dedicated workshop.



The “White Paper GPRS for ERTMS” and 19 related documents were distributed to those present; they form the reference documentation on the subject set by the “Ad Hoc Group”. The purpose of the white paper is to provide an outline assessment of the need to enhance GSM-R network capacity and to review key technology solutions available and not to destabilise the ETCS specification process. The content of the White Paper was presented and commented on during the workshop. The UIC GPRS “ad hoc group” recommends GPRS as the solution that should be taken forward to resolve as a first step the capacity problems regarding ETCS. Asking for additional frequency remains still necessary.

The objective of the workshop was to create awareness on the matter, gather the railway views and the views of UNISIG and GSM-R Industry and agree a common way forward. There are a number of significant open points to be clarified and the Railway representatives unanimously agreed on the need of further investigation. Nonetheless, they confirmed their willingness to introduce the GPRS solution also for safety-related applications, once proved safe and cost effective. Current GPRS applications are running on the national GSM-R networks but not safety-related.

Modelling work has been done by some administrations but there is no convergence of results. Then, there is a need of measurements campaigns to be launched in the short term in order to get answers from the field.

CER and EIM initiated the formal process submitting the related Change Request “Packet Data Transmission for ETCS” to the European Rail Agency in August. That was a very important step forward welcomed by UNISIG. Now the process is under the ERA control and all the actors have to promptly act and behave in a constructive way. The ERA representative addressed all the recognised bodies and underlined their responsibility for the whole process. ERA business case depends dramatically on adequate inputs and they welcomed the set of documents produced by the UIC group.

Presentations made at the workshop and contributions received can be downloaded from the UIC web site: www.uic.asso.fr .

For more information please contact Klaus Konrad, UIC GSM-R Project manager: klaus.konrad@bahn.de and Paolo de Cicco, UIC Senior Advisor ERTMS Platform: decicco@uic.asso.fr

DB : Streik bei der italienischen Staatsbahn

(Berlin, 25. September 2006) Nach derzeitigen Informationen wird das Personal der italienischen Staatsbahn am Mittwoch, 27. September, von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr streiken.

Aufgrund des Streiks ist nach vorliegenden Informationen mit Zugausfällen und Verspätungen sowohl innerhalb Italiens als auch im grenzüberschreitenden Zugverkehr zu rechnen.

Da sich nach aktuellem Kenntnisstand die Streiksituation ständig verändern kann, werden Reisende nach Italien gebeten, sich kurz vor der Abfahrt beim Reiseservice der Deutschen Bahn über die Rufnummer*)

11 8 61

über den aktuellen Stand zu informieren.

IRJ: Stagecoach Retains British Franchise

STAGECOACH, Britain, has won a 10-year deal to continue to operate the South Western franchise. The extended franchise will cover the Island Line on the Isle of Wight, which is already operated by Stagecoach, as well as a network of commuter and medium-distance routes from London to South Western England.

The company will be required to make a premium payment of £1.19 billion over the course of the franchise, which will last until December 2017. Stagecoach will also increase service frequency on a number of lines and purchase new trains to increase capacity by up to 20% on peak-time services.

Earlier this month, Stagecoach was named as one of three pre-qualified bidders for the East Midlands franchise, the winner of which will be announced in mid-2007.

DB: Stellungnahme der DB Magnetbahn GmbH zur Sicherheit des Magnetbahnprojekts München

(Berlin, 26. September 2006) Im Oktober 2004 hat die DB Magnetbahn GmbH das Genehmigungsverfahren für das Sicherheitskonzept der Magnetbahn München beim Eisenbahnbundesamt (EBA) beantragt.

Deshalb sind heute geäußerte Behauptungen haltlos, die DB Magnetbahn beschäftige sich erst seit kurzem mit dem Sicherheitskonzept.

Das Sicherheitskonzept wurde dem EBA am 23. Juni vergangenen Jahres zur Genehmigung eingereicht. Seit diesem Zeitpunkt läuft ein umfangreicher Prüfprozess, der von Sachverständigen des Eisenbahnbundesamts mit begleitet wird. In den Abstimmungsprozess sind neben dem EBA auch Behörden des Freistaats Bayern eingebunden.

ROAD

IRU: Large scale distribution of AdBlue: a prerequisite to clean and safe road transport

Hanover – Today, at the 61st IAA International Motor Show for Commercial Vehicles in Hanover/Germany, the International Road Transport Union (IRU) in partnership with the German Automobile Industry Association (VDA) presented an international seminar on the necessity of the Distribution of AdBlue® for commercial vehicles with the Selective Catalytic Reduction (SCR) technology to meet the latest emission standards.

The road transport operators demonstrated that the distribution of AdBlue® in Europe and in eastern countries is either insufficient or inexistent and the refuelling of trucks or coaches with canisters is unprofessional.

"The geographical coverage of the network of diesel filling stations supplying AdBlue® is poor, very poor. In fact, most of the AdBlue® is only available in canisters and only at a few filling stations in certain European countries," says Dr Nizov Vice President of the Association of International Road Carriers in Russia (ASMAP). He added that "The use of AdBlue® needs to become a habit, almost a reflex, considering that by fall 2009 all new vehicles will have to conform to the EURO V norm".

In order to meet the latest emission requirements of Euro IV and V, a majority of manufacturers are opting for the "SCR" system. This system requires the AdBlue® fuel additive. However, without AdBlue®, Euro IV and V vehicles will not meet the Euro emission norms and their speed will be significantly reduced through an engine torque limiter. These consequences could make the roads unsafe for other users. Therefore, the availability of AdBlue at the pumps of filling stations on an extensive geographical scale must be guaranteed.

Through Prof. Dr Janusz Lacny, IRU Vice-President, who stated that: "National governments and the competent authorities should take the necessary measures to guarantee the wide scale availability of AdBlue® – necessary to ensure the proper operation of vehicles equipped with SCR technology", the IRU and its members have expressed their decision to urge governments to actively partake in the distribution of AdBlue®.

The road transport industry has always been in favour of strict Euro standards as the best means to reduce emissions at the source. Today, the strict emission standards implemented in Europe have already significantly reduced the environmental impact of road transport.

It is only with an easily accessible supply infrastructure for AdBlue® that the road transport industry will be able to obtain an optimal environmental performance from the latest innovative technology, which is part of the road transport industry's strategy for achieving sustainable development.

DVZ: Preisanstieg im Spotmarkt

„Die Transportpreise im Lkw-Spotmarkt liegen derzeit rund zehn Prozent über denen des Vorjahres.“ Das erklärte Wolfgang Severing, Leiter des Referats Marktbeobachtung beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG), in Frankfurt/Main. Zu der positiven Preisentwicklung auf dem Lkw-Spot-Markt habe die in den zurückliegenden Monaten verstärkte Marktberingung beigetragen, betonte Severing auf dem DVZ-Symposium „Ausschreibungen und Internetplattformen richtig nutzen“ vor rund 80 Teilnehmern.

So hätten zum Beispiel als Folge der Maut-Einführung zahlreiche kleine Frachtführer aufgegeben. Auch bei längerfristigen Kontrakten könnten die Transport- und Speditionsunternehmer derzeit oft einen Nachschlag gegenüber ihren Auftraggebern durchsetzen. Die Erfahrungen Severings mit der Preisentwicklung konnte Georg Dettendorfer, geschäftsführender Gesellschafter der Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH aus Nußdorf/Inn, nur bestätigen. „Wer als Auftraggeber in der Vergangenheit immer nur auf billig, billig gesetzt hat, der hat seit einigen Monaten ein Problem, um genügend Frachtraum zu finden.“ Da das Internet bei Ausschreibungen an Bedeutung gewinne, rief Severing die kleineren und mittleren Transportunternehmen auf, sich mit dieser Technik zu befassen, um „nicht den Anschluss zu verlieren“. Für die Spedition Dettendorfer ist der Vertriebskanal Internet inzwischen ein Muss, sagte Dettendorfer.

DVZ : Slowenien: Lizenzen leichter zu bekommen

Das slowenische Kabinett hat ein neues Gesetz für den Straßengütertransport verabschiedet.

Das meldet die Nachrichtenagentur STA/Ljubljana. Verkehrsminister Janez Božic erklärte, das Gesetz erleichtere die Geschäftsbedingungen für die slowenischen Straßengüterverkehrsunternehmer. Es bringe die Anforderungen über die Basis-Qualifikation in Einklang mit den EU-Vorgaben.

Bohman: Präsident der IRU-Wirtschaftskommission kommt aus Österreich

Rudolf Christian Bauer in seiner Funktion bestätigt

Der Österreicher Rudolf Christian Bauer, Geschäftsführer des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich, wurde heute, Montag, als Präsident der Wirtschaftskommission der IRU (International Road Transport Union) wiedergewählt. Seine Amtszeit läuft bis 2008.

Hauptaufgabe des IRU-Ökonomen ist es, gemeinsam mit anderen Branchen-Repräsentanten das Grundlagenmaterial für die Arbeit der Straßenverkehrsverbände und der Straßenverkehrsunternehmer zu erarbeiten. Wie Bauer in einer ersten Stellungnahme sagte, sei es sein vorrangiges Ziel, eine Harmonisierung des fiskalischen Umfeldes im Straßenverkehr zu erreichen.

Damit könnte man die Standort- und Ausfluggungsprobleme verbessern, die derzeit in etlichen IRU-Mitgliedsstaaten, darunter in Österreich, die Branche beschäftigen.

DVZ: Iru will gleiche Kontrollen in der EU

Die Internationale Straßentransportunion Iru hat eine Initiative gestartet, die Durchsetzung der europäischen Straßenverkehrsbestimmungen in der EU zu harmonisieren. So sollen insbesondere die Lkw-Kontrollen in den Mitgliedsstaaten vereinheitlicht werden. „Während bemerkenswerte Erfolge bei der Liberalisierung des Straßengüterverkehrsmarktes erreicht wurden, ist die Kontrolle der EU-Gesetzgebung weitestgehend eine Aufgabe der nationalen und manchmal sogar regionalen Behörden“, stellt der Leiter der Iru-Vertretung in Brüssel, Hubert Linssen, gegenüber der DVZ fest.

Dies verringere die Wirksamkeit der EU-Regelungen, kritisiert Linssen, und führe zu „Extrakosten für die Straßentransportunternehmen, die versuchen, all diese unterschiedlichen Bestimmungen zu beachten“. Deshalb sollen Vertreter der Branche, der nationalen Kontrollbehörden und der EU-Kommission regelmäßig zu Gesprächen zusammenkommen, um Probleme aus der Welt zu schaffen, die sich aus der unterschiedlichen Umsetzung und Kontrolle von EU-Richtlinien ergeben, fordert der Iru-Vertreter. Bei einem ersten Treffen in der vergangenen Woche in Brüssel wurde insbesondere darüber nachgedacht, Lkw-Fahrern in Zukunft ein einheitliches Formular mitzugeben, auf dem die jüngsten Unterwegskontrollen und Beanstandungen dokumentiert werden. Linssen: „Damit könnte vermieden werden, dass sich ein Lkw binnen weniger Tage identischen technischen Kontrollen in verschiedenen EU-Ländern unterziehen muss.“ Grundsätzlich sei es sinnvoll zu verhindern,

dass Gesetze zu unterschiedlichen Zeitpunkten in den EU-Ländern in Kraft träten, betont Linssen. Aber auch Detailfragen wie universell anerkannte Nachweise von Urlaubs- oder Krankheitsperioden im Rahmen der Lenk- und Ruhezeitenverordnung sollen angesprochen werden.

Les Echos : Infrastructures – Le tracé du contournement de Bordeaux se précise

INFRASTRUCTURES

Le tracé du contournement de Bordeaux se précise

DE NOTRE CORRESPONDANT
À BORDEAUX.

Le préfet de région Francis Idrac a transmis au ministre de l'Équipement sa proposition de fuseau pour le tracé du futur grand contournement de Bordeaux avec deux options très distinctes pour la partie nord, où se posent de gros problèmes d'environnement. Le projet, qui ne verra sans doute pas le jour avant le courant de la prochaine décennie, doit alléger l'actuelle rocade d'un trafic Nord-Sud en hausse constante. Il s'agit de contourner la métropole aquitaine par le nord et l'ouest en franchissant l'estuaire de la Gironde ou en traversant la presqu'île d'Ambès.

Contraintes environnementales
Après un débat public interrompu en 2004, une gamme de tracés possibles a été présentée, au printemps, par le préfet et la direction régionale de l'Équipement avec tant de variantes que les protestations s'étaient multipliées, tant chez les élus que les viticulteurs et les défenseurs de l'environnement. Le préfet limite aujourd'hui considérablement la liste des options ouvertes. Pour la partie ouest et sud de l'ouvrage, il propose un seul fuseau, assez

proche de celui récemment suggéré par la CCI de Bordeaux avec la traversée d'une fraction des vastes terrains de l'armée et de la DGA à Saint-Jean-d'Illac et Martignas, qui limiterait les atteintes aux zones urbanisées.

Dans la partie nord, les choses sont plus compliquées, au point que deux tracés distincts sont présentés. L'un, à la lisière de l'agglomération, traverserait la presqu'île d'Ambès pour rejoindre Saint-André de Cubzac, à 25 kilomètres au nord de Bordeaux, mais il se heurte à de fortes oppositions de la part des municipalités concernées. L'autre, situé beaucoup plus en aval, franchirait l'estuaire, contribuant ainsi au désenclavement de la presqu'île médocaine.

Les pouvoirs publics ont beau contourner les prestigieux vignobles médocains, ce dernier tracé est loin de rallier tous les suffrages dans les milieux viticoles. En outre, chaque itinéraire devra s'accommoder de contraintes environnementales. Francis Idrac veut mettre à profit la poursuite des études d'avant-projet sommaire pour approfondir ces points sur ces deux tracés. Le scénario choisi ne pourra guère être que celui du moindre mal.

BERNARD BROUSTET

Truck & Business : Les Verts exigent une modification de la politique des transports

« La politique des transports ne modifie pas le climat ! » C'est avec cette idée directrice que les écologistes de l'UE ont fixé leurs objectifs pour le secteur des transports dans un document stratégique à l'occasion de la semaine de la mobilité européenne qui s'achève ce 22 septembre. Selon Michael Cramer, représentant des Verts au Parlement Européen, les transports routiers et aériens seraient responsables d'un tiers des émissions de CO₂. Les écolos exigent dès lors, notamment, un plafond obligatoire d'émission de CO₂ de 120 g/km d'ici à 2012 et 80 g/km d'ici à 2020. (MB)

ETSC: First country ranking under the road safety PIN



NEWS RELEASE

Brussels, 26 September 2006, embargoed until 10.30am

First country ranking under the Road Safety PIN

A first ranking published today under the Road Safety Performance Index (PIN)⁽¹⁾ of the European Transport Safety Council (ETSC)⁽²⁾, shows that fast progress in road safety is possible for every country, whatever its starting point.

Over the last four years, France, Luxembourg and Belgium have been able to cut road deaths by more than 25%. France is the leading example showing a 35% drop in road deaths between 2001 and 2005, closely followed by Luxembourg (34%) and Belgium (27%).

The data gathered by the ETSC⁽³⁾ also show that the majority of the EU countries will have difficulty to contribute their share of the EU's target to reduce by half the yearly number of road deaths until the year 2010⁽⁴⁾. Among the countries which have progressed least over the last years are Lithuania, Hungary, Ireland and Poland.

Evidence gathered from national experts suggests that those countries that recorded fastest progress have achieved this through a combination of factors including strong political leadership (e.g. French President Chirac opening the "fight against road violence" in 2002), raising compliance with traffic safety law (e.g. tightening police checks), increasing public awareness for road safety, and improving infrastructure (e.g. implementing low-cost traffic calming measures).

At a press event held today at the Finnish Permanent Representation in Brussels, Juha Valtonen from the Finnish Ministry of Transport, said on behalf of the EU Presidency: "After the first steps, setting ambitious targets and creating national programs, you will find plenty of obstacles to real safety measures. To remove them one by one you need a lot of pressure, possible to attain only by raising public awareness. An excellent tool to get it is to benchmark and rank activities and compare experiences in the other countries."

"This ranking shows that all countries, from the frontrunners to the underperformers, can achieve good progress by introducing well-studied measures - if only they want to. More than sharing responsibility, Member States should 'take' their responsibilities." Jörg Beckmann, ETSC Executive Director stated.

Other speakers at the press event included representatives from the three fastest-improving countries: Jean Chapelon, General Secretary of the French Interministerial Road Safety Observatory; Renaat Landuyt, Federal Minister for Mobility and Transport, President of the Belgian Road Safety Institute and Sam Weissen, Transport Councillor, Permanent Representation of Luxembourg to the EU.

More detailed information can be found in the Road Safety PIN Flash 2 on www.etsc.be/PIN. For more information contact: PIN Programme Director franziska.achterberg@etsc.be or PIN Programme Officer graziella.jost@etsc.be

Volvo : AB Volvo increases its holding in Nissan Diesel

AB Volvo has exercised its option to purchase an additional 6% of the shares in Nissan Diesel from Nissan Motor for approximately SEK 500 M, corresponding to JPY 439 per share. Volvo now owns a total of 19% of the shares in the Japanese truck manufacturer.

In addition, AB Volvo has acquired all 57.5 million preference shares in Nissan Diesel from Nissan Motor and Japanese banks for a total of SEK 3.5 billion, which corresponds to an average price of JPY 341 for each share after conversion. Combined, these lots correspond to 46.5% of the shares in Nissan Diesel.

“We foresee possibilities for coordination gains between Nissan Diesel and the Group’s other truck companies, but before we proceed further, we want to be the clearly largest owner in the company,” says Volvo CEO Leif Johansson.

On March 21 this year, AB Volvo acquired 40 million shares, corresponding to 13% of the votes and capital in Nissan Diesel from Nissan Motor, with an option to purchase Nissan Motor’s remaining 18,211,000 shares in the company, corresponding to 6% of the votes and capital, within four years. Volvo has now exercised this option and paid JPY 439 per share, which corresponds to 90% of the average price during the most recent three months.

Since Volvo first became an owner in Nissan Diesel, Volvo’s Deputy CEO Jorma Halonen has assumed the position of vice chairman of Nissan Diesel’s Board of Directors and jointly with a specifically appointed team investigated the possibilities of coordination between Nissan Diesel and the Volvo Group.

“The preliminary conclusions of this work are highly positive,” says Volvo deputy CEO Jorma Halonen. “We foresee favorable possibilities for coordination and economies of scale in the development of products, particularly in the medium-heavy range, with regard to engines and drivelines, as well as within purchasing, distribution and sales.” It was already evident earlier that Nissan Diesel complements the Volvo Group with regard to products as well as geographical coverage.

The preference shares that Volvo is now acquiring are in three classes and may during the period 2008-2014 be converted to shares in installments. It is the intention of Volvo to convert the preference shares. After full conversion the preference shares will represent 165.1 million shares that combined with the current holding of 19% will correspond to 46.5% of the votes and capital in Nissan Diesel. Volvo’s total purchase consideration for the 46.5% in Nissan Diesel amounts to approximately SEK 5.4 billion, corresponding to JPY 390 per share. On September 22nd the closing price of the Nissan Diesel share was JPY 441.

Conversion is in stages and already on April 1, 2008, Volvo’s ownership will amount to 41.9%. The purchase of preference shares and their conversion will not require AB Volvo to make a compulsory offer for the remaining shares.

“Through taking such a distinct ownership role, we establish a very strong alliance with Nissan Diesel,” says Leif Johansson. “Intensified industrial cooperation will offer major mutual benefits for both partners and their owners”, says Leif Johansson.

Eyefortransport: FTA slams new freight security proposals

The Freight Transport Association (FTA) is not impressed with the new Home Office proposals that would require details regarding every consignment entering or leaving the country to be supplied to the police.

Due to become effective in April 2007, the proposals have been made under the Immigration, Asylum & Nationality Act, and are intended to improve security and drugs enforcement.

Carriers would collect data from shippers and consignors and relay the information to the police.

Deputy chief executive of FTA James Hookham said that while the FTA respects the origins and objectives of this legislation, the organisation is dismayed at the need for so much information, and questions whether it can be used.

He also commented that the move would be a step back to the level of information that was abolished in 1993 with the creation of the Single European Market.

“I have written to the Minister responsible, Tony McNulty, and asked him to explain why this level of information is thought to be needed. He also needs to assure us that the free flow of goods will not be disrupted by this new administrative burden.”

When Home Office officials provided details of the new plans to a conference of FTA international members on Wednesday last week, the members reacted with concern regarding the extent of the new requirements and their impact on efficient operations.

Verkehrsrundschau : ACEA: Nachfrage nach schweren LKW sinkt

Brüssel/Belgien. Die Nachfrage nach schweren Lastwagen in Westeuropa hat im August erneut nachgegeben. Im Vergleich zum Vorjahresmonat sei die Zahl der Neuzulassungen bei Lastwagen mit einem Gewicht von mehr als 16 Tonnen um 4,3 Prozent auf 16.736 Fahrzeuge zurückgegangen, teilte der europäische Herstellerverband ACEA heute in Brüssel mit. Grund für den Rückgang sei die gesetzlich vorgeschriebene Einführung digitaler Fahrtenschreiber zum 1. Mai dieses Jahres gewesen. Zahlreiche Flottenbetreiber hätten Käufe daher vor diesem Zeitpunkt abgewickelt.

Der gleiche Effekt machte sich auch in der Klasse der Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen bemerkbar. Hier registrierte der Verband einen Rückgang von 4,1 Prozent auf 24.064 Fahrzeuge. In beiden Segmenten verlangsamte sich der Rückgang gegenüber den Vormonaten. Im Juli waren die Neuzulassungen bei schweren LKW über 16 Tonnen noch um 15,8 Prozent und bei Nutzfahrzeugen über 3,5 Tonnen um 14,5 Prozent eingebrochen.

Besser verkauften sich im August leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen. Bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen stieg die Zahl der Neuzulassungen um 7,1 Prozent auf 123.873 Fahrzeuge. Dies hing laut ACEA aber hauptsächlich mit einer Erholung auf dem niederländischen Markt zusammen, wo sich die Zahl der Neuzulassungen im August im Vergleich zum Vorjahresmonat verdoppelte. Im Juli vergangenen Jahres war dort eine neue Steuer auf leichte Nutzfahrzeuge für den privaten Gebrauch eingeführt worden, die vorübergehend zu einem drastischen Einbruch der Nachfrage geführt hatte. (dpa/sb)

Truck Europe.com/ Verkehrsrundschau : MAN to buy Scania - or vice-versa?/ VW blockiert weiter Scania-Übernahme

The MAN project to buy Scania is once again in doubt. According to the Financial Times, several members of the MAN surveillance committee as well as at least two directors fear that MAN itself may be the object of a takeover. The idea that Scania could launch a Pac-Man type counter-offensive and thus buy its competitor is gaining ground, particularly as Investor and Volkswagen, the two main shareholders in Scania, are thought to be demonstrating their intention to invest in a future company, whatever form it takes, over the long term. Internally, however, it is claimed that Scania is waiting for MAN to make the next move. In between times, DAF (the Paccar group), has already declared itself as being uninterested by Scania. As is the case with Iveco, DAF is concentrating more on organic growth. Aad Goudriaan of DAF comments: "I think there should be an agreement between Scania and MAN, because people are becoming somewhat disconcerted and are concentrating on purely internal affairs. This is excellent, it gives us considerable opportunities. Consolidation is a very good thing for DAF". DaimlerChrysler and Volvo, for their part, are said to be facing anti-trust problems. (JG) (Source : Financial Times)

...

MAN stößt bei Volkswagen auf Widerstand: VW-Chef Pischetsrieder will eigenes LKW-Geschäft einbringen

London/Großbritannien. VW will die Übernahme des schwedischen Lastwagenbauers Scania durch MAN weiter blockieren. „Ich habe das Angebot zurückgewiesen und keinerlei Absicht, meine Meinung zu ändern“, sagte Volkswagen-Chef Bernd Pischetsrieder der britischen Wirtschaftszeitung „Financial Times“. Selbst ein nachgebessertes Angebot von MAN wäre inakzeptabel, stellte er klar. Volkswagen hält als größter Scania- Aktionär 18,7 Prozent des Kapitals und 34 Prozent der Stimmrechte. Der Vernehmen nach pocht VW auf mehr Einfluss in einem möglichen gemeinsamen Unternehmen.

Der 9,6 Milliarde Euro schwere öffentliche Übernahmeversuch solle zu Gunsten von Gesprächen hinter verschlossenen Türen aufgegeben werden, sagte Pischetsrieder. Prinzipiell sei er dafür, Scania und MAN mit dem brasilianischen Lkw-Geschäft von Volkswagen zusammenzulegen. „Aus meiner Sicht kann das durch eine Übernahme von Scania durch MAN nicht erreicht werden“, betonte der VW-Chef. Er habe MAN-Chef Håkan Samuelsson wiederholt gesagt, dass er eine Offerte nicht gutheiße. Ein feindliches Gegengebot von Scania für MAN schloss Pischetsrieder aus.

Pischetsrieder verwies darauf, dass ein Geschäft, dass die südamerikanische LKW-Sparte von VW einschließen würde, nicht zulässig sei, solange das Angebot für Scania vorliege. Der Grund sei, dass keine Anteilseigner bevorzugt behandelt werden könnten. „Solange alle Aktionäre gleich behandelt werden müssen, bin ich nicht interessiert.“

Er bemängelte, dass kein Aufschlag für VW und andere Inhaber von Scantias A-Aktien vorgesehen ist, die mit zehn Mal so vielen Stimmrechten ausgestattet sind wie die liquideren B-Aktien. „Niemand kann mir erklären, warum ich 50 Prozent Aufschlag für eine Kontrollbeteiligung an Scania bezahlt habe und wir jetzt für den Preis von B-Aktien verkaufen sollten“, sagte Pischetsrieder. (dpa/sb)

...

http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_PIN%20flash%20%20Press%20release.pdf

OTHERS

UIC : Romania and Bulgarian accession : a step forward based on merits, but is the EU prepared ?



PRESS RELEASE

26 September 2006

ROMANIAN AND BULGARIAN ACCESSION: A STEP FORWARD BASED ON MERITS, BUT IS THE EU PREPARED?

UNICE, the Confederation of European Business, is supportive of today's Commission assessments of Romania and Bulgaria and acknowledges the enormous progress that has been made in both countries. They should continue work on enforcement of their legal and economic reforms at the local and national levels.

Romania and Bulgaria already have strong economic links with the European Union: 72% (Romania) and 59% (Bulgaria) of all imports come from the European Union, whereas 71% (Romania) and 57% (Bulgaria) of all exports go to the 25 member states. However, key challenges for the successful accession of Romania and Bulgaria remain:

- Strengthening the rule of law
- Modernising customs and border procedures
- Ensuring the full application of EU product standards

Improving the rule of law and enforcing EU standards will be the most efficient tools to mitigate these issues and make doing business safer in both countries.

The respect of internal market issues – free movement of persons, goods, capitals, and services – is the cornerstone of a well functioning EU market. "Safeguard clauses" should only be used to address failures to respect the *acquis communautaire*. These should only be applied on a case-by-case basis and for short periods. UNICE, together with its member federations, will closely monitor any recourse to "safeguard clauses" after accession to ensure that they are lifted when the countries meet EU criteria.

Commenting on today's reports, UNICE President Ernest-Antoine Seillière said: *"Today's decision is a positive result for the great efforts Bulgaria and Romania have undertaken to meet the EU accession criteria. Enlargement to a European Union of 27 member states also poses a number of challenges for the EU regarding its institutional structure: a Union of almost 500 million inhabitants makes it more urgent to review its institutional decision-making procedure. Adequate solutions have to be found to give Europe the means to meet those challenges successfully. This will be positive for the new countries as well as for the EU itself."*

NOTE TO THE EDITOR

UNICE is the voice of more than 20 million small, medium and large companies. Active in European affairs since 1958, UNICE's members are 39 central industrial and employers' federations from 33 countries, working together to achieve growth and competitiveness in Europe.

For further information, please contact: Maria Fernanda Fau +32(0)2 237.65.62

www.unice.org

EU Commission : Environment: Commission concerned at EP amendments to air quality directive

The European Commission welcomes the European Parliament's opinion today on the Thematic Strategy to combat air pollution. However, it is concerned that some of the Parliament's first reading amendments to the air quality directive would weaken important elements of the Commission's proposal.

Environment Commissioner Stavros Dimas said: "I am pleased the Parliament has endorsed our strategy for reducing air pollution and I acknowledge its expressed desire for even more ambitious levels of protection. However I am disappointed that the Parliament's amendments to the air quality directive appear to contradict this objective by weakening the legislation we have proposed in some key respects. Air pollution is shortening the life of every EU citizen by an average of eight months and we need to tackle it vigorously. "

The Thematic Strategy on air pollution, adopted by the Commission in September 2005 (IP/05/1170), establishes ambitious, cost-effective targets for improving human health and environmental quality over the period up to 2020.

As one of its key measures, the Strategy is accompanied by a proposal for a directive on ambient air quality.[1] This would both streamline existing EU air quality legislation and introduce from 2010 a limit on airborne concentrations of fine dust particles (known as PM2.5). Additionally, Member States will have to reduce the exposure levels to PM 2,5 by 20 per cent between 2010 and 2020.

Pollution from fine particles contributes to the premature deaths of 350,000 people across the EU each year. Together with coarser particles (known as PM10), which are already regulated, fine particles are among the most dangerous pollutants for human health.

As proposed by the Commission, the directive would not change the air quality standards that already exist for around a dozen pollutants, but would give Member States more flexibility in meeting some of these in zones where they faced difficulties. This flexibility includes discounting natural pollution sources when assessing compliance, as well as being allowed, under strict conditions, a postponement of up to five years (up to the end of 2009) of the existing deadlines for compliance.

The Commission is concerned at two of the Parliament's amendments in particular. These would:

Extend the extra time allowed for compliance with the PM10 limits beyond the deadline of 1 January 2010 proposed by the Commission

Weaken the existing daily limit on concentrations of PM10 by allowing it to be exceeded on up to 55 days per year instead of 35 now.

At the same time, the Parliament has voted to tighten the annual limit on PM10 by reducing it from 40 microgrammes per cubic metre to 30 in 2010.

Commissioner Dimas commented: "We recognise the need for some extra time, but any extensions have to be strictly limited because they mean that people will be exposed to excessive pollution levels - and will therefore be running avoidable health risks - for a longer period. We cannot accept the Parliament's proposal for extensions of more than five years. In addition, weakening the daily limit value for PM10 means that people whose health is most affected by poor air quality may be exposed to higher pollution levels on significantly more days a year even if the annual limit value were to be lowered. This too is unacceptable. "

Background

Air quality standards for PM10 (particles or dust with a diameter less than 10 microns) entered into force on 1 January 2005[2]. The daily limit is 50 microgrammes per cubic metre (averaged over 24 hours) and the annual limit 40 microgrammes per cubic metre. The daily limit can be exceeded on up to 35 days per year in order to take account of unusual and adverse meteorological conditions.

[1] COM(2005) 447

[2] Directive 1999/30/EC

Newspress.fr: ADEME - A l'occasion du Mondial de l'Automobile, Renault et l'ADEME éditent un jeu sur le réchauffement climatique pour sensibiliser le grand public à la protection de l'environnement

À l'occasion du Mondial de l'Automobile 2006 (Mondial de l'Automobile 2006 : Paris Expo, Porte de Versailles, du 28 septembre au 15 octobre 2006), Renault et l'ADEME publient un outil pédagogique et ludique sur le thème du réchauffement climatique : « Ensemble pour l'environnement de demain ». Sous la forme des célèbres éventails de fiches « les Incollables », un jeu de

questions - réponses informe et sensibilise le grand public sur les enjeux du réchauffement climatique.

« De combien de degrés la température moyenne de la planète a-t-elle augmentée au XXe siècle ? Comment appelle-t-on un carburant fabriqué à partir de végétaux comme le colza ? De quel pourcentage la consommation d'essence en ville peut-elle augmenter lorsque la conduite n'est pas assez souple ? ». En abordant des thèmes aussi divers que les gaz à effet de serre et leurs effets sur la planète, les mesures prises par les Etats et les constructeurs automobiles pour en limiter les émissions et, de manière plus générale, les gestes individuels et quotidiens de chacun, les Incollables « Ensemble pour l'environnement de demain » apportent des réponses simples et précises aux questions liées à l'environnement.

Quatre fiches synthétiques résument l'essentiel à retenir sur le réchauffement climatique : « les émissions de CO2 par secteur d'activité en Europe », « la durée de vie des gaz à effet de serre dans l'atmosphère », « le principe du puits à la roue » et « l'émission de CO2 des véhicules ».

Ce document, édité à plus de 100 000 exemplaires, sera distribué gratuitement sur le stand de Renault (le stand Renault est situé dans le Hall 1) pendant toute la durée du Mondial de l'Automobile. Il est imprimé sur un papier recyclé. Une version interactive sera également téléchargeable sur le site www.renault.com.

Les Echos: France – Nouveaux efforts pour les grands travaux dans le budget 2007

TRANSPORTS

Le montant des investissements devrait augmenter de 3,5 % l'an prochain, avec la priorité donnée au renforcement de la sécurité et aux modes de transports alternatifs à la route.

Nouveaux efforts pour les grands travaux dans le budget 2007

Pour la deuxième année consécutive, le ministère des Transports devrait figurer parmi les grands gagnants du projet de loi de Finances 2007.

Selon nos informations, son budget général consolidé, annoncé aujourd'hui, devrait atteindre 17,6 milliards d'euros, contre 17,2 milliards en 2006, soit une progression de 2 % à périmètre comparable. Sur ce total, les sommes imparties aux « missions de transports » devraient passer de 11,172 milliards en 2006, à 11,291 milliards en 2007.

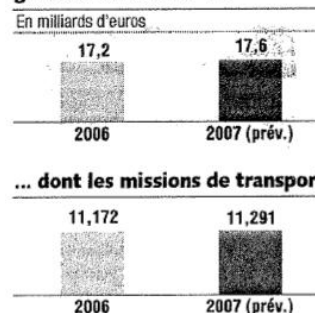
Toutefois, le montant des investissements prévus devrait augmenter de 3,5 %, conformément à la volonté affichée par le gouvernement de poursuivre la politique de grands travaux, relancée en 2005 pour stimuler l'emploi et l'économie. Principal véhicule de ces investissements, l'AFITF devrait voir son budget augmenter de 15 %, à 2,2 milliards, ce qui mettra à l'abri d'éventuelles ré-

ductions budgétaires ultérieures les projets d'infrastructures décidés lors du CIADT de 2003.

Renforcement de la sécurité

Les crédits alloués devraient aller en priorité au renforcement de la sécurité, sur route, sur mer et dans les airs. Les sommes dévolues à l'entretien des routes devrait augmenter de 16 %, avec notamment la mise aux normes des tunnels d'Ile-de-France. Le déploiement des radars automatiques, déjà confirmé par le ministre des Transports, Dominique Perben, va se poursuivre, avec 500 machines supplémentaires prévues pour 2007, contre plus d'un millier aujourd'hui. Ils devraient rapporter à l'AFITF quelque 250 milliards d'euros en 2007. La sécurité maritime devrait également s'améliorer grâce à l'augmentation de 42 % des crédits des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross) pour le renouvellement

Transports : le budget général consolidé*...



* Afif, budget annexe de l'aviation civile et amendes radar, à périmètre comparable
« Les Echos » / Source : « Les Echos »

Le budget général consolidé devrait afficher une progression de 2 % à périmètre comparable.

des équipements radio et radar. Pour le transport aérien, 30 postes supplémentaires sont prévus pour augmenter les contrôles d'avions dans les aéroports. Enfin, le mi-

nistère des Transports prévoit de consacrer 1,8 milliard – cofinancé par la SNCF et RFF – à la réfection du réseau ferré d'ici à 2010.

L'autre priorité affichée touche à l'environnement. 77 % des projets financés par l'AFITF porteront en effet sur des modes de transports alternatifs à la route, notamment en matière de fret. 2007 verra l'inauguration de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg et de la première « autoroute de la mer » en Atlantique, entre la France et l'Espagne. Par ailleurs, l'année devrait être marquée par le transfert aux départements de quelque 28.000 « équivalents temps plein », dans le cadre de la décentralisation de la gestion des routes nationales. Au total, quelque 50.000 agents du ministère devraient ainsi changer d'affectation d'ici à 2008, ce qui nécessitera un effort salarial exceptionnel en 2007.

B. T.

ESC : The Shippers' Voice and European Shippers' Council join to make the perfect match

Dr Andrew Traill, having recently established The Shippers' Voice Ltd., has joined forces with the European Shippers' Council. Dr Traill, who recently left the UK's Freight Transport Association to set up his own venture as a freight transport specialist, has taken up a contract with the European Shippers' Council to provide assistance and advice on key policy issues for the Council.

Speaking about the new arrangement, ESC Secretary General Nicolette van der Jagt, said 'Andrew will bring to the ESC many years of experience and knowledge across a wide range of issues that affect shippers. He has worked closely with me and the

ESC in the past and has established a reputation throughout the international freight transport industry as a true ambassador representing shippers in aviation, shipping, rail and security issues. '

With Andrew onboard I am confident the shippers' voice will become even clearer and more influential in the many areas that confront and challenge industry's logistics and supply chains in the months and years ahead. '

Dr Traill commented 'I am delighted to be able to retain the strong ties with the ESC that I had established prior to my setting up The Shippers' Voice. The ESC is a great organisation, often hugely underestimated by the freight industry, and often the unsung hero, that has achieved significant policy successes and developed best practices that help industry reduce costs, increase efficiency, and avoid unnecessary bureaucratic red tap. Working together I believe we can create a louder and even more effective voice for shippers everywhere. I am confident that The Shippers' Voice and the ESC will complement each other and be the perfect match.'

For further information contact: Nicolette van der Jagt, Secretary General of the ESC - Brussels 00 322 230 2113

AFP: La chute du pétrole a bafoué les pronostics d'un baril à 100 dollars

LONDRES (AFP) - La chute de 25% des prix du pétrole ces six dernières semaines a bafoué les pronostics qui voyaient le baril atteindre jusqu'à 100 dollars cette année, une erreur que les analystes tentent désormais d'expliquer.

Depuis le 7 août, lorsque le Brent de la mer du Nord échangé à Londres avait atteint un record historique à 78,64 dollars le baril, son prix s'est rétracté de près de 20 dollars, pour tomber à 59,32 dollars lundi, plus bas niveau depuis six mois.

A New York, le schéma est identique, le baril de "light sweet crude" s'affichant lundi sous les 60 dollars bien loin du record de 78,40 dollars enregistré en juillet.

Pourtant, encore à la mi-août, les analystes n'hésitaient pas à parier sur une poussée des prix à plus de 80 dollars à court terme, les "faucons" voyant même le baril monter à 100 dollars.

Que s'est-il passé depuis six semaines pour inverser soudainement la tendance? Les risques de hausse des prix ont disparu les uns après les autres, constatent les analystes: d'abord à court terme, puis sur le long terme.

Le recul initial, en août, reflète "une simple disparition des primes de risque qui s'étaient accumulées en juin", explique Frédéric Lasserre, de la Société Générale.

Le marché s'est d'abord persuadé que la crise autour du programme nucléaire de l'Iran ne se réglerait pas par des sanctions contre le quatrième producteur mondial de brut, mais par la voie des négociations.

Il a aussi réalisé que la saison estivale des grands déplacements en voiture aux Etats-Unis se déroulait sans problème d'approvisionnement en essence, et jugé que la saison cyclonique ne serait finalement pas aussi agitée que prévu dans le golfe du Mexique, où se trouvent de nombreuses plateformes pétrolières.

Le cessez-le-feu au Liban, le retour au calme au Nigeria et la reprise d'une partie de la production à Prudhoe Bay (Alaska), le plus gros champ pétrolier des Etats-Unis, ont également contribué à l'érosion des risques à court terme, et pesé sur les prix.

Fin août, observe M. Lasserre, le pétrole est rentré dans une seconde phase de correction ininterrompue à la baisse, qui ne s'explique pas par des facteurs à court terme mais par les signes de ralentissement de l'économie mondiale pour 2007.

Le marché pétrolier a souffert "d'un changement de perception à son égard, probablement dû aux inquiétudes sur l'économie", estime Simon Wardell, analyste chez Global Insight.

"Tout le monde s'attendait à ce que le coût de l'énergie affecte à un moment ou un autre les taux d'intérêt et l'inflation. Mais pendant longtemps, cela ne s'est pas produit", ce qui a laissé penser que l'économie pouvait résister aux prix élevés du pétrole, explique-t-il.

"C'est la réaction à retardement de l'économie à la hausse des prix de l'énergie" qui a pris les analystes de court, selon lui.

Car la croissance de l'économie a fini par s'essouffler, les Etats-Unis, premier consommateur d'énergie, en montrant déjà les symptômes, dans l'immobilier et l'industrie surtout. Cela a conduit les analystes à revoir à la baisse leurs prévisions de croissance de la demande pétrolière, sur lesquelles reposait la récente flambée du brut.

Du coup, "beaucoup de fonds et de banques d'investissement ont modifié leur stratégie d'exposition au marché énergétique, et se sont mis à vendre pour écouler leurs positions longues", note M. Wardell.

Mais d'après lui, le baril de pétrole ne devrait pas tomber sous les 55 dollars. "La demande ne va pas chuter, elle va juste progresser plus lentement, et le marché ne sera pas inondé de pétrole", argumente-t-il.

Et puis, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (Opep) se tient prête à intervenir pour empêcher les prix de trop reculer sous la barre des 60 dollars et protéger ses revenus pétroliers. Une réunion d'urgence avant celle prévue en décembre est d'ailleurs envisagée par certains membres du cartel.

AP : Earth heats to 12K-year high

Oceans, plants and animals show effects of ever-warming global levels, report says.

Associated Press

WASHINGTON -- The planet's temperature has climbed to levels not seen in thousands of years, warming that has begun to affect plants and animals, researchers report in today's issue of Proceedings of the National Academy of Sciences.

The Earth has been warming at a rate of 0.36 of a degree Fahrenheit per decade for the past 30 years, according to the research team led by James Hansen of NASA's Goddard Institute for Space Studies in New York.

That brings the overall temperature to the warmest in the current interglacial period, which began 12,000 years ago.

The researchers noted that a report in the journal Nature found that 1,700 plant, animal and insect species moved poleward at an average rate of about 4 miles per decade in the last half of the 20th century.

The warming has been stronger in the far north, where melting ice and snow expose darker land and rocks beneath allowing more warmth from the sun to be absorbed, and more over land than water.

Water changes temperature more slowly than land because of its great capacity to hold heat, but the researchers noted that the warming has been marked in the Indian and western Pacific oceans. Those oceans have a major effect on climate and warming that could lead to more El Nino episodes affecting weather.

"This evidence implies that we are getting close to dangerous levels of human-made pollution," Hansen said in a statement.

Few scientists doubt that the planet has warmed, though some question the causes of the change.

The study said the warming has brought global temperature to a level within about one degree Celsius -- 1.8 degrees Fahrenheit -- of the maximum temperature of the past million years.

EU.Politix.com: Nordic countries do best on competitiveness

EU member states Finland, Sweden and Denmark came second, third and fourth after Switzerland in a World Economic Forum competitiveness ranking.

Germany, the Netherlands and the UK also made the top 10.