



UNION europäischer Industrie- und Handelskammern
Rhein, Rhone, Donau, Alpen

UNION européenne des chambres de commerce et d'industrie
Rhin, Rhône, Danube, Alpes

UNIE van Europese Kamers van Koophandel
Rijn, Rhône, Donau, Alpen

Éditorial

En visitant les travaux de construction du tunnel de base du St-Gothard, lors de sa dernière réunion à Lugano (CH), le Comité directeur de l'UECC a pu constater, de ses propres yeux, les efforts nécessaires pour combler une lacune clé dans le réseau européen des transports. Une fois terminé, le nouveau tunnel décuplera les capacités du transport ferroviaire transalpin. Ceci dit, il faut maintenant procéder de toute urgence à la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire entre Lugano et Milan, un maillon clé qui permettra de valoriser l'ensemble de cette liaison.

L'UECC concentre, depuis des années, son activité sur l'élimination des défaillances dans la planification des liaisons transfrontalières. Ce printemps, elle vient de réactualiser sa liste des maillons manquants et goulets d'étranglement dont elle considère l'élimination comme prioritaire dans le réseau européen des transports. Cette énumération, dont la version précédente date de l'an 2000, sert de référence aux positions de l'UECC à l'égard de la définition des projets TEN de l'UE.

Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général

Mars 2003

Éditeur: Secrétariat Général

UNION des CCI européennes

Aeschenvorstadt 67, CH-4010 Basel

Tél.: 0041 61 270 60 10 | Fax: 0041 61 270 60 05

Internet: <http://www.union-ihk.org> | E-mail: Rainer.Fueeg@unibas.ch

Décisions du Comité directeur

Lors de sa réunion du 28 février à Lugano (CH) le Comité directeur a discuté entre autres de la situation dans les divers groupes nationaux. Grâce à une modification de la clé de répartition pour l'augmentation des cotisations qui a été décidée l'année dernière, la plupart des problèmes survenus dans le groupe national allemand ont été résolus.

Suite à une proposition du groupe de travail "Voies d'eau", le Comité directeur a approuvé une lettre à l'intention du Président du groupe d'experts, établi récemment par la Commission européenne, pour réaffirmer l'importance d'un aménagement du trajet danubien entre Straubing et Vilshofen. Le Comité a également décidé de protester contre la réponse circonspecte du ministre français des Transports à l'égard de la liaison fluviale Rhin-Rhône.

Changements personnels

Paul von Gunten a été élu nouveau membre du Comité directeur, représentant le groupe national suisse. Il remplace Dieter Suter, qui a démissionné. Le Comité directeur tient à remercier M. Suter de son grand engagement pour l'UECC.

Maillons manquants et goulets d'étranglement

Au cours des dernières semaines, l'UECC a complètement remanié son papier sur les maillons manquants et goulets d'étranglement dans le réseau européen des transports, dont la dernière version datait de l'an 2000. Ce document sert non seulement de référence pour les positions de l'UECC à l'égard de la définition des projets TEN, mais présente aussi la liste des principaux projets soutenus par l'UECC. Le texte intégral peut être téléchargé sur la page Internet de l'UECC (www.union-ihk.org).

Règlements sociaux pour les transports routiers

Le Parlement européen a adopté en première lecture des propositions d'amendement visant à renforcer les mesures proposées par la Commission européenne pour l'harmonisation des règlements sociaux dans les transports routiers. La Commission avait notamment projeté les mesures suivantes: des temps de repos minimum de 12 heures sans interruption toutes les 24 heures, des temps de conduite de 56 heures par semaine ou de 90 heures pour une période de deux semaines, la suppression des règlements pour l'âge minimal des conducteurs, la saisie des véhicules en cas d'infraction.

Lors de sa session, le Parlement européen, en revanche, a demandé de retenir la semaine calendaire en tant que période de référence pour le calcul des temps de conduite, a insisté sur l'introduction d'un tachygraphe digital pour tous les véhicules et a réclamé un renforcement des contrôles (à savoir, un doublement du nombre de jours contrôlés).

En plus, il a demandé que tous ces règlements s'appliquent également aux véhicules utilisés pour les services de courrier exprès ainsi qu'aux véhicules provenant des pays tiers quand ils se trouvent sur le territoire de l'UE.

Sécurité dans les tunnels routiers européens

En guise de réponse aux accidents graves survenus récemment dans les tunnels alpins, la Commission européenne a présenté, en janvier 2003, une nouvelle directive visant à assurer un niveau de sécurité uniformément élevé et constant dans tous les tunnels du réseau routier transeuropéen.

La Commission propose que tous les tunnels de plus de 500 mètres de longueur qui font partie du réseau routier transeuropéen soient soumis aux nouvelles exigences de sécurité harmonisées. Plus de 500 tunnels en exploitation, en construction ou en projet sont concernés. La directive définit une série de normes portant sur l'organisation, les rôles et les responsabilités des divers organismes chargés de la sécurité dans les tunnels, ainsi que des normes techniques applicables à l'infrastructure des tunnels, à leur exploitation, aux règles de circulation et à l'information des usagers. La Commission demande la construction de tunnels bitubes dans tous les cas où le volume de trafic atteint ou dépasse 50 % du niveau de saturation. Afin de limiter les conséquences possibles d'accidents, la directive exige que tous les poids lourds, autobus et autocars pénétrant dans un tunnel soient équipés d'un extincteur et que les réservoirs de carburants supplémentaires des poids lourds soient vides pour la traversée du tunnel. D'après les derniers calculs, ces mesures coûteront entre 3 et 6 milliards d'euros. Elles devraient être mises en vigueur dans un délai de dix ans après l'entrée en effet de la directive. Pour l'Italie et l'Autriche, les pays qui seront les plus affectés, le délai sera quinze ans.

La Commission de l'UE et la CCNR renforcent leur coopération

La Commission européenne et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) ont signé le 3 mars 2003 un accord pour renouveler la coopération entre les deux organisations et créer un cadre favorable à la promotion de la navigation intérieure européenne. L'accord établit une procédure d'échanges d'information et la participation des deux organisations à des réunions d'intérêt commun. Il prévoit également au moins deux fois par an la tenue de réunions de coordination entre les représentants des deux organisations.

Réactions aux résolutions de l'UECC

Liaison fluviale Saône-Doubs-Rhin

L'UECC avait demandé de réintégrer l'inscription d'une liaison fluviale à gabarit européen "Saône-Doubs-Rhin" dans le "Schéma multimodal de services collectifs de transport de marchandises" français et dans le prochain Schéma Directeur des Voies Navigables européen. Bien que la résolution ait reçu un grand écho en France, le ministre français

des Transports, M. Gilles de Robien, a indiqué à l'UECC au début de cette année que le projet ne sera pas poursuivi, notamment pour des raisons financières, à l'horizon des schémas de services en vigueur en France (2020).

Liaison routière Langres-Belfort-Delle

Dans sa réponse, le ministre français des Transports a confirmé que les travaux d'aménagement sur ce tronçon important du réseau de transport routier français sont déjà bien avancés et qu'ils continueront comme prévus.

Résultats des groupes de travail

Groupe de travail voies d'eau

Dipl.-Volkswirt Werner Kühlkamp, Geschäftsführer, Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve (D).

Tél. 0049 203 2821 278, télécopie 0049 203 285349 278, e-mail: kuehlkamp@duisburg.ihk.de

Lors de sa réunion du 24 janvier 2003 à Linz (A), le groupe de travail "Voies d'eau" a repris sa discussion sur l'aménagement du Danube, un projet qui semble bloqué pour des raisons politiques, en Allemagne en particulier. Actuellement, c'est le problème des inondations qui est évoqué pour retarder le projet.

Les traités bilatéraux entre l'Allemagne et les pays de l'Europe centrale sur l'utilisation des voies navigables allemandes ont suscité une discussion assez controversée parmi les membres du groupe. Les traités prescrivent que les opérateurs obtiennent des autorisations pour certaines routes fluviales, une obligation qui s'applique aussi à des ressortissants d'autres Etats membres de l'UE. La Hongrie et la Slovaquie deviendront membres de l'UE en 2004, ce qui devrait résoudre certaines difficultés, mais la question restera problématique, vu que l'Allemagne a conclu de tels traités avec l'Ukraine, la Roumanie et la Bulgarie également. L'UE a déjà entamé une procédure d'infraction à l'encontre de l'Allemagne, sans aboutir à des résultats pour le moment. Dans cette question, les entreprises de navigation fluviale allemandes ont défendu une position qui différerait de celle de la majorité des membres du groupe de travail.

Le projet d'aménagement du Neckar a subi un revers, les études coûts/bénéfices n'ayant pas donné de résultats satisfaisants.

Groupe de travail transport

Dr. Veronika Kessler, Geschäftsführerin, Wirtschaftskammer Österreich (A)

Tél. 0043 1 501 05 4009, télécopie 0043 1 501 05 259, e-mail: veronika.kessler@wko.at

Le groupe de travail s'est réuni les 30/31 janvier 2003 à Innsbruck (A). A cette occasion, il a pu visiter la société Brenner Eisenbahngesellschaft où il s'est informé sur l'état du projet "tracé de l'Untereinntal", un tronçon de l'axe ferroviaire Munich - Vérone. Après de multiples démarches administratives - en total, il a fallu transmettre 2,5 tonnes de documents aux autorités concernées - les travaux de construction ont commencé en octobre 2002. D'une longueur de plus de 38 km, le tracé de l'Untereinntal comporte un grand nombre de tunnels et galeries; en effet, plus de 80 % du tronçon sont souterrains. Les coûts d'aménagement sont estimés à environ 1,3 milliards d'euros. L'UE serait prête à payer 50 % des coûts de planification et jusqu'à 10 % des dépenses totales pour le projet.

Lors de la séance, le groupe s'est penché sur les thèmes suivants:

Trafic de transit/écopoints

Le Parlement européen n'a pas encore pris de décision sur la suite du traité de transit conclu avec l'Autriche au moment de son adhésion à l'UE. La prochaine réunion des ministres des Transports aura lieu en mars, avant une nouvelle session du Parlement européen. Une procédure de médiation sera probablement entamée. Pour qu'un compromis soit possible, les entreprises de transport devraient accepter le système des écopoints; en revanche, il faudrait supprimer la limite des 108 %. Le traité de transit expirera le 31 décembre 2003.

Péages autoroutiers pour poids lourds et autobus en Autriche

L'Autriche introduira un système de péages autoroutiers au début de 2004. Ils seront applicables aux véhicules de plus de 3,5 tonnes et différenciés en fonction de la distance parcourue. Il est prévu d'établir un système "multilane-freeflow" qui permettra de percevoir des péages sans empêcher la libre circulation du trafic. Les péages s'élèveront à une moyenne de 22 cents par kilomètre. Il seront perçus en sus des redevances qui existent déjà pour certaines routes. Le groupe de travail demande que le système autrichien soit compatible avec celui de l'Allemagne, dont l'instauration est projetée pour le mois d'août de cette année.