

BULLETIN I/2004

Editorial

L'Union Européenne est en train de définir des zones de protection élargies en bordure des réseaux de voies navigables, dans le cadre d'une directive dont la mise en œuvre est suivie avec préoccupation par l'UECC, en raison du fort impact corrélatif sur la navigation intérieure européenne. En effet, l'aménagement et le maintien de ces voies navigables deviendront donc de plus en plus difficiles et coûteux. La directive FFH détermine des objectifs pour la protection de la faune et flore qui sont considérés comme absolus vis-à-vis d'autres objectifs. Une mise en perspective avec d'autres intérêts, économiques notamment, n'est pas politiquement correcte.

La revendication d'une protection absolue constitue un problème principal. Dans toute procédure de planification, la prise en compte des différents objectifs est impérative. Ceci n'est pas le cas avec la directive FFH de 1992, ce qui risque d'avoir des effets néfastes non seulement pour la navigation intérieure, mais aussi pour les entreprises industrielles qui sont implantées dans les régions adjacentes. C'est la raison pour laquelle l'UECC demande un amendement de la directive.

*Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général*

Sommaire

Pages

<i>Personnel</i>	2
<i>Résolution Rhin-Rhône ferroviaire fret</i>	2
<i>Interdiction sectorielle de circulation au Tyrol suspendue</i>	2
<i>Règlement pour le trafic de transit en Autriche</i>	3
<i>Nouveaux projets prioritaires</i>	3
<i>Résultats des groupes de travail</i>	4
<i>Agenda 2004</i>	6

Mars 2004

Editeur:

Secrétariat général

Union européenne des chambres de commerce et d'industrie

Secrétariat général

Aeschenvorstadt 67

CH-4010 Bâle

Tél.: 0041 61 270 60 10

Télécopie: 0041 61 270 60 05

Internet: <http://www.union-ihk.org>

E-mail: Rainer.Fueeg@unibas.ch

Personnel

Lors de sa réunion du mars 2004 à Luxembourg, le Comité directeur de l'UECC a pu souhaiter la bienvenue à deux nouveaux membres, à savoir M. Pierre

Gramegna, directeur de la CCI du Grand-Duché de Luxembourg et M. Richard Gontier, CCI d'Avignon et du Vaucluse.

Résolution Rhin-Rhône ferroviaire fret

A Luxembourg, l'UECC a adopté la résolution suivante:

L'UECC demande un aménagement rapide du "Rhin-Rhône ferroviaire fret"

L'axe Rhin-Rhône constitue, tant sur le plan géographique qu'historique, l'un des grands corridors de communication et d'échanges intra européens. Il offre également une alternative de contournement de l'arc alpin qui présente des conditions de transport particulièrement délicates.

La croissance exponentielle attendue des flux intra européens développera un impact majeur sur l'axe Rhin-Rhône.

L'arrêt du chantier de la mise à grand gabarit de la liaison Saône-Doubs-Rhin accroît l'acuité, à court/moyen terme, du problème de la maîtrise, sous l'angle du développement durable, de cette croissance des flux de transport dans l'axe Rhin-Rhône.

L'UECC attire l'attention des Pouvoirs Publics européens et français sur la nécessité de privilégier, pour le court/moyen terme, une alternative ferroviaire pour relier le Rhin au Rhône: le "Rhin-Rhône Ferroviaire Fret".

D'ores et déjà, l'aménagement de cet axe ferroviaire figure dans la liste des projets prioritaires d'intérêt européen, sa réalisa-

tion devant être engagée avant 2010, pour être achevée en 2018 (projet 24).

Cette liaison ferroviaire permettra également de favoriser l'approche ferroviaire du port de Marseille et d'étendre sa zone de chalandise, tout en renforçant sa compétitivité.

Pour être pleinement opérationnel, le Rhin-Rhône Ferroviaire Fret nécessite la réalisation, dans les meilleurs délais, d'un certain nombre de chantiers incontournables, en l'occurrence :

- Réalisation de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône et tout spécialement de ses branches Est, Ouest et Sud
- Mise au gabarit B1 de la liaison Belfort – Besançon
- Réalisation des contournements ferroviaires de Dijon, Lyon, Nîmes
- Amélioration de la capacité de la liaison Mulhouse-Müllheim (Allemagne)
- Amélioration de la capacité de la ligne Frasnais-Saint Amour (Franche Comté).

L'UECC demande aux Pouvoirs Publics européens et français de prendre toutes les mesures favorisant un aménagement rapide de cet axe de transport structurant, de l'intégrer dans tous les schémas d'infrastructures en cours de révision et de le hisser au rang de corridor ferroviaire fret européen.

L'interdiction sectorielle de circulation au Tyrol est suspendue

L'interdiction sectorielle de circuler sur l'autoroute A 12 dans la vallée de l'Inn (Autriche) a été suspendue jusqu'au 30 avril 2004. La Commission européenne et l'Autriche ont dû soumettre à la Cour pour le 6 février 2004 au plus tard des informations sur l'évolution de la qualité de l'air

ambiant dans la vallée de l'Inn, sur l'impact estimé de l'interdiction de circulation durant l'année 2003 ainsi que sur les perspectives en matière de développement du transport ferroviaire ou du transport par d'autres routes. La Cour va en-

suite prendre sa décision définitive sur la base de ces informations.

Règlement pour le trafic de transit en Autriche

Au terme de négociations longues et ardues, les délégations du Parlement européen et du Conseil sont parvenues à un accord sur le système d'écopoints qui règle le transit des poids lourds à travers l'Autriche. L'accord sert de prolongement du traité de transit avec l'Autriche qui expira le 31 décembre 2003. Le nouveau accord demeurera en vigueur pour une durée maximale de trois ans. Jusqu'à présent ses clauses ne sont pas appliquées, ce qui plaît beaucoup aux transporteurs, le trafic circulant sans restrictions.

Pour l'an 2004, l'accord prévoit un système de points comparable au système d'écopoints précédent. Il s'applique aux transports transfrontaliers avec des poids lourds de plus de 7.5 t qui utilisent 6, 7 ou 8 écopoints. Le nombre de transports de transit n'est plus limité. Les poids lourds qui utilisent moins de 6 points peuvent circuler librement, et les camions utilisant 9 points ou plus sont interdits de transit. Pourtant, de tels poids lourds ne sont pratiquement plus en service. L'accord a également défini le nombre total des écopoints; le chiffre diminue chaque année. Si la directive de l'UE sur les coûts de transport n'est pas adoptée d'ici la fin de 2004,

Nouveaux projets prioritaires

La Commission européenne a défini les nouveaux projets prioritaires pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Tous ces projets devront être entamés sur le territoire des membres présents et futurs de l'Union européenne avant 2010 et réalisés jusqu'à 2020. Etant classifiés de "projets d'intérêt européen", ils profiteront d'un soutien financier de l'UE.

Parmi les nouveaux projets, qui se joignent aux projets prioritaires choisis lors de la conférence d'Essen (Allemagne) en Octobre 2001, figurent la construction d'un pont rail/route sur le détroit de Messine; plusieurs aménagements de liaisons ferroviaires importantes, à savoir Lis-

le règlement de transition demeurera en vigueur jusqu'à la fin de 2005.

Même si les transporteurs en provenance de l'UE peuvent circuler pratiquement sans restrictions depuis le 1 janvier 2004, le volume de trafic n'a pas augmenté dans la mesure que l'on avait redoutée. Le volume de circulation a changé uniquement en fonction de l'évolution économique.

L'année dernière, la Cour européenne de justice (CEJ) a rejeté deux recours de l'Autriche concernant la distribution des écopoints. L'Autriche avait transmis à la Commission ses statistiques pour l'année 2000 qui indiquaient un dépassement des 1.61 millions de trajets de poids lourds permis en transit à travers le pays (clause des 108 %). La Commission, quant à elle, constatait que beaucoup des trajets déclarés ne se référaient pas à des trajets de transit. Etant donné que l'Autriche n'a pas apporté la preuve que les trajets litigieux étaient effectivement des trajets à travers le territoire autrichien, son recours contre la Commission a été rejeté.

Dans une autre affaire, la Cour a également rejeté une plainte de l'Autriche concernant la distribution des écopoints pour 2002.

bonne/Porto-Madrid, Dax/Bordeaux et Bordeaux-Tours au Sud-Ouest de l'Europe; l'aménagement de la voie fluviale Rhin/Meuse-Main-Danube (Rhin-Meuse avec la construction d'une écluse à Lanay comme tronçon transfrontalier, Vienne-Bratislava, Palkovicovo-Mohacs, les goulets d'étranglement en Roumanie et Bulgarie), les "autoroutes de la mer Baltique" (reliant les Etats Baltiques à ceux d'Europe centrale et occidentale), l'autoroute de la mer de l'Europe de l'ouest (reliant la péninsule ibérique à la mer du Nord et la mer d'Irlande), l'autoroute de l'Europe du sud-est (reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale);

l'autoroute de l'Europe du sud-ouest; la "Rail Baltica" (connexion ferroviaire Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn); le projet "Eurocaprail" (axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg); la section ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne/Adriatique (Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa; Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata).

En prenant cette décision en octobre dernier, la Commission a proposé de renfor-

cer la coopération entre les Etats membres afin de faciliter la réalisation de ces projets. Entre autres, elle a approuvé un projet de directive qui vise à augmenter le cofinancement par l'UE des tronçons transfrontaliers des projets prioritaires de 10% à 30%. La Commission a également suggéré des contributions annuelles pour remplir les obligations budgétaires.

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

Straubing-Vilshofen

C'est avec un grand plaisir que l'UECC a pris connaissance d'un développement positif et inattendu concernant le goulet d'étranglement Straubing-Vilshofen sur le Danube. Une procédure d'enquête sera entamée en octobre prochain. Elle étudiera l'option A (mesures d'aménagement du lit fluvial) et les options C et D2 (construction de biefs). La procédure durera environ six mois.

Aménagement du Danube entre Vienne (A) et la frontière slovaque

Autre bonne nouvelle pour la navigation danubienne: Les travaux de planification pour le trajet à l'Est de Vienne devront être achevés d'ici 2005, et les travaux de construction d'ici 2010. Avec ce projet (qui dispose d'un budget de 170 millions d'euros), il est envisagé d'aménager le fleuve jusqu'à un tirant d'eau de 2.5 m, ce qui permettra une meilleure utilisation des capacités et ainsi des économies dans la navigation fluviale. Le projet fait également parti du Programme pluriannuel indicatif pour le réseau transeuropéen de transport et bénéficie du soutien financier de l'UE.

Groupe de travail "Transports"

Dr. Veronika Kessler, Geschäftsführerin, Wirtschaftskammer Österreich (A)
Tél. 0043 5 90 900 4009, télécopie 0043 5 90 900 259, e-mail: veronika.kessler@wko.at

Lors de sa réunion du 12 février 2004 à Bâle (CH), le groupe de travail a discuté des thèmes suivants:

Le peuple suisse rejette la construction d'un deuxième tube au Gothard

Lors d'une votation populaire en février dernier, le peuple suisse a dit clairement non à l'aménagement du tunnel du Saint-Gothard qui proposait la construction d'un deuxième tube. La Suisse s'est aussi prononcée contre l'aménagement de goulets d'étranglement dans le réseau autoroutier (aux environs de Berne et Zurich, par exemple). A un moment où il devient de plus en plus évident que la construction des tunnels alpins ferroviaires coûtera beaucoup plus que prévu et où l'Etat a annoncé vouloir faire des économies dans plusieurs secteurs, le peuple suisse ne voulait plus investir dans le réseau routier. Ainsi, les problèmes causés par la congestion sur certains tronçons clés dans et à travers la Suisse se pérenniseront et leur solution sera différée pour longtemps encore.

Deuxième paquet ferroviaire

En octobre 2003, le Parlement européen a soumis des propositions pour modifier le

point de vue commun du Conseil. Les modifications se réfèrent aux directives de l'UE sur les sujets suivants:

- La sécurité des chemins de fer
- L'octroi des licences pour les entreprises ferroviaires
- La répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification
- L'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen
- L'institution d'une Agence ferroviaire européenne
- Le développement des chemins de fer communautaires.

Bien que quelques points demeurent encore contentieux, il y a tout lieu d'espérer que le paquet sera rapidement adopté.

La France dresse sa liste de priorités pour les infrastructures de transport

Fin 2003, la France a défini ses nouvelles priorités pour la planification des infrastructures de transport jusqu'à l'an 2025. La liste contient un total de 35 projets d'infrastructures de transport, dont quinze se réfèrent au transport ferroviaire, douze au réseau routier et deux aux voies fluviales.

L'UECC se félicite du fait que le projet TGV Rhin-Rhône se trouve en tête de cette liste. Les travaux sur le tronçon Mulhouse-Dijon devront commencer en 2006 déjà, et la section sera opérationnelle en 2010; cette proposition est en accord avec la demande de l'UECC, faite à l'attention du gouvernement français, de respecter l'échéancier prévu pour ce projet. A partir de 2010, les travaux devront être repris sur le TGV Est aussi.

Quant au transport routier, l'UECC se réjouit également que, avec la décision d'aménager la section Belfort-Langres, une de ses revendications ait été remplie. Les connexions entre les bassins du Rhin et du Rhône demeurent pourtant insatisfaisantes. Ni le canal Rhin-Rhône, ni les axes ferroviaires fret reliant les deux régions ne figurent dans la nouvelle liste de priorités.

Harmonisation des systèmes de péage en Europe

Au contraire des systèmes de péage utilisés en France et en Italie, qui causent,

dans les heures de pointe, des embouteillages sans fin, les systèmes introduits pour les poids lourds en Suisse (en 2001) et en Autriche (au début de 2004) permettent la saisie et la facturation sans perturber la fluidité du trafic. En Allemagne, l'introduction du système de péage a échoué à cause de problèmes techniques dont la solution semble encore très lointaine.

En Suisse et en Autriche l'installation des appareils pour la saisie des données s'est effectuée sans problèmes, et les systèmes semblent bien fonctionner. En Suisse, les véhicules sont équipés d'un appareil électronique de saisie ("le On board Unit"). Couplé au tachygraphe, il détermine les kilomètres parcourus. Les données sont transmises par l'intermédiaire d'une carte à puce que les propriétaires envoient aux autorités compétentes par courrier ou voie électronique. La facturation s'effectue mensuellement.

L'Autriche, en revanche, a opté pour la technologie radio à micro-ondes. Les données sont saisies à l'aide d'une multitude de balises. Les redevances sont comptabilisées en déduisant le montant d'un compte déjà installé (paiement par avance) ou en envoyant des factures (s'il y a un contrat préalable). Ce système génère énormément de papier. Les transporteurs se trouvent en face d'un dilemme: soit ils vérifient les factures (ce qui nécessite beaucoup de temps et de personnel), soit ils acceptent les imprécisions du système comme le moindre mal et paient. Dans tous les cas, c'est le transporteur qui doit apporter la preuve quand il pense qu'une facture n'est pas justifiée. Ceci rend la situation encore plus difficile.

Après l'échec total à l'égard de l'introduction de péages poids lourds en Allemagne, les propositions concernant l'harmonisation de tous les systèmes de tarification en Europe - toujours revendiquée par les milieux économiques - ont changé. On ne demande plus de systèmes guidés par satellite mais un service de péage européen qui coordonne tous les systèmes en sorte que les transporteurs aient recours à un seul contractant. A partir de 2007, l'utilisation d'appareils de saisie multifonction-

