

# BULLETIN I/2005

## Editorial

En Allemagne, l'ère des péages poids lourds a enfin commencé. La technologie fonctionne, et l'Etat allemand espère même encaisser des millions d'euros supplémentaires avec la TVA ajoutée aux factures pour les péages que les transporteurs envoient à leurs clients. Un certain nombre des poids lourds vont probablement emprunter les routes fédérales ou faire une partie de leur voyage à l'étranger, en France, en Belgique, au Luxembourg ou aux Pays Bas afin d'éviter les autoroutes allemandes. Pour cette raison, l'extension du système de tarification sur d'autres réseaux routiers et d'autres pays ne va sûrement pas tarder.

En Suisse, l'évolution de la tarification routière a également donné des résultats intéressants. Avec l'autorisation des poids lourds de 40 tonnes et l'introduction de péages pour l'ensemble du réseau routier, l'efficacité du transport routier a fortement augmenté. Grâce à la réduction des trajets à vide et une meilleure exploitation des capacités existantes, le transport routier a même pu étendre sa part du marché par rapport aux chemins de fer. Pourtant, ce sont plutôt les entreprises de grande taille disposant d'une grande capacité à s'adapter aux changements qui ont profité, tandis que les difficultés pour les camionneurs indépendants ont augmenté encore davantage.

Dr. Rainer Füeg  
Secrétaire général

## Sommaire

## Page

Résolutions	2
Réactions aux revendications de l'UECC	3
Nouveau membre de l'UECC	3
Organisation européenne pour la navigation intérieure	3
L'adaptation des navires fluviaux serait inutile	4
Meilleures routes d'accès pour le port maritime d'Ijmuiden	4
Systèmes de péages routiers en Allemagne, Autriche et Suisse	4
La Commission européenne soutient les projets RTE-T	5
Résultats des groupes de travail	5
Agenda 2005	6

## Mars 2005

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>

Mél : [r.fueeg@borisat.ch](mailto:r.fueeg@borisat.ch)

## Résolutions

### **L'UECC demande l'aménagement rapide du Danube**

L'élargissement de l'Union européenne vers l'Est va de pair avec un renforcement des interdépendances économiques dans la région danubienne. L'intensification des échanges commerciaux suscite une augmentation rapide des flux de trafic dans le corridor danubien. Pour minimiser les effets négatifs sur l'environnement et la vie des habitants locaux, il faut encourager l'utilisation de la voie fluviale du Danube en tant que mode de transport écologique. L'Union européenne reconnaît elle-aussi l'importance du Danube en tant qu'axe de transport de portée européenne. La décision prise par le Parlement européen et le Conseil des ministres en avril 2004 demande explicitement l'élimination des obstacles qui empêchent encore la libre circulation des navires fluviaux. Par conséquent, le projet "l'élimination des goulets d'étranglement sur la voie fluviale Rhin-Main-Danube" figure parmi les 30 projets prioritaires dans le cadre de la révision des réseaux transeuropéens (RTE).

Le ministère autrichien des Transports, de l'Innovation et de la Technologie a établi un "projet pour l'aménagement du Danube à l'Est de Vienne" qui fait désormais part de son schéma général pour le réseau des transports. Le nouveau projet vise à améliorer les conditions nautiques et écologiques sur le tronçon du fleuve entre Vienne et la frontière slovaque. L'UECC demande que le gouvernement autrichien entame ces mesures le plus vite possible et qu'il fasse en sorte que le tronçon du Danube à l'Est de Vienne demeure navigable durant toute l'année.

Pour faciliter le développement et l'amélioration de la voie navigable, il faut encourager une étroite coopération entre les pays danubiens. Pour cette raison, ils doivent coordonner leurs projets et activités nationaux, en particulier par rapport aux paramètres pour les chenaux et aux délais pour la mise en œuvre des travaux à entreprendre. Les pays concernés doivent s'accorder sur des mesures harmonisées et développer une stratégie commune

apte à obtenir des subventions de l'Union européenne. Dans le cadre des projets transfrontaliers RTE, le soutien financier de l'UE peut s'élever à 20 – 50 % des coûts projetés.

L'UECC fait donc appel aux Etats danubiens et les prie de s'accorder sur les mesures à prendre pour éliminer sans tarder les obstacles infrastructurels sur le Danube et garantir la libre circulation de marchandises sur une voie navigable performante pendant toute l'année.

### **Politique européenne des chemins de fer – le troisième paquet ferroviaire**

Si on veut renforcer la demande pour les prestations offertes par les chemins de fer, il faut continuer à harmoniser et libéraliser les différents systèmes de transport ferroviaire sur le territoire de l'Union européenne. C'est également une des revendications centrales de l'UECC. Elle demande une mise en œuvre rapide du troisième paquet ferroviaire.

Pourtant, il faut admettre qu'une adoption rapide de toutes les réglementations législatives prescrites dans ce troisième paquet semble peu probable. L'UECC lance donc un appel au Parlement européen et au Conseil et leur demande de déficeler le troisième paquet ferroviaire et d'examiner et d'adopter tout d'abord la "directive sur la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains". Déjà beaucoup d'entreprises de chemins de fer (y compris les entreprises privées) offrent ou envisagent d'offrir des services transfrontaliers, et le manque d'une réglementation commune cause souvent des problèmes quand les entreprises emploient hors de leur pays d'origine des conducteurs de locomotives et d'autre personnel dont les qualifications professionnelles concourent à la sécurité de la circulation. Une introduction rapide de règles uniformes s'impose donc.

L'UECC propose que la directive porte sur les conducteurs ainsi que sur tout autre personnel qui oeuvre dans le secteur de la sécurité. Il ne faut pas laisser de "lacunes"

dans les réglementations de sécurité pour le personnel de bord.

L'UECC est convaincue que les services ferroviaires transfrontaliers joueront un rôle décisif dans l'avenir des chemins de fer. Il faut donc rapidement créer des conditions de base nécessaires pour garantir l'interopérabilité des différents mar-

chés. L'UECC pense que la "directive sur la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains" figure parmi ces conditions préalables et que, dans ce sens, elle fait déjà parti du deuxième paquet ferroviaire.

## ***Réactions aux revendications de l'UECC***

### **Directive de l'UECC sur les coûts de transport**

Dans sa réponse à la résolution de l'UECC, le ministre autrichien des Transports, M. Hubert Gorbach, a souligné qu'une modification de la directive actuelle doit apporter des améliorations claires et sensibles. Malheureusement, les pays concernés n'ont pas encore pu s'accorder sur ce point. Le ministre des Transports a rappelé que pour l'Autriche l'intégration de tous les coûts externes (nuisances écologiques, coûts générés par les accidents et les embouteillages) et la possibilité d'un financement croisé jouent un rôle primordial. En plus, la décision sur l'affectation des recettes des péages doit être traitée de façon flexible et relever de la responsabilité des Etats membres, estime le ministre.

### **Aménagement de l'A4 dans le Delta Rhin-Escaut**

En octobre dernier, l'UECC avait demandé à la Commission européenne de promouvoir une solution rapide des problèmes de transport dans le Delta Rhin-Escaut. L'UECC a revendiqué notamment un aménagement de l'A4, qui constitue la voie de communication la plus directe entre l'aé-

roport Schiphol d'Amsterdam et les ports maritimes de Rotterdam et Anvers. Dans sa réponse, le nouveau vice-président de la Commission, Jacques Barrot, le commissaire chargé des transports, a rappelé que divers projets prioritaires sont prévus pour cette région, un noeud important pour l'échange de marchandises en Europe occidentale.

Les projets visent à encourager le transfert d'une partie des flux de trafic de la route aux autres modes de transport avec des perspectives de développement plus prometteuses. Plusieurs projets de chemins de fer ainsi que des travaux d'aménagement sur l'Escaut et la Seine seront entamés encore avant l'an 2010. En plus, l'autoroute liant Rotterdam et Anvers devra être aménagée et complétée avant l'an 2020 au plus tard.

Jacques Barrot a ajouté qu'il tiendra compte des revendications de l'UECC lors de ses discussions avec les représentants néerlandais et belges. Pourtant, toutes propositions pour modifier ou compléter les schémas de transport actuels doivent être adressées aux autorités nationales concernées.

## ***Nouveau membre de l'UECC***

En janvier 2005, l'UECC a pu saluer l'adhésion de la Chambre de commerce de La Haie en tant que nouveau membre. Le

groupe national néerlandais compte désormais neuf membres.

## ***Organisation européenne pour la navigation intérieure***

En octobre dernier, le groupe EFIN (European Framework for Inland Navigation) a publié une étude sur la navigation inté-

rieure européenne, dans laquelle il préconise la création d'une organisation européenne pour la navigation intérieure afin

d'harmoniser les diverses réglementations actuellement en vigueur en Europe. Les organisations existantes ont des structures tout à fait différentes. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) est une organisation forte, compétente, avec des fonctions légifères qui se basent sur des traités internationaux. En revanche, la Commission du Danube est plus faible et ne dispose pas de pouvoirs comparables. Avec l'élargissement de l'UE vers l'Est, les réglementations communautaires commencent à être appliquées pour le Danube aussi, mais l'imposition s'avère difficile, car la navigation sur les deux fleuves Rhin et Danube concerne des navi-

res des Etats tiers aussi. L'UECC se demande si la création d'une nouvelle organisation est la solution la plus efficace pour atteindre l'objectif d'une harmonisation des cadres juridiques pour la navigation intérieure. Une plate-forme commune qui se servira des compétences des organisations existantes serait peut-être plus efficace. La proposition de financer la création de la nouvelle organisation avec les recettes générées par l'action communautaire de déchirage a suscité de grandes discussions. Les acteurs économiques, qui ont financé l'action, naturellement s'y opposent.

### ***L'adaptation des navires fluviaux serait inutile***

Afin d'éviter les travaux d'aménagement des fleuves – nécessaires mais vivement remis en cause par une section de l'opinion politique – il a été proposé d'adapter les navires aux besoins des voies navigables, et non pas à l'inverse. Une expertise récemment publiée par l'institut pour la construction de navires fluviaux à Duisburg a conclu que l'utilisation plus fréquente de navires adaptés aux basses eaux n'apporterait pas d'améliorations. Les entreprises de navigation fluviale le savent

très bien – elles ont en effet 3000 ans de l'expérience dans la matière – mais il est à espérer que les milieux politiques reconnaissent eux aussi la validité de cette expertise. Pour des raisons économiques, il faut que les navires puissent circuler sur un nombre de systèmes navigables différents. En plus, la construction de navires plus légers réduira la sécurité (les navires équipés de doubles parois s'immergent beaucoup plus que les navires à simples parois).

### ***Meilleures routes d'accès pour le port maritime d'Ijmuiden***

Dans une lettre adressée à Mme Karla Peijs, le ministre néerlandais des Transports, l'UECC a pris position pour un aménagement des routes d'accès entre le port maritime d'Ijmuiden et le réseau européen des transports. Avec Rotterdam, Anvers, Hambourg et Le Havre, les ports dans la région du canal du Nord constituent des

plaques tournantes importantes pour le transport international de marchandises. Il faut une interconnexion efficace avec les autres systèmes de transport afin de garantir des services écologiques et bons marchés par train ou bateau fluvial entre les ports et l'arrière-pays.

### ***Systèmes de péages en Allemagne, Autriche et Suisse***

En **Allemagne**, le nouveau système de péages poids lourds a finalement pu démarrer au début de janvier dernier, après de longs et difficiles travaux de préparation et beaucoup de pannes. Etonnamment, l'introduction a été effectuée presque sans problèmes. De nouvelles reven-

dications ont déjà surgi, on demande par exemple la tarification des routes fédérales ou un système de péages pour les voitures individuelles. Vu les priorités politiques actuelles, il est à craindre que les investissements dans les infrastructures routières diminuent et que, en revanche, on intro-

duise des taux de tarification différenciés afin de distribuer les flux de trafic sur toutes les 24 heures de la journée.

En **Autriche**, en raison de la tarification routière et des délais par rapport à l'introduction du système des péages en Allemagne, une portion des flux de trafic s'est déplacée vers l'axe du Brenner. Le volume de trafic poids lourds a augmenté de 20 % par rapport à l'an 2003, tandis que le nombre de transports de marchandises par le rail a diminué. Par la suite, la presse régionale a de nouveau fait des prévisions alarmistes et demandé des mesures drastiques afin de renchérir ou réduire le transport de marchandises par la route.

En **Suisse**, la taxe routière RPLP est maintenant perçue depuis quatre ans. Deux tiers des recettes sont investis dans les projets NLFA (nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes). Le 1 janvier 2005, les tarifs ont presque été doublés, il y aura un autre relèvement drastique en 2008, avec l'ouverture du tunnel du Lötschberg. L'objectif d'un transfert des flux de trafic de la route au rail n'a pas encore été atteint.

Le taux d'augmentation du nombre de poids lourds sur les routes suisses a ralenti, notamment en raison de la fermeture du tunnel du Gothard et de la conjoncture défavorable. Pour que les investissements massifs de la Suisse soient profitables, il faut d'autres mesures effectives pour renforcer la compétitivité des chemins de fer européens.

### ***La Commission européenne soutient les projets RTE-T***

La Commission européenne vient d'allouer 630 millions d'euros pour l'étude et la construction de projets du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Plus de 65 % est alloué aux projets ferroviaires et 20 % aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou la navigation aérienne. Parmi les projets et les études qui bénéficient d'un soutien significatif, on trouve GALILEO, la ligne nouvelle ferroviaire Perpignan-Figueras ou encore les futures traversées alpines Lyon-Turin et Brenner.

515 million d'euros sont octroyés à des projets qui avaient été déjà identifiés dans le Programme Pluriannuel indicatif 2001-2006 (PPI), qui couvre pour l'essentiel les

30 projets prioritaires décidés par le Parlement européen et le Conseil en avril 2004. Plus de la moitié des fonds concerne le soutien à des travaux (à concurrence de 10 % maximum). Le reste est octroyé à des études techniques, économiques, financières et environnementales. 105 millions d'euros sont alloués à des projets sélectionnés après un appel à propositions ouvert à tous les promoteurs de projets – entités publiques ou privées. Pour la première fois, l'appel à propositions pour le cofinancement des projets était ouvert aux nouveaux Etats membres: 52 millions d'euros leur ont été alloués cette année et environ 50 % de ce budget est octroyé à des projets ferroviaires.

### ***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](mailto:kuehlkamp@duisburg.ihk.de)

Lors de sa dernière réunion en janvier 2005 à Bruxelles le groupe de travail a discuté des divers projets d'aménagement des voies navigables au Nord de la France et en Autriche. Dans les deux régions, les

projets concernés sont sur la bonne voie, même si dans quelques cas, les solutions qui seraient les plus aptes à satisfaire les demandes d'ordre pratique et technique ne sont toujours pas possibles pour des raisons politiques. Jan Simons, ancien membre du groupe de travail, a expliqué les fonctions et activités du Comité économique et social européen et a montré

comment l'UECC pourrait faire valoir ses positions dans cette institution de l'UE.

### **Le projet Seine-Nord**

Nicolas Bour de VNF (Voies navigables de France) a présenté le plan de développement et les objectifs du projet Seine-Nord, qui fut ajouté à la liste des projets prioritaires RTE-T en 2004. Contrairement au canal Rhine-Rhône, ce projet est soutenu aussi par le parti local des Verts et les organisations environnementales. Le projet vise à lier le bassin de la Seine avec les voies navigables en Belgique. En France, il

s'agit du projet Seine-Oise, du canal Dunkerque-Escaud et de la liaison Seine-Nord Europe. Les travaux comportent les réparations des écluses et canaux, les relèvements des ponts, la construction de biefs, etc. Les coûts s'élèveront à 2.6 milliards d'euros. Plusieurs études sont actuellement en cours sur l'évolution des marchés, des flottes et des ports. Les promoteurs espèrent avoir obtenu la "déclaration d'utilité publique" d'ici 2007; le projet devra être accompli en 2012-2014.

### ***Groupe de travail "Transports"***

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](mailto:veronika.kessler@wko.at)

Lors de sa dernière réunion en Janvier 2005 à Bruxelles, le groupe de travail a abordé les sujets suivants: la tarification routière en Allemagne, le troisième paquet ferroviaire et l'impact des réglementations communautaires et nationales visant à réduire la pollution de l'air sur le secteur des transports. Ces réglementations toucheront au développement de nouvelles normes euro pour les poids lourds, mais

aussi aux obligations supplémentaires, notamment pour les aéroports et la navigation intérieure. Le sujet doit être approfondi dans un groupe de travail spécial auquel participeront des experts des transports et de l'environnement. Par rapport au troisième paquet ferroviaire, le groupe de travail préconise une séparation des divers points et la mise en œuvre plus rapide de la directive sur la certification des conducteurs de trains, car un accord sur les autres points semble encore très loin.

## ***Agenda 2005***

### **Comité directeur:**

21/22 avril 2005

Cologne (D)

15 septembre 2005

Salzburg (A)

### **Assemblée générale:**

16 septembre 2005

Salzburg (A)

### **Groupe de travail "Voies d'eau"**

19/20 mai 2005 ou 2/3 Juin 2005

Rotterdam (NL)

22/23 août 2005

Bratislava (SK)

### **Groupe de travail "Transports"**

22/23 août 2005

Bratislava (SK)