

# BULLETIN I/2006

## Editorial

*Le récent accord sur le financement, en France, de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône représente un important bond en avance pour assurer l'accordement de la région du Rhin Supérieur à la ligne à haute vitesse Paris-Lyon-Marseille.*

*Outre la Suisse, les régions de l'Est de la France ont également décidé de contribuer au financement de ce projet, dont les travaux de construction devront démarrer en mai de cette année.*

*La réalisation d'un autre projet majeur sur la liste des points noirs et maillons manquants dans le réseau européen des transports est donc sur la bonne voie. L'UECC, qui s'était mobilisée à plusieurs reprises en faveur de ce projet d'infrastructures de portée européenne et qui a sans doute contribué à cet heureux dénouement, s'en félicite.*

*Dr. Rainer Füeg  
Secrétaire général*

## Sommaire

	<b>Page</b>
<i>Personnel</i>	2
<i>Résolutions</i>	2
<i>La Commission favorise le transport par voie navigable</i>	3
<i>L'UE réduit l'investissement dans les projets RTE</i>	4
<i>Les péages routiers allemands ne devront pas être remboursés</i>	4
<i>Mai 2006: dernier délai pour l'introduction du tachymètre numérique</i>	4
<i>La croissance du trafic marchandises ralentit</i>	5
<i>Résultats des groupes de travail</i>	5
<i>Agenda 2006</i>	6

## Mars 2006

*Editeur:*

*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)*

## Personnel

M. Bernard Bentz, Chambre de commerce Sud Alsace Mulhouse, a été élu président

du groupe de travail "Transports". Il remplace M. Robert Arnaud.

## Résolutions

### Résolution en faveur de la liaison routière Luxembourg / Lorraine / Franche-Comté / Suisse (Aménagement de la RN57)

L'UECCI souhaite attirer l'attention du Gouvernement français sur le caractère hautement stratégique de l'aménagement de la liaison Nancy / Besançon / Pontarlier / Frontière Suisse (Vallorbe) du réseau routier européen.

Cette liaison reste, en effet, de par sa qualité de "Grande Liaison d'Aménagement du Territoire", de la compétence intrinsèque de l'Etat français. Elle développe un caractère d'axe structurant du réseau routier européen, en ce qu'elle articule les échanges routiers entre le Benelux, la Lorraine, la Franche-Comté et l'Ouest de la Suisse. Dans l'agglomération de Besançon, elle aura également pour vocation de desservir la future gare du TGV Rhin-Rhône, en service dès 2011.

Cet itinéraire présente actuellement des pointes de trafic atteignant jusqu'à 50.000 véhicules/jour sur certains tronçons et une augmentation drastique du trafic poids-lourds, notamment en provenance ou à destination de la Suisse. A bien des égards, les aménagements sont actuellement insuffisants pour traiter dans de bonnes conditions de circulation et de sécurité ces développements de trafic.

L'UECCI fait appel aux autorités françaises compétentes et demande de réaliser les projets structurants suivants :

- la réalisation du contournement de Pontarlier, en définissant dans les meilleurs délais un projet, un calendrier et un plan de financement
- l'aménagement de créneaux de dépassement entre Etalans et Vallorbe (dont le contournement de Tavins), favorisant

la desserte de la Suisse et des champs de ski du Jura

- l'accélération de la mise à 2x2 voies du tronçon Luxeuil-Remiremont et plus particulièrement de la section Luxeuil-Fougerolles
- la mise en chantier rapide de la déviation de la commune de Saulx au Nord-Est de Vesoul
- la réalisation du contournement Est de la ville de Vesoul par la jonction RN19-Vallerois-Lorioz
- l'achèvement du contournement routier Nord-Sud de Besançon
- l'amélioration du fonctionnement du dédouanement à Vallorbe, côté français.

### Résolution en faveur de l'axe routier Nord Sud alsacien (A35) et de ses raccordements avec les réseaux suisses et allemands

L'UECCI a examiné les conséquences de l'instauration de la «LKW Maut» en Allemagne, qui a généré un important transfert de poids-lourds (de 1500 à 2000 véhicules/jour) de l'autoroute badoise A5 sur le réseau routier alsacien et notamment l'A35 en plaine d'Alsace. Cette dernière évacue dorénavant un important trafic de transit intra-européen, qui met d'autant plus en exergue les lacunes et goulets d'étranglement de cet axe désormais structurant à l'échelle de l'Europe.

Pour autant, l'UECCI n'est pas favorable à l'instauration d'un nouveau péage en plaine d'Alsace, ni à l'instauration de mesures discriminatoires à l'encontre des véhicules en transit. L'UECCI considère en effet qu'il convient de privilégier l'harmonisation européenne de la taxation du transport routier de marchandises, dans le cadre de la directive "Eurovignette" qui devrait être pleinement opé-

rationnelle en 2012, mais dont la mise en œuvre gagnerait à être accélérée.

Il s'agit notamment des projets suivants :

- l'aménagement des 11 km de la B9 (en Allemagne) entre l'A35, au niveau de Lauterbourg (F) et l'A65 au niveau de Kandel
- le grand contournement Ouest de Strasbourg
- l'aménagement de la section Sélestat-Colmar
- la réalisation de la liaison A35(F)/A5(D)/A98(D) au droit de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (bretelle de Märkt).

L'UECCI invite les collectivités territoriales concernées à prendre toutes les mesures favorisant l'accélération de ces différents projets afin d'optimiser, à terme, les conditions de circulation routière dans le fossé rhénan entre l'Allemagne, la France et la Suisse, et à exercer plus particulièrement pression, à cette fin, sur les Etats compétents pour ces aménagements routiers : l'Allemagne et la France.

### **Relance des études en faveur d'une liaison fluviale Rhin-Rhône**

L'UECC milite depuis sa création en faveur d'une interconnexion fluviale des bassins du Rhin et du Rhône. La réalisation, à l'horizon 2020/2025, de cette infrastructure fluviale structurante s'impose aujourd'hui plus que jamais.

De ce fait, les CCI militent pour la mise en œuvre de politiques offrant, à terme, de réelles alternatives à la route pour le transport de marchandises : modernisation du réseau ferroviaire et interconnexions de liaisons fluviales adaptées. Dans ce cadre, le lancement, simultanément, de plusieurs études d'opportunité

socio-économique entre les bassins du Rhin et du Rhône peut permettre de disposer d'éléments de choix de maillage actualisés.

A cet égard, l'UECCI salue la volonté du Ministre des Transports français, Monsieur Dominique Perben, confirmée par un courrier en date du 17 octobre 2005, de lancer une étude complémentaire à l'étude en cours sur la liaison Saône-Moselle, axée plus particulièrement sur une liaison fluviale à grand gabarit reliant le Rhône à l'Alsace et au Rhin Supérieur, afin que les économies, notamment d'Alsace, de la Suisse du Nord-Ouest, du Bade-Wurtemberg, de la Franche-Comté, de Rhône-Alpes et de la Provence-Côte-d'Azur, puissent bénéficier pleinement des avantages compétitifs du transport fluvial, tant vers la Mer du Nord que la Méditerranée.

L'UECCI salue vivement cette décision qui devrait permettre aux pouvoirs publics français et européens de disposer de tous les éléments susceptibles de forger une nouvelle décision en vue de la réalisation, selon un tracé et un gabarit à préciser, d'une interconnexion fluviale des bassins du Rhône et du Rhin à l'horizon 2020/2025.

L'UECCI encourage de ce fait le Gouvernement français, en liaison avec les collectivités locales et institutions économiques concernées, à mener dans les meilleurs délais cette étude complémentaire ciblant l'axe Rhin-Rhône, qui gagnerait en tout état de cause à faire l'objet d'un appel d'offre européen.

Vous trouverez toutes les résolutions et prises de position de l'UECC à la page Internet [www.union-ihk.org](http://www.union-ihk.org).

## ***La Commission favorise le transport par voie navigable***

La Commission européenne a proposé un programme d'action pluriannuel "NAIA-DES" pour promouvoir le transport par voie navigable en Europe. La navigation intérieure offre un moyen important d'améliorer le système de transport en Europe, qui connaît des problèmes d'en-

combres de circulation et de retards, et qui nuit à l'environnement. Le recours accru à la navigation intérieure pour le transport des marchandises contribuera à absorber l'augmentation constante du fret. En outre, le transport par voie navigable

peut facilement être entièrement intégré dans la chaîne logistique de porte-à-porte. Le programme est centré sur cinq domaines stratégiques:

1. Créer des conditions favorables pour les services et capter de nouveaux marchés,
2. Stimuler la modernisation de la flotte et l'innovation,
3. Attirer la main-d'œuvre et accroître les investissements dans le capital humain,
4. Promouvoir la navigation intérieure comme un auxiliaire précieux au moyen d'un réseau au service de sa promotion,

5. Mettre en place des infrastructures appropriées pour la navigation intérieure.

La période prévue pour la mise en œuvre de ce plan est 2006 – 2013. Le programme concerne tous les niveaux de responsabilité dans le domaine de la navigation intérieure, le secteur lui-même, les Etats membres et l'Union européenne. Pour de plus amples informations sur le programme d'action NAIADES, veuillez consulter:

[http://europa.eu.int/comm/transport/air/index\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/index_fr.htm).

### ***L'UE réduit l'investissement pour les projets RTE***

Le budget de l'Union Européenne a réduit la somme antérieurement prévue pour le financement du réseau des transports trans-européens (RTE). Selon M. Heinz Hilbrecht, directeur, représentant la Commission européenne, seuls 7 milliards d'euros

seront octroyés à ces projets pour la période de 2007 à 2013. Antérieurement, 20.35 milliards d'euros étaient budgétés. Il est encore trop tôt pour dire quels seront les projets les plus affectés par la réduction des moyens financiers.

### ***Les péages routiers allemands ne devront pas être remboursés***

La Commission européenne a rejeté le mécanisme de remboursement du péage imposé aux poids lourds sur les autoroutes allemandes. Ce remboursement est fonction du paiement d'un certain montant d'accises sur le carburant acheté en Allemagne. Selon la Commission, la mesure prévue constitue une discrimination des entreprises étrangères de transport routier. En plus, l'Allemagne n'a pas apporté de preuves justifiant le remboursement. M. Wolfgang Tiefensee, ministre allemand des Transports, regrette la décision. La

justification écrite sera étudiée à fond. Le ministre n'a pas exclu la possibilité d'une action en justice devant la Cour européenne de justice.

Le ministre allemand des Transports a également annoncé que le programme pour promouvoir l'achat de poids lourds moins polluants qui a été envisagé en connexion avec le mécanisme de remboursement restera en place et sera de durée illimitée.

### ***Mai 2006: date extrême pour le tachygraphe numérique***

M. Jacques Barrot, vice-président de la Commission responsable de la politique des transports, a écrit aux Etats membres pour expliquer et réaffirmer la position de la Commission sur l'introduction du tachygraphe numérique. Mai 2006 est la date extrême pour l'introduction de ce dispositif. Dans sa lettre, M. Barrot invite les Etats membres à présenter à la Commission avant le 1<sup>er</sup> mars 2006 un aperçu dé-

taillé et complet des préparatifs au niveau national, notamment la confirmation qu'ils seront prêts à prendre les dispositions nécessaires en temps utile. Les nouveaux camions enregistrés après mai 2006 qui ne seront pas équipés d'un tachygraphe numérique opérationnel pourront être immobilisés à tout moment. Les conducteurs dépourvus de carte de conducteur seront passibles de poursuites.

## ***La croissance du trafic marchandises ralentit***

Le volume des transports de marchandises augmentera moins rapidement dans les trois prochaines années qu'en 2005, où il y a eu un taux de croissance de 2,9 %. D'après les pronostics du ministère allemand des Transports pour l'hiver 2005/2006, le taux de croissance du volume de marchandises acheminées par

tous les modes de transport reculera jusqu'à 2,3 % d'ici l'an 2009. D'autres pronostics, par contre, prévoient une augmentation du trafic européen dans la même période. L'évolution de l'économie aura toujours, comme dans le passé, un impact disproportionnel sur le volume du trafic.

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

Dr. Veronika Kessler, Abteilungsleiterin,  
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)

### **Trafic de transit en l'Alsace**

Même si le nouveau système de tarification pour les poids lourds en Allemagne n'a pas causé de grandes lignes d'attentes devant la frontière franco-allemande, le déplacement du trafic suscite des problèmes en Alsace. Etant donné que l'axe routier alsacien n'est pas suffisamment adap-

té au trafic de transit, ils se forment de longs convois de camions. Les parkings sont surchargés, ce qui entraîne des plaintes de la part de la population locale. Le groupe de travail pense que seul un aménagement adéquat des infrastructures concernées pourrait résoudre ces problèmes. En revanche, il prend position contre d'autres mesures souvent discutées, comme par exemple les limitations de vitesse, les défenses de doubler et les contrôles.

## ***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)

### **Basses et hautes eaux dans le bassin rhénan**

Après les périodes de basses eaux en 2003 et 2005, une étude fut commissionnée à Rotterdam avec le but d'examiner l'impact du changement du climat sur la navigation fluviale. Les premiers résultats de l'étude montrent que ces changements auront des effets majeurs sur la gestion de l'eau dans l'ensemble du bassin rhénan. Les recherches climatologiques prévoient une quantité de scénarios assez différents par rapport au réchauffement général du climat. Pourtant, les experts sont tous d'avis que les glaciers auront probablement disparus des régions alpines d'ici l'an 2100. Ceci aura un impact important sur l'écoulement des eaux dans le Rhin, sur-

tout pendant les mois d'été. Au milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, l'eau glaciaire fournissait encore environ un tiers de l'écoulement total des eaux du Rhin. Ces affluents disparaîtront complètement dans l'avenir. Les climatologues conjecturent également que la quantité totale des précipitations annuelles ne changera pas, mais qu'il y aura des déviations plus grandes: l'intensité des pluies augmentera, tandis que les périodes de sécheresse seront probablement plus longues. Par conséquent, la navigation intérieure, les ports mais aussi les expéditeurs doivent décider comment réagir à des variations des niveaux d'eau qui seront plus extrêmes dans l'avenir. Pour la navigation intérieure, en général, les hausses d'eau ne posent pas de problèmes, car elles reculent assez rapidement. Dans ces cas, la fréquence et la qualité des services de transport ne seront que peu affectés. Par contre, les longues périodes de basses eaux, comme celle que

nous vivons actuellement, s'avèrent plus problématiques, car elles rendent la planification des transports beaucoup plus difficile.

Comme les événements de l'an 2003 l'ont démontré très clairement, il manque d'alternatives pour le transport de biens pour l'industrie, dans la vallée du Rhin en particulier. Les chemins de fer n'étaient pas du tout à la mesure de prendre la relève, ce qui n'était pas toujours dû à l'insuffisance des infrastructures. Les chemins de fer sont obligés de faire des investissements efficaces dans le matériel roulant et ne disposent pas de grandes capacités supplémentaires pour les périodes de pointe. Les transports routiers ne peuvent pas non plus transporter des marchandises en vrac dans des quantités souhaitées.

Dans ce contexte, le groupe de travail a discuté de diverses solutions possibles. La navigation fluviale doit retenir des capacités en réserve. Il faut également revenir sur les programmes de déchirage. Les chargeurs devront peut-être mettre en place de nouveaux entrepôts. Pourtant, il ne s'agit pas d'entreposer de grandes quantités de marchandises pour le long terme pour faire face aux conditions extrêmes. Il faut plutôt établir des entrepôts et préparer des réserves au moment où des longues périodes de sécheresse sont annoncées.

La période des basses eaux de 2003 a montré qu'un entretien durable et la garantie de possibilités adéquates de déchargement sont primordiaux pour que la navigation fluviale puisse assurer des transports mêmes dans des conditions difficiles. Le changement du climat et les pronostics par rapport à des périodes de sécheresse plus fréquentes dans l'avenir renforcent la demande de l'UECC pour un entretien permanent des voies d'eau et des aménagements correspondants, pour le Rhin comme pour les autres fleuves.

#### **Aménagement du territoire – la situation des ports fluviaux**

Pour des raisons historiques, les ports fluviaux se trouvent souvent aux centres des villes. Ils remplissent des fonctions importants, non seulement par rapport aux services de transport, mais aussi concernant l'approvisionnement de l'économie et de la population. Maintenant, beaucoup de communes souhaitent utiliser ces territoires pour y construire des pièces d'habitation. Le groupe de travail a donc décidé d'analyser l'impact de la politique actuelle sur les transports et l'économie. En coopération avec FEPI (Fédération Européenne des Ports Intérieurs), le groupe de travail va élaborer un petit questionnaire à l'intention des opérateurs des ports concernés.

### ***Agenda 2006***

#### **Comité directeur**

8/9 juin 2006

Anvers (B)

14/15 septembre 2006

Breda (NL)

#### **Assemblée générale**

14/15 septembre 2006

Breda (NL)

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

15/16 mai 2006

Mulhouse (F)

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

15/16 mai 2006

Mulhouse (F)