

## BULLETIN I/2009

### Editorial

*La Suisse et l'Union Européenne viennent de conclure leurs négociations concernant les modifications du traité bilatéral sur le trafic de marchandises.*

*Ces dernières années, la situation dans le domaine de la sécurité a évolué, entraînant également des répercussions sur la circulation transfrontalière des marchandises. Ainsi, l'Union européenne prévoit d'introduire, dès le 1er juillet 2009, une déclaration préalable sommaire de toutes les marchandises en provenance de pays tiers.*

*Dans leurs négociations, les parties ont convenu que cette restriction ne s'appliquera pas aux marchandises exportées de la Suisse.*

*C'est une bonne nouvelle pour le secteur des transports, car le nouvel accord évite l'introduction de nouvelles barrières administratives qui empêchent le libre échange de biens entre la Suisse et l'UE. Il aide également à réduire les obstacles et les délais pour les flux de trafic à travers la frontière suisse.*

*Dr. Rainer Füeg  
Secrétaire général*

### Contenu

### Page

<i>Réactions aux résolutions de l'UECC</i>	2
<i>Assemblée générale de l'UECC à Strasbourg</i>	2
<i>Straubing-Vilshofen: le ministre bavarois de l'environnement change d'avis</i>	2
<i>La République Tchèque promeut l'interopérabilité de ses chemins de fer</i>	2
<i>Feu vert pour un nouveau pont ferroviaire à travers le Rhin</i>	3
<i>Le Canal Seine-Nord avance d'un pas rapide</i>	3
<i>Une nouvelle étude recommande l'autorisation des méga-camions en Europe</i>	4
<i>Agenda 2009</i>	4

### Mars 2009

#### Éditeur:

*Union européenne des Chambres  
de commerce de d'industrie  
Secrétaire général  
Aeschenvorstadt 67  
CH-4010 Bâle  
Tél.: 0041 61 270 60 10  
Fax: 0041 61 270 60 05  
Internet: <http://www.uecc.org>  
E-mail: [r.fueeg@uecc.org](mailto:r.fueeg@uecc.org)*

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

### **LGV Rhine-Rhône**

La résolution de l'UECC a été bien reçue. Dominique Bussereau, le secrétaire d'Etat français chargé des Transports, Adrien Zeller, le Président du Conseil régional d'Alsace, mais aussi Pierre Messulam, le directeur de la mission TGV Rhin-Rhône, ont remercié l'UECC pour sa prise de position et confirmé qu'il continueront à faire avancer le projet.

Lors d'une conférence de presse à l'occasion d'une rencontre avec l'Association des transports régionaux de Freiburg (Allemagne) en janvier 2009, Pierre Messulam a annoncé que la SNCF prévoit aussi de prolonger la première section du nouvel axe oriental du TGV jusqu'à Freiburg.

L'interconnexion entre le TGV Rhine-Rhône et la ville de Mulhouse devrait être achevée d'ici la fin de 2011. La première section de l'axe oriental de Mulhouse jusqu'à l'Est de Dijon est encore en voie de construction.

### **Pas d'interdiction de doubler pour les poids lourds**

Andreas Mölzer, membre du Parlement européen a échoué dans sa tentative d'obtenir la signature d'une déclaration écrite du Parlement européen stipulant l'interdiction de doubler pour les poids lourds sur les autoroutes à deux voies. L'UECC avait adressé une lettre aux membres du Parlement européen en novembre 2008 dans laquelle elle prenait position contre une telle interdiction.

### **Assemblée générale de l'UECC à Strasbourg**

La prochaine Assemblée générale aura lieu le 15 mai 2009 à Strasbourg. Les invitations ont déjà été transmises. Comme toujours, l'Assemblée permet aux Chambres membres de prendre contact avec le Comité directeur et

les groupes de travail et pour présenter leurs demandes concernant les positions de l'UECC à l'égard de la politique européenne des transports.

### **Straubing-Vilshofen: le ministre de l'Environnement change d'avis**

L'aménagement du Danube entre Straubing et Vilshofen a toujours joué un rôle primordial dans le débat sur la politique des transports en Bavière. La CSU, le parti conservateur, et les armateurs d'une part et la FDP (les libéraux), SPD (les socio-démocrates), les Verts et d'autres organisations écologiques d'autre part se disputent à propos du projet depuis les décennies. Jusqu'à présent, la CSU, qui partage le gouvernement avec les libéraux, a toujours

insisté sur la construction d'un bief aux environs d'Aicha et d'un canal à Mühlham. Maintenant, le ministre bavarois de l'Environnement, M. Markus Söder, semble avoir changé d'avis. Il a douté du fait que l'aménagement puisse "répondre aux grandes attentes". Le premier ministre Horst Seehofer a rappelé que le traité de coalition entre la CSU et la FDP stipule que les atouts et les inconvénients du projet seront réexaminés avant qu'une décision finale soit prise.

### **La République Tchèque promeut l'interopérabilité de ses chemins de fer**

Avec l'accord de la Commission européenne, la République Tchèque investira un milliard de couronnes tchèques (40 millions d'euros) pour améliorer l'interopérabilité de ses chemins de fer. 85 % de ce montant devrait provenir du Fonds de cohésion et 15 % du budget de l'Etat tchèque. La mesure a pour objet d'achever progressivement l'interconnexion, sur les plans technique et opérationnel, des

systèmes ferroviaires de la République tchèque et des pays voisins. Elle soutiendra également l'interopérabilité entre les opérations de transport par rail. Les autres objectifs seront la réduction d'incidences négatives du transport ferroviaire sur l'environnement et du nombre d'accidents, le développement des transports publics et l'encouragement de projets innovateurs. La mesure d'aide est mise en place pour une durée de cinq ans.

## Feu vert pour un deuxième pont ferroviaire à travers le Rhin

En mars 2009, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux (CFF) de la Suisse a adopté une proposition pour un deuxième pont ferroviaire à travers le Rhin à Bâle. Les travaux sur ce pont, qui mesurera 240 mètres, commenceront au printemps de 2010. Actuellement, les CFF et les chemins de fer allemands (Deutsche Bahn AG) discutent encore

de la construction d'une route d'accès au nord sur le territoire allemand. Les chemins de fer allemands se chargeront des coûts pour cette partie du projet. Un accord à ce sujet est prévu pour juin prochain. Pour les CFF, le projet coûtera 57 millions de francs suisses. Le pont sera terminé d'ici l'automne 2012.

## Canal Seine-Nord Europe: le projet avance d'un pas rapide

Le Canal Seine-Nord Europe est un projet de liaison fluviale à grand gabarit visant à mettre en relation le bassin fluvial de l'Escaut et celui de la Seine. La nouvelle voie d'eau sera navigable pour des navires de catégorie Vb (remorquage avec deux chalands). Le canal est un des 30 projets prioritaires du futur réseau transeuropéen de transport (RTE-T). La planification devra être terminée d'ici 2010, et la mise en œuvre est prévue pour 2014 ou 2015.

Jean-Louis Borloo, le ministre français de l'Environnement, et Dominique Bussereau, le secrétaire d'Etat chargé des Transports, ont signé la déclaration d'utilité publique le 12 décembre

2008, qui permet d'entamer les premières fouilles archéologiques.

Le canal fut inclus dans la "Grenelle 1" – un projet de loi sur la protection de l'environnement que le Gouvernement français a adopté vers la fin de 2008. En Décembre 2008, également, la Commission européenne a annoncé que l'UE investira un total de 333 millions d'euros dans la construction du canal jusqu'à 2013.

Finalement, le procès verbal relatif au financement du projet fut signé par l'Etat français, les régions concernées et les Voies navigables de France (VNF) le 11 mars 2009. Le projet devra coûter 4 milliards d'euros en total.



### Voie d'eau Seine-Escaut

L'image montre le tracé du Canal Seine-Nord Europe de Cambrai à Campagne (ligne pointillée):

Longueur: 106 km, largeur: 54 m, profondeur: 4.5 m

Référence: Voies navigables de France, [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr).

## ***Une étude recommande l'autorisation des méga-camions en Europe***

La directive 96/53/CE fixe, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Avec une longueur d'environ 25 m et un poids de 60 tonnes, les "super poids lourds" dépassent largement ces limites.

Dans une étude commissionnée par la Direction Générale Energie & Transport de la Commission européenne, une entreprise de recherche belge, Transport & Mobility (TML), en coopération avec l'Université technique d'Aix-la-Chapelle, a examiné les quatre scénarios suivants:

1. Pas de changement par rapport aux restrictions pour la longueur et le poids des camions.

2. Autorisation pour des poids lourds de 25.25 m et 60 tonnes sur toutes les autoroutes de l'Union européenne – l'utilisation de ces camions sur les routes régionales peut être limitée.

3. Corridors: les méga-camions sont permis dans certains pays (Suède, Finlande, Danemark, Allemagne, les Pays Bas et Belgique, dans ce scénario), alors que les autres Etats membres n'admettent que des poids lourds

avec les dimensions actuellement permises (18.75 m de longueur et pesant 40 tonnes).

4. Autorisation pour des poids lourds jusqu'à 20.75 m et 44 tonnes – un compromis qui devrait augmenter, par étapes, la capacité de chargement par 10 %.

Tenant compte des pronostics actuels sur le développement économique et la demande croissante pour les prestations de transport d'ici 2020, l'étude conclut que le deuxième scénario serait le plus profitable.

Le rapport mentionne la nécessité d'investir davantage dans l'aménagement des points et d'autres infrastructures en tant qu'inconvénients du scénario 2, tout en ajoutant que ces coûts seraient moins élevés que les économies prévues.

D'après les auteurs du rapport, les méga-camions sont plus économiques, puis qu'ils peuvent transporter 1 % plus de cargaison par kilomètre que les camions conventionnels. Par conséquent, ils nécessiteront 15 % moins de véhicules pour la même quantité de marchandises. En plus, selon les auteurs, ces camions consomment moins d'énergie par kilomètre parcouru. Pour davantage d'informations sur l'étude, veuillez consulter [http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/2009\\_01\\_weights\\_and\\_dimensions\\_vehicles.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/2009_01_weights_and_dimensions_vehicles.pdf).

### ***Agenda 2009***

#### **Comité directeur**

15 may 2009

Strasbourg (F)

2 octobre 2009

St. Pölten (A)

#### **Assemblée générale**

15 mai 2009

Strasbourg (F)

#### **Groupe de travail**

23/24 avril 2009

Berne (CH)