

BULLETIN I/2010

Editorial

Sur le plan politique, les efforts pour limiter les volumes de trafic afin de "protéger l'environnement" continuent. "Sauver le climat" est actuellement le leitmotiv. Comme toujours, le trafic poids lourds constitue la cible principale.

Il semblerait que les nuisances causées par les particules fines ne figurent plus en tête de l'agenda – peut-être parce qu'une connexion causale avec les transports routiers n'a jamais été prouvée. Le débat se concentrera désormais sur le sujet des émissions de NOx (oxydes d'azote).

En outre, la définition de "zones vertes" et les interdictions de circuler qui en résultent compliquent de plus en plus l'approvisionnement des centres-villes avec des biens de consommation quotidiens.

L'établissement d'une zone verte dans une ville amène les secteurs voisins à faire de même, car les communautés concernées veulent éviter le trafic de contournement.

En même temps, la composition des flottes de véhicules change rapidement, puisque les entreprises de transport sont en train de mettre au rebut leurs poids lourds les plus polluants. Il est donc temps de se demander ce qu'il faut faire avec la multitude d'interdictions de circuler qui ont été introduites pour des raisons écologiques. Une clause "sunset", c'est-à-dire l'établissement de dates d'échéance, s'impose pour de telles réglementations.

Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général

Contenu

	Page
Rapport d'activités 2009	2
Politique européenne des transports: actualités	2
Corridors ferroviaires	2
Axe ferroviaire Rotterdam – Suisse – Gênes (projet code 24)	3
Rail 2030: le tunnel du Wisenberg est remis aux calendes grecques	3
Réactions aux résolutions de l'UECC	4
Platina	4
Mobilité urbaine	4
Calendrier 2010	4

Mars 2010

Editeur:

Union européenne des Chambres
de commerce de d'industrie
Secrétariat 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

Rapport d'activités 2009

Principales actions

Le Comité directeur de l'UECC se réunit à deux reprises en 2009, à savoir à Strasbourg (F) et à St. Pölten (A), tandis que les membres du groupe de travail se rencontrèrent à Thoun (CH) et à Mulhouse (F). A ces occasions, les participants ont discuté des enjeux actuels de la politique des transports. Ils ont élaboré des résolutions et prises de position et ont défini les thèmes principaux à traiter en 2009/2010. Ils ont également débattu sur diverses options de coopération avec d'autres associations. Lors de l'Assemblée générale à Strasbourg, l'UECC a adopté une modification des statuts: désormais, ce sera l'Assemblée générale qui élira le Président, et non pas le Comité directeur comme auparavant.

L'UECC a adopté deux résolutions et trois prises de position en 2009. Une résolution revendique l'aménagement d'un axe ferroviaire performant entre la région du Rhin/Main et les ports de l'ouest du bassin méditerranéen, l'autre demande que la liaison Rhin-Saône soit de nouveau incluse dans le réseau européen

des transports. Dans une prise de position, l'UECC a exprimé son opinion par rapport aux préparations pour un nouveau Livre blanc sur l'avenir des transports pour les prochains 20 – 40 ans. Elle a aussi donné son avis sur le Livre vert "RTE-T: un réexamen des politiques" ainsi que sur le plan d'action de l'Union européenne pour le trafic urbain.

Personnel

Après deux ans et demi, Dr. Hans-Jürgen Reichardt (CCI de Stuttgart) a donné sa démission de sa fonction de secrétaire du groupe de travail. Il a été remplacé par Dr. Michael Grubmann (CCI d'Autriche).

Mathias Tromp fut élu en qualité de représentant de l'UECC dans le comité de consultation (Advisory Board) pour le projet Interreg proposé pour l'axe ferroviaire Rotterdam-Gênes (corridor 24). Walter Keilbart représentera l'UECC dans le groupe de contrôle qui fut établi pour suivre les investigations indépendantes pour l'aménagement du Danube entre Straubing et Vilshofen.

Politique européenne des transports: actualités

Lors de l'Assemblée générale de l'UECC à Bruxelles au début de mars dernier, M. Dirk van Vreckem, conseiller auprès de la direction générale de la Commission européenne, a parlé des enjeux dont s'occupe actuellement la Commission. Avec l'entrée en vigueur du nouveau traité de l'UE, l'établissement de nouvelles fonctions au sein de la Commission, la

répartition de la GD TREN au sein de deux directions générales indépendantes et l'élection d'un nouveau commissaire chargé des transports, la politique européenne a entamé un nouveau chapitre. Un des enjeux principaux à court et moyen terme sera la "décarbonisation", un thème qui risque d'avoir de multiples conséquences pour les entreprises de transport.

Corridors ferroviaires

Les institutions européennes à Bruxelles confèrent actuellement sur la proposition de règlement concernant un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (COM)2008)852 final.). Le Parlement européen examinera le texte lors d'une deuxième lecture en juin prochain. L'UECC demande que les principaux corridors européens soient définis et mis en service le plus vite possible. La réservation de sillons pour les transports fret sensibles au temps doit être garantie. Il ne faut pas don-

ner priorité aux transports passager durant les heures de pointe comme ce fut le cas par le passé. La fiabilité et la ponctualité sont des conditions indispensables si les chemins de fer européens veulent s'imposer face à la concurrence sur le marché.

En outre, il faut faire en sorte que les opérateurs ne puissent réserver que les sillons qu'ils utilisent vraiment. Il faut exclure la possibilité d'un "commerce de sillons" dès le début.

Axe ferroviaire Rotterdam-Suisse-Gênes (projet code 24)

Le projet a reçu la meilleure évaluation parmi les 32 projets soumis à la Commission Européenne. Le comité de sélection l'a d'ailleurs qualifié de "projet stratégique pour l'Europe". Le projet fut présenté au public lors d'une séance à Mannheim le 24 mars 2010.

La conférence d'ouverture, intitulée "European Corridor Conference Rotterdam-Genoa", aura lieu le 7 mai 2010, également à Mannheim. La conférence est ouverte au public.

Pour les bulletins d'inscription ainsi que d'avantage d'informations sur le programme de la conférence veuillez consulter les sites www.code-24.eu et www.karlsruhe.ihk.de.

Rail 2030: Le tunnel de Wisenberg est remis aux calendes grecques

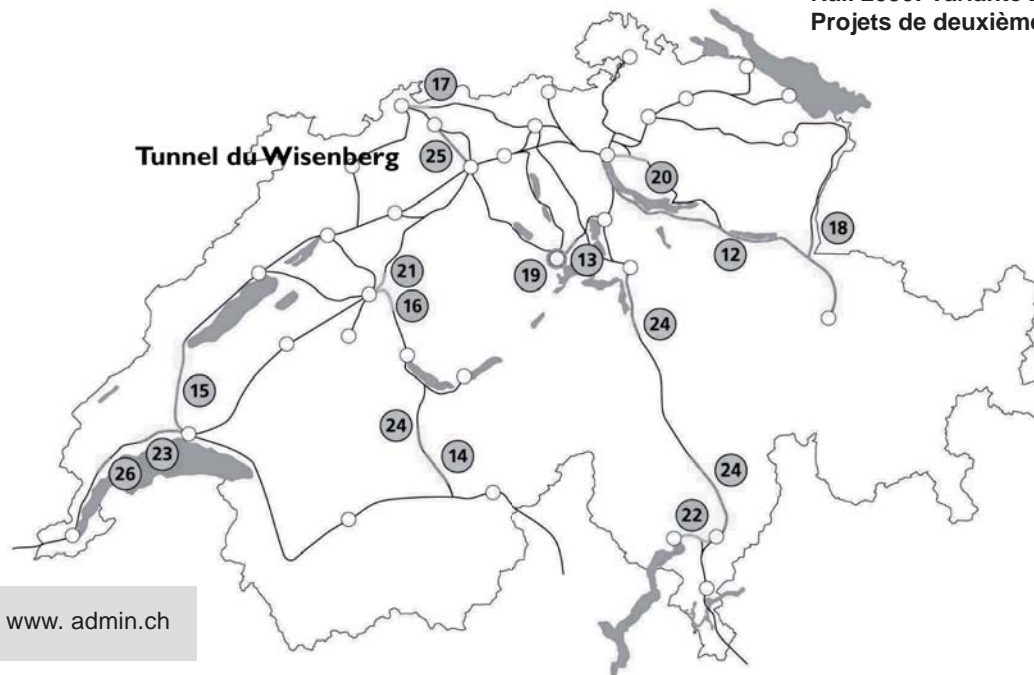
Le 23 mars 2010, l'Office fédéral des transports et les chemins de fer suisses ont présenté deux projets d'extension de l'infrastructure ferroviaire. La variante à 12 milliards de francs suisses ne comporte pas de projets majeurs mais se concentre sur l'achat de trains supplémentaires, l'extension de plateformes et la construction de quelques nouveaux tracés. La variante à 21 milliards de francs, en revanche, envisage de grands projets, mais, même dans cette proposition, le tunnel de Wisenberg est qualifié de projet de "2ème priorité".

L'Office fédéral des transports est d'avis que les capacités sur cet axe seront suffisantes même au-delà de 2030. Vu les volumes de trafic actuels sur les lignes existantes, cette attitude semble trop optimiste. En plus, la Suisse

risque d'enfreindre un accord qu'elle a fait avec l'Allemagne en 1996 sur l'aménagement des routes d'accès pour le tunnel du Gothard. Les travaux d'amélioration de la ligne Karlsruhe – Bâle sont en bonne voie. Outre la nouvelle ligne entre Olten et Berne, qui est déjà réalisée, et le projet d'un nouveau pont ferroviaire sur le Rhin dans les environs de Bâle, le ministre suisse des transports s'est aussi engagé pour la construction d'une nouvelle ligne à travers le Jura.

Les cantons suisses ont maintenant le temps pour donner leur avis sur les deux propositions. La mise en consultation de Rail 2030 au sein des deux chambres du parlement fédéral devrait commencer en février 2011.

Rail 2030: Variante 2
Projets de deuxième priorité



Réf.: BAV, www.admin.ch

Réactions aux résolutions de l'UECC

Aménagement d'un axe ferroviaire performant entre la Région du Rhin/Main et les ports de l'ouest du Bassin méditerranéen

Dominique Bussereau, le secrétaire d'Etat français chargé des Transports, a confirmé qu'il va suivre le projet avec toute l'attention qu'il mérite.

Platina

Le projet PLATINA fut créé en 2006 afin d'assister à la mise en œuvre de NAIADES. Il comporte cinq champs d'activité qui sont financés par le 7ème programme-cadre de recherche et développement technologique. Le dossier "Marchés" contient des projets portant sur la création d'indices de références et d'un portail pour la navigation fluviale (www.naiades.info). Dans le cadre du dossier "Flotte et Innovations", Platina va établir une banque de données qui registrera des renseignements sur la certification des navires qui est maintenant disponible sur le niveau européen. Le logiciel facilitera également l'échange d'informations

Mobilité urbaine

Le plan d'action de la Commission contient diverses propositions qui affecteront le trafic urbain, comme par exemple l'élargissement des "zones vertes" qui devrait être accompli d'ici la fin de 2010. Les zones déjà en place ont formé un tapis de pièces qui posent de grands problèmes pour les entreprises de transport.

Voie d'eau Rhin-Saône

Les Voies Navigables de France (VNF) ont remercié l'UECC pour son soutien. Le gouvernement français a demandé à VNF de poursuivre les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle et de concourir à l'organisation d'un débat public d'ici à 2012.

Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables.

sur la construction de navires. Dans le dossier "Emploi et Formation" des réseaux furent noués entre les diverses écoles de navigation fluviale et une campagne de recrutement de personnel fut lancée. Sous le titre "Infrastructures", Platina a dressé une liste de goulets d'étranglement sur les voies d'eau européennes et a élaboré des pronostics pour l'évolution future des transports fluviaux. Le dossier "Communication et Image" aura pour but de développer une présentation concertée des avantages et potentiels de la navigation fluviale en Europe.

Les critères pour les vignettes autocollantes qui permettent l'accès aux zones varient d'un Etat membre à l'autre. Ces différences s'avèrent également très problématiques. L'UECC demande la reconnaissance réciproque des critères.

Calendrier 2010

Comité directeur

30 juin 2010

1 octobre 2010

Nuremberg (D)

lieu à définir