



**UNION europäischer Industrie- und Handelskammern**  
Rhein, Rhone, Donau, Alpen

**UNION européenne des chambres de commerce et d'industrie**  
Rhin, Rhône, Danube, Alpes

**UNIE van Europese Kamers van Koophandel**  
Rijn, Rhône, Donau, Alpen

## Editorial

L'Allemagne introduira des péages autoroutiers pour les poids lourds à partir du 31 août 2003 - une nouveauté qui causera de grands problèmes pour le transport de marchandises en Europe. Seul un petit nombre de véhicules seront équipés du système embarqué, le "On-Board-Unit" (OBU). La plupart des camions seront donc obligés d'acquitter la taxe pour chaque opération de transport. D'après les dernières informations, les mesures prévues pour ces cas (enregistrement par Internet ou chez les terminaux) ne suffiraient pas pour facturer les transports en Allemagne sans causer de grandes entraves aux opérations. Au contraire, en raison de ces insuffisances dans la préparation et du manque de personnel qualifié, les experts craignent un chaos, avant tout pour le trafic de marchandises dans les grandes conurbations.

Dans ces circonstances, les nouveaux péages constitueront une discrimination envers les transporteurs étrangers et une entrave au libre échange de marchandises avec et à travers l'Allemagne. L'UECC appelle les autorités allemandes à différer la date de l'introduction jusqu'à ce que toutes les conditions techniques nécessaires soient remplies, ou à créer des mesures de transition garantissant le libre échange de marchandises et sauvegardant le principe de non-discrimination.

La prochaine Assemblée générale de l'UECC aura lieu le 26 septembre 2003 à Vienne (A). Outre la partie administrative conforme aux statuts, nous aurons l'occasion d'assister à l'allocution d'un représentant du ministère autrichien des Transports. Nous comptons sur la présence de votre Chambre.

Dr. Rainer Füg  
Generalsekretär

### Sommaire

Décisions du Comité directeur  
Libéralisation accélérée du transport ferroviaire  
Nouveau projet de liaison Rhin-Rhône  
Résolutions  
Résultats des groupes de travail

Juillet 2003

Editeur:

Secrétariat général, Union européenne des chambres de commerce et de l'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](mailto:Rainer.Fueeg@unibas.ch)

## **Décisions du Comité directeur**

Le groupe national français a élu M. Michel Bailly en qualité de troisième membre du Comité directeur. M. Bailly représente la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Besançon.

Lors de l'Assemblée générale, qui aura lieu le 26 Septembre prochain à Vienne (A), deux nouveaux membres allemands du Comité directeur seront également présentés.

## **Libéralisation accélérée du transport ferroviaire**

Lors de la réunion des 27/28 mars 2003, le Conseil des Transports de l'UE a arrêté à la majorité qualifiée, les délégations française, belge et luxembourgeoise votant contre, sa position commune relative au "deuxième paquet ferroviaire". Dès le 1er janvier 2006, bien avant le 15 mars 2008, la date auparavant prévue, les entreprises ferroviaires auront droit d'accès, à des conditions équitables, à l'ensemble du réseau ferroviaire, aux fins de l'exploitation des services de fret international. En outre, le 1er janvier 2008, les entreprises ferroviaires se verront accorder un droit d'accès, à des conditions équitables également, aux infrastructures de tous les Etats membres pour l'exploitation de tout type de service de fret ferroviaire, pourvu que la Commission ne soumette pas d'objections dans son rapport d'évaluation qui est attendu pour le 1er janvier 2007.

Le "deuxième paquet ferroviaire" contient des propositions concernant le développement et la sécurité des chemins de fer communautaires, l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen ainsi qu'un règlement instituant une agence ferroviaire européenne. De plus, la Commission européenne pourra intervenir dans les cas où les mesures nationales de sécurité sont abusivement mises en exergue pour empêcher des concurrents indésirables d'accéder aux réseaux.

## **Nouveau projet de liaison Rhin-Rhône**

En dépit de l'opposition du gouvernement français à la continuation du projet de liaison fluviale Rhin-Rhône, un groupe de pression de l'Est de la France a développé une nouvelle proposition qui contient d'importantes modifications par rapport au projet abandonné pour des raisons politiques en 1997. Entre autres, ces modifications envisagent un volume de travaux de construction plus modeste, de sorte que les promoteurs espèrent que ce projet aura un écho plus favorable.

La situation générale n'a pourtant pas changé. D'après toutes les prévisions, la croissance du trafic marchandises sur les routes dans la Vallée du Rhône restera soutenue. A long terme, une liaison fluviale entre le Rhin et le Rhône pourra contribuer à la résolution des problèmes du trafic de fret sur les axes transalpins.

La liaison fluviale a une longueur de 229 km de Niffer (sur le Rhin) et St. Saphorien (sur le Saône) et emprunte sur 169 km la vallée du Doubs et sur 60 km le canal. 24 écluses jumelées de 120 m x 12 m sont projetées, elles permettront le passage d'automoteurs de 110 m de longueur à 3 m d'enfoncement.

Le nouveau projet correspond donc au gabarit européen Va, ce qui, selon les promoteurs, devrait suffire pour traiter les flux de trafic prévus sur cette relation. Les coûts pour le projet sont estimés à 3 milliards d'euro.

## Résolutions

Le Comité directeur de l'UECC a récemment adopté les résolutions suivantes:

### **Aménagement du tronçon Zevenaar-Oberhausen et raccordement à la ligne de la Betuwe**

Aménagement du tronçon Zevenaar-Oberhausen et raccordement à la ligne de la Betuwe  
La ligne de la Betuwe consiste en une liaison ferroviaire à deux voies entre Rotterdam et Zevenaar et sera opérationnelle en 2005. Elle sera utilisée principalement pour le transport de marchandises entre le Mainport de Rotterdam et l'Allemagne et l'arrière-pays européen. A Zevenaar, la ligne rejoint la section ferroviaire Arnheim-Emmerich-Oberhausen. Auparavant, la construction de dérivations au sud et au nord de Zevenaar a été prévue pour mieux distribuer les trains de marchandises qui traversent la frontière germano-néerlandaise. Entre temps, ces projets ont été abandonnés, avec le résultat que tous les trains de marchandises devront passer la frontière à Zevenaar. Ces trains de fret s'ajouteront à d'autres types de train qui déjà empruntent ou emprunteront la route. Il s'agit ici du trafic de passagers sur l'important axe international entre Amsterdam et Frankfort (ICE International), des services régionaux dans les deux pays et d'une nouvelle liaison ferroviaire transfrontalière entre Arnheim et Emmerich qui devrait être opérationnelle d'ici quelques ans.

D'après une étude pertinente, le trafic ferroviaire va continuer à augmenter de sorte que la relation existante ne sera bientôt plus en mesure de le maîtriser.

Si la troisième voie entre Zevenaar et Oberhausen n'est pas réalisée, le surcharge du réseau ferroviaire deviendra intolérable. La relation ne pourra plus satisfaire aux critères d'un axe ferroviaire de haute qualité entre l'Allemagne et les Pays Bas comme définis dans les réseaux de transport européens (TEN-T) et dans l'accord germano-néerlandais signé à Warnemünde en 1992. L'UECC appelle les gouvernements des deux Etats et l'Union Européenne à construire, dans le respect des conventions internationales pertinentes, une troisième voie entre Zevenaar et Oberhausen pour permettre le passage de trains à haute vitesse.

### **UECC demande l'abrogation de l'interdiction de circuler de nuit au Tyrol**

L'UECC a appelé le gouvernement de l'Etat de Tyrol à retirer l'interdiction pour les poids lourds de circuler de nuit entre 22.00 et 05.00 (en vigueur depuis le 1.06.2003) ainsi que l'interdiction sectorielle de circulation sur l'autoroute de l'Inntal entre Kundl et Ampass (dont l'introduction est prévue pour le 1.08.2003).

Les deux lois constituent une violation grave des libertés fondamentales prescrites dans le traité de l'UE. Inutiles et exagérées, elles ne sont pas justifiées par des règlements européens ou nationaux. L'interdiction sectorielle de circulation n'est d'ailleurs pas couverte par la loi autrichienne sur la protection de l'air contre les émissions. Elle constitue une discrimination de nombreuses entreprises.

Les entreprises opérant à l'échelle internationale ne doivent pas être les victimes des insuffisances d'une politique régionale qui n'a pas réussi à trouver des solutions satisfaisantes pour le trafic transalpin de marchandises. Les relations économiques de toute l'Europe risquent d'être affectées par ces lois à long terme.

### **Résolution LGV Rhin-Rhône: une priorité européenne**

Equipement de portée intrinsèquement européenne, la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône articulera les échanges entre de nombreuses régions européennes jouxtant la magistrale Hamburg-Barcelona. La LGV Rhin-Rhône figure à ce titre en qualité de "maillon clé" dans le Réseau Transeuropéen des Transports. Son impact bénéficiera tout particulièrement à l'Allemagne, la France, la Suisse et l'Espagne.

La première phase du projet, une section de ligne nouvelle entre Dijon et Mulhouse, pivot de l'ensemble du système, arrive au terme de la procédure d'études. Le chantier est donc techniquement engageable dès 2004.

De son côté, le Gouvernement suisse a confirmé très récemment sa participation financière au projet.

L'UECC réaffirme l'intérêt majeur que revêt à ses yeux une réalisation prioritaire de la LGV Rhin-Rhône-Méditerranée et à ce titre le respect impératif du calendrier du projet, régulièrement confirmé par les plus hautes autorités du Gouvernement français:

- lancement du chantier en 2004,

- mise en service à l'horizon 2010.

Pour permettre l'accomplissement de cet objectif, l'UECC sollicite:

- de l'Union Européenne:
  - l'inscription, de forte portée symbolique, de la LGV Rhin-Rhône dans la liste des projets prioritaires européens.
- du Gouvernement français:
  - le bouclage, en 2004, du montage financier de la première section, étant entendu que les partenaires locaux, sous l'égide des 3 régions françaises concernées, l'Alsace, la Bourgogne et la Franche-Comté ont d'ores et déjà validé le montant de leur participation;
  - l'aboutissement, en 2004, des négociations afférentes avec l'Union Européenne et la Suisse, devant permettre de préciser le montant de leurs contributions respectives à ce montage financier.
- des Gouvernements allemands et français:
  - l'inscription de la LGV Rhin-Rhône au prochain sommet franco-allemand;
  - la mise en place, au cours de ce sommet, d'un groupe de travail franco-allemand (à l'instar du groupe de travail franco-suisse d'ores déjà opérationnel) et qui sera chargé de déterminer les conditions d'optimisation du projet dans le cadre de ses fonctionnalités franco-allemandes (dessertes, points d'interconnexion etc...).

## **Aus der Arbeit der Arbeits- und Expertengruppen**

### **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

Lors de sa dernière séance à Belfort (France), le groupe de travail "Voies d'eau" s'est penché sur plusieurs projets de navigation fluviale français, entre lesquels figurait la liaison Rhin-Rhône.

Le groupe a visité certaines sections du canal Rhin-Rhône, à Montbéliard et Belfort (l'usine PSA), en particulier, où 7 km du canal ont déjà été aménagés. Un nouveau pont routier correspond également au gabarit souhaité. De grandes sommes ont donc déjà été investies dans la section de la liaison qui emprunte la Vallée du Doubs. Cependant, le canal sert surtout pour le passage de bateaux de plaisance, car le tourisme joue un rôle important dans cette région.

D'autres sujets de la séance furent l'évaluation des coûts d'infrastructures de transport actuellement en cours en France et ses conséquences pour la politique des transports, le nouveau projet Saône-Doubs-Rhin et la navigation fluviale en Suisse.

## 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

Le groupe de travail s'est rencontré les 26/27 juin 2003 à Mulhouse (F) et a discuté des thèmes suivants:

### *Interopérabilité des systèmes de péage en Europe*

La Commission européenne prépare une nouvelle directive pour mettre fin à la confusion de systèmes de perception des péages routiers. La directive va demander une interopérabilité technique et administrative qui permettra d'installer un seul appareil d'enregistrement par véhicule, tandis que les recettes des péages seront distribuées parmi les pays concernés par le biais d'un système de clearing.

De plus, le nouveau service de télépéage devra permettre de classer les transports selon les critères de temps, lieu et type d'utilisateur et de définir les montants en fonction de cette différenciation - un système qui pourra ouvrir des perspectives peu désirables, comme par exemple la taxation de véhicules entrant dans une ville, la taxation de véhicules circulant dans des zones résidentielles pendant la nuit, etc.).

L'interopérabilité devra être garantie pour les poids lourds d'ici 2005, et pour les véhicules privés d'ici 2010. La Commission propose de renoncer à des systèmes micro-ondes, ce qui signifie que Galileo (qui sera opérationnel à partir de 2007) demeurera pratiquement le seul choix pour cette importante application.

### *TGV Rhin-Rhône*

Les planifications pour le TGV Rhin-Rhône sont déjà bien avancées, les études détaillées pour les tracés sont en cours, les délais pour déposer des objections sont presque dépassés. Le financement semble être sur la bonne voie, puisque le projet figure maintenant dans la liste élaborée par le groupe van Miert et le gouvernement Suisse a confirmé sa participation. Un audit sur la rentabilité socio-économique du projet, réalisé ce printemps, a donné un bon résultat. Dans une résolution, l'UECC demande aux autorités concernées de reconnaître ces bons paramètres et de tout faire pour réaliser le projet le plus vite possible.

### *Financement des infrastructures de transport*

Depuis quelque temps, l'UE, comme la Suisse, a commencé à rechercher de nouvelles méthodes de financement, à multiplier et mieux définir les sources de revenue et à réinvestir les recettes des péages routiers dans certains projets de transport ferroviaire. L'UECC a toujours insisté afin que les péages soient définis en fonction des coûts des infrastructures et non pas pour satisfaire des besoins politiques ou stratégiques.

Le groupe de travail s'est mis d'accord sur les points suivants:

- L'investissement dans les projets de transport est rentable, si ces infrastructures promettent un haut degré d'utilisation. Ceci est le cas pour la plupart des axes routiers, mais pas pour les projets ferroviaires;
- Il faut continuer à réinvestir les recettes des péages dans les transports. Par contre, elles ne doivent pas être utilisées pour assainir les finances des Etats;
- La subvention de projets ferroviaires est acceptable quand les projets sont rentables et quand il y a séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure;
- La tarification routière est acceptable quand elle remplace des redevances déjà existantes, mais elle n'est pas admissible quand elle s'ajoute aux taxes sur le pétrole, etc.

Un petit groupe de travail continuera à étudier ces questions et élaborera une prise de position à l'intention du Comité directeur.