



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)  
FÜR VERKEHRSFRAGEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)  
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)  
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN

## BULLETIN III/2006

### Editorial

*Lors de l'Assemblée générale de l'UECC à Breda, Zoltan Kazatsay, directeur général adjoint de la direction générale de l'énergie et des transports, est intervenu sur la politique des transports de l'UE après l'examen à mi-parcours du Livre Blanc. Les défis principaux sont actuellement l'extension de l'UE vers l'Est et les nouveaux problèmes touchant la sécurité. L'UECC salue notamment le fait que la Commission européenne vient d'abandonner ses objectifs (irréalistes) de transfert modal et se concentrera désormais sur une utilisation adéquate de tous les modes de transport.*

*Lors de son Assemblée, l'UECC a également décidé de modifier sa dénomination afin de faire valoir davantage ses compétences en matière des transports. Désormais, elle portera donc le nom : «Union européenne des chambres de commerce et d'industrie pour la politique des transports».*

*La nouvelle présentation externe apparaît aussi dans la page Internet de l'UECC, qui a été complètement remaniée. Vous trouverez la nouvelle page Internet à l'adresse [www.uecc.org](http://www.uecc.org).*

*Dr. Rainer Füeg  
Secrétaire général*

### Sommaire

	Page
Rapport d'exercice 2005/2006	2
Résolutions	2
Mesures de sûreté dans le trafic aérien	4
Priorité pour le fret	4
Le projet «Rhin ferroviaire» avance	4
Péages permis sur trois routes fédérales en Allemagne	4
Résultats des groupes de travail	5
Agenda 2007	6

### Septembre 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.uecc.org>

Mél: [r.fueeg@uecc.org](mailto:r.fueeg@uecc.org)

## **Rapport d'exercice 2005/2006**

### **1. Activités principales**

En 2006, le Comité directeur de l'UECC s'est réuni trois fois, à l'occurrence à Zurich (CH), Anvers (B) et Breda (NL). Entre autres, l'UECC a discuté d'une stratégie pour les années 2006 - 2008. Le débat s'est concentré sur les structures et la présentation de l'UECC à l'extérieur et a créé des bases importantes pour le travail futur. Outre l'aménagement du Danube et la liaison Rhin-Rhône, l'UECC a abordé les thèmes suivants :

- La directive «eurovignette» de l'UE
- L'examen à mi-parcours du Livre Blanc de l'UE
- Le programme NAIADES de l'UE pour la navigation intérieure
- L'initiation d'un projet pour l'étude des effets économiques des réglementations écologiques sur le marché des transports
- Questions de sécurité dans les transports aériens

Diverses résolutions, prises de position et lettres à l'endroit d'institutions nationales et européennes furent adoptées. Elles portaient sur les sujets suivants:

- Prise de position sur la modification de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (eurovignette) (Bâle, décembre 2005)
- Résolution en faveur de l'axe routier Nord Sud alsacien (A35) et de ses raccordements avec les réseaux suisses et allemands (Zurich, janvier 2006)
- Relance des études en faveur d'une liaison fluviale Rhin-Rhône (Zurich, janvier 2006)
- Résolution en faveur de la liaison routière Luxembourg/Lorraine/Franche-Comté/Suisse (aménagement de la RN57) (Zurich, janvier 2006)

### **Résolutions**

Lors de son Assemblée Générale à Breda (NL), l'UECC a adopté les résolutions suivantes :

- Financement du réseau de transport transfrontalier (Bâle, mars 2006)
- Nouveau règlement relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne l'approvisionnement (SEC(2006 251)) (Anvers, juin 2006)
- Résolution de l'UECC en faveur de l'équipement ferroviaire de l'axe Rhin-Rhône (Breda, septembre 2006)
- Straubing-Vilshofen : l'UECC demande l'accélération de la procédure de planification (Breda, septembre 2006)
- Prise de position sur les modifications du règlement (CE) 2320/2002 de l'UE relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (2005/0191 COD)) (Breda, Septembre 2006)

### **2. Personnel**

Le groupe national suisse a élu M. Joseph Küttel (Genève) au Comité directeur. Il remplace M. Paul von Gunten. Le successeur de M. Walter Groenendal (Amsterdam) au sein du Comité directeur n'est pas encore identifié.

### **3. Membres**

L'UECC a pu souhaiter la bienvenue à la Chambre de commerce et d'industrie de Dijon (F) en tant que nouveau membre du groupe national français.

En été 2006, le président a discuté avec les divers groupes nationaux sur les activités futures de l'UECC. Le secrétaire général a visité des Chambres correspondantes en Hongrie, Roumanie et Bulgarie pour définir leurs intérêts et souhaits à l'égard de l'UECC, mais aussi pour sonder les possibilités pour mobiliser de nouvelles Chambres membres.

**Straubing-Vilshofen : L'UECC demande l'accélération de la procédure de planification**

L'aménagement du trajet du Danube entre Straubing et Vilshofen constitue un des projets les plus importants pour l'ensemble de la navigation fluviale en Europe et pour les expéditeurs concernés en particulier. La décision prise par le Parlement européen et le Conseil des Ministres en avril 2004 confirme ce point de vue, puisque le projet fut intégré dans la liste des 30 projets prioritaires dans le cadre du réseau des transports transeuropéens.

En avril 2006, le gouvernement de l'Etat bavarois a soumis les résultats de la procédure de planification par rapport à l'aménagement du Danube. Les études se sont concentrées sur les propositions A (aménagement du fleuve), C/C 2,80 (un bief) et D2 (trois biefs). Les résultats montrent que seule la proposition C/C 2,80 remplit le profil de la planification. La proposition C 2,80 permettrait de garantir un tirant d'eau de 2,50 m pendant 80 % de l'année et ainsi apporterait une nette amélioration des conditions pour la navigation fluviale.

L'UECC lance un appel à l'Etat bavarois et à l'Allemagne et demande qu'ils poursuivent la procédure de planification le plus vite possible.

### **Résolution de l'UECC en faveur de l'équipement ferroviaire de l'axe Rhin-Rhône.**

L'UECC relève à nouveau l'intérêt majeur qui réside dans un aménagement ferroviaire performant de l'axe Rhin-Rhône (projet n°24 du Réseau Trans Européen). Cet aménagement devrait permettre d'obvier, à moyen terme, à la menace d'une paralysie des transports au sein de cet axe de transports multimodal entre Rhône et Rhin, qui serait fortement préjudiciable pour l'économie des régions en contact géographique ou économique avec ce corridor stratégique d'échanges transeuropéens.

A cet égard il importe notamment :

- d'assurer l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la «Rheintalschiene» entre Offenburg et Basel, à l'horizon de l'ouverture, en Suisse, des percements alpins du Lötschberg (2007) et du Gothard (2016)
- de réaliser, à cette même échéance, le percement du tunnel du Wisenberg au

sud de Basel, afin d'éliminer le goulet d'étranglement ferroviaire entre Basel et Bern

- d'inscrire, dans le Contrat de Projets français 2007-2013, la mise au gabarit B1 des tunnels de la liaison ferroviaire fret Mulhouse-Belfort-Dijon, afin notamment de permettre une circulation sans entrave, sur cet axe, des convois de conteneurs ferroviaires.

Afin de permettre à cette liaison ferroviaire fret Rhin-Rhône de fonctionner avec performance, il importe également d'assurer, au niveau du Rhin Supérieur, une réalisation rapide et complète des différentes infrastructures ferroviaires en projet, qui y converge, et d'optimiser leur interconnexion par l'aménagement des maillons-clés transfrontaliers de portée européenne et l'élimination des différents goulets d'étranglement.

### **Prise de position sur les modifications du règlement (CE) 2320/2002 de l'UE relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (2005/0191 COD)**

L'UECC fait appel à la Commission européenne et demande qu'elle tienne compte des observations suivantes lors d'une modification du règlement (CE) 2320/2002:

#### **Obtention et utilisation d'expertise**

L'UECC approuve et soutien les objectifs principaux de la Commission, à savoir la clarté, la simplification et l'harmonisation. Mais elle rejette l'observation qu'il n'est pas nécessaire de faire appel à des experts extérieurs. L'expertise des milieux économiques et des aéroports concernés permet d'évaluer si les mesures proposées sont praticables. La consultation d'organisations, qui pour le moment s'effectue uniquement en dehors des procédures de définition, doit donc faire partie intégrale du règlement. Il faut également que la consultation d'experts pour l'évaluation des mesures soit intégrée dans les procédures.

#### **Procédure parlementaire**

La Commission propose d'établir des règlements procéduraux et techniques à l'aide d'une procédure de comité. Cette procédure

s'effectue uniquement entre la Commission et les représentants des Etats membres et reste en dehors du contrôle du Parlement. Vu la portée des décisions qui pourraient être prises pour la mise en œuvre de mesures de sûreté arienne, cette procédure n'est pas acceptable. Il est contraire aux règles de la démocratie qu'une seule institution détienne tous les pouvoirs de législation, contrôle et sanction. Pour cette raison il est indispensable que le Parlement et le Conseil européens soient consultés.

### **Financement des mesures**

L'UECC demande que la Commission crée des réglementations claires pour le financement, par exemple en définissant les contributions publiques, qui doivent être uniformes pour l'ensemble de l'UE. Une réglementation uniforme pour tous les Etats membres s'impose afin d'éviter des distorsions dans la concurrence. La Commission a constaté que les contributions publiques au financement

des mesures de sûreté arienne sont permises. Si un Etat national prescrit des obligations qui vont au-delà du présent règlement, il faut qu'il soit responsable de toutes ces dépenses supplémentaires afin de ne pas augmenter la charge pesant sur les entreprises.

L'UECC demande également que les redevances perçues pour des raisons de sûreté soient réellement utilisées à cette fin.

### **Principe de la proportionnalité**

Les mesures introduites pour renforcer la sûreté de l'aviation civile doivent être soumises à une analyse des coûts et des utilités et les entreprises concernées doivent pouvoir donner leur avis sur les possibles effets de ces mesures.

Vous trouverez toutes les résolutions de l'UECC sur la page Internet [www.uecc.org](http://www.uecc.org).

## ***Mesures de sûreté dans le trafic aérien***

Lors de leur réunion en Octobre 2006, les ministres des Transports de l'UE discuteront, sur demande du Royaume Uni, sur le renforcement des mesures de sûreté dans l'aviation civile. Les démarches projetées

porteront sur les restrictions concernant les quantités de liquides permises dans les bagages à main ainsi que la présence de personnel de sécurité armé à bord des avions.

## ***Priorité pour le transport de fret***

Les entreprises européennes de transport ferroviaire demandent l'aménagement des axes ferroviaires Suède-Italie et Bénélux-Italie. Il faudra créer des lignes de communication sur lesquelles le transport de marchandises soit favorisé. Une étude sur

les deux corridors a été commissionnée. Les résultats seront transmis à la Commission européenne, qui prépare ses propres projets pour un réseau réservé au transport de fret.

## ***Le projet «Rhin ferroviaire» avance***

Les ministères de Transport des Pays Bas et de la Belgique ont mandaté ProRail et Infrabel, opérateurs de réseaux ferroviaires, d'actualiser leurs pronostics et leurs

devis pour ce trajet. La continuation de la liaison sur le territoire allemand est également envisagée.

## ***Péages sur trois routes fédérales en Allemagne***

L'Union européenne a donné le feu vert à l'Allemagne pour percevoir des péages

pour les poids lourds sur trois routes fédérales. Il s'agit de la B75 entre l'autoroute

A261 et l'autoroute A253, de la B4 au nord de l'autoroute A23 jusqu'à Bad Bramstedt ainsi que de la B9 entre la frontière franco-allemande et la A65 - tous des trajets

qui sont encombrés de trafic de poids lourds souhaitant éviter les péages autoroutiers.

## ***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)

### **Transit alpin / transfert modal des marchandises en Suisse**

Depuis quelque temps les ministres européens des Transports et la Commission européenne discutent de l'établissement d'une bourse du transit alpin. La Suisse, par contre, a déjà entamé des mesures concrètes. Etant donné que l'objectif du transfert modal, à savoir de limiter à 650'000 par année le nombre des camions traversant les Alpes, ne sera pas atteint à temps (deux années après l'ouverture du tunnel du Lötschberg) sans prenant des mesures supplémentaires, le gouvernement fédéral suisse a proposé trois types de nouvelles mesures. La variante 1 vise à mettre en œuvre le transfert modal pour 2017 (deux années après la mise en service du tunnel de base du Gothard – la NLFA sera en pleine opération). Deux milliards de francs suisses seront investis dans la promotion du transport des marchandises par le rail. La variante 2 prévoit une adaptation du mandat relatif au transfert (1 million de courses transalpines) et une réduction des fonds à 1 milliard de francs suisses. La troisième variante prévoit l'extension substantielle de la chaussée roulante, en combinaison avec des

variantes 1 ou 2. Toutes les variantes seront pourtant accompagnées de mesures complémentaires, à savoir le renforcement des contrôles du trafic routier, le financement des terminaux et notamment l'établissement d'une bourse du transit alpin.

### **Sûreté dans l'aviation civile**

L'Union européenne a proposé des modifications du règlement daté de 2002. Le projet contient quelques allègements pour les entreprises affectées, mais pas d'améliorations substantielles. Au contraire, les nouvelles règles portant sur la mise en œuvre des dispositions risquent de rendre le règlement encore plus stricte. Le contrôle des avions, les dispositions portant sur les objets interdits, la formation du personnel, les réglementations pour l'expédition et l'aggravation des contrôles de sécurité forment parti de la proposition. Les Etats membres pourront appliquer des mesures encore plus strictes, pourvu qu'elles soient objectives et non discriminatoires. Les Etats membres, les opérateurs des aéroports, les lignes aériennes et d'autres institutions seront obligés de créer des programmes de sécurité. L'UECC a élaboré une prise de position sur la proposition de l'UE (voir la résolution ci-dessus).

## ***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)

### **Liaison Rhin-Rhône**

Lors de la réunion du groupe de travail à Mulhouse, M. J. Dalaise a présenté la si-

tuation actuelle de la navigation intérieure en France, qui a connu une véritable renaissance au cours de la dernière décade, faisant preuve d'une croissance d'environ 40 %. Ceci a donné de nouveaux arguments en faveur de l'aménagement des infrastructures et l'élimination des obstacles administratifs. Les efforts se concentrent sur des réseaux de grande capacité

et de portée internationale comme par exemple la Seine (le Havre – Paris), Rhône – Saône et Moselle-Rhin. Certains ports fluviaux se sont également établis en tant que centres logistiques.

Les grands projets actuels sont Seine-Escaut, un projet bien développé et de haute priorité, dont la déclaration d'utilité publique est prévue pour la fin de 2007. Toutefois, le financement n'est pas encore réglé. Pour le projet Moselle-Saône (échancier 2020-2025) les études sur le potentiel économique et l'impact écologique sont actuellement en cours. Tout en reconnaissant l'importance stratégique de la liaison Rhin-Rhône, M. Dalaise ne pense pas qu'un tracé dans la vallée du Doubs soit possible pour des raisons politiques. Il préférerait donc un tracé qui commencerait au Rhin Supérieur, passerait par Mulhouse-Montbéliard et rejoindrait la liaison Moselle-Saône à Port-sur-Saône.

**NAIADES – programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables**

Tous les groupes concernés soutiennent ce programme d'action en tant que bon instrument pour promouvoir la navigation fluviale. L'Autriche a proposé de créer un fonds de 120 millions d'euros, financé par l'UE, les Etats membres et l'industrie affectée,

chacun de ces groupes payant un tiers. L'industrie est prête à investir les moyens du fonds de réserve (à savoir, les recettes générées par l'action de déchargement maintenant terminée). Il manque encore l'accord de la Commission européenne et des Etats membres. Le budget pour 2007 – 2013 ne prévoit pas de moyens spéciaux pour Naiades, il faudrait donc transférer les fonds d'autres projets.

**Nouvelles directives de sécurité pour les ports fluviaux**

La mise en œuvre du code ISPS (International Ship and Port Facility Security) et de la directive sur la sûreté des ports cause de nouveaux problèmes dans beaucoup de ports fluviaux. Le code ISPS s'applique aux installations de déchargement utilisées par les bateaux internationaux fluviaux maritimes. La garantie de la sûreté des terrains inclut les haies, la surveillance permanente, la création de plans de sûreté, etc. Tous les ports qui abritent des installations soumises au code ISPS doivent maintenant assurer la protection de l'ensemble de leurs terrains. Par conséquent, les entreprises de transport préfèrent d'autres modes de transport, à savoir le rail ou la route, car il n'est pas rentable de répercuter les coûts des mesures de sûreté à leurs clients.

**Agenda 2007**

**Comité directeur**

16 février 2007

Autriche

22 juin 2007

Arnhem (NL)

27/28 septembre 2007

Francfort (D)

**Assemblée générale**

27/28 septembre 2007

Francfort (D)

**Groupe de travail "Transports"**

15/16 janvier 2007

Bâle (CH)

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

15/16 janvier 2007

Bâle (CH)