

BULLETIN III/2009

Editorial

Les programmes de relance de l'activité économique engagés par les divers Etats européens ont au moins donné des impulsions pour l'amélioration des infrastructures de transport. Ironiquement, c'est grâce à ces programmes que les Etats disposent en 2009, pour la première fois depuis longtemps, des moyens nécessaires pour les travaux de maintenance qui devraient être effectués chaque année. En outre, la croissance actuelle de la demande dans certaines régions absorbe toutes les capacités des constructeurs de route, provoquant ainsi une hausse des prix.

La perspective pour le moyen terme, en revanche, est beaucoup plus inquiétante. Dans certains Etats européens l'énorme dette publique s'est alourdie encore davantage en raison des efforts pour combattre la crise. Presque tous les Etats de l'Europe affichent une forte baisse des recettes fiscales – une perte qui sera difficile à rattraper.

Les conséquences sont faciles à prévoir: les moyens pour l'aménagement des infrastructures de transport feront défaut: la congestion, les encombrements et les embouteillages se manifesteront à nouveau, dès que la conjoncture reprendra son souffle.

Entre les divers groupes d'intérêts, le combat pour les moyens publics s'aggrave, il est donc essentiel que les milieux économiques et les organisations qui les représentent continuent à insister sur l'importance d'un bon fonctionnement des infrastructures de transport. Celui-ci est primordial pour l'évolution économique de l'Europe sans laquelle aucun Etat ne pourrait obtenir des moyens pour promouvoir ses projets préférés, dans n'importe quel secteur de l'économie!

Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général

Contenu

	Page
Etudes indépendantes sur l'aménagement du Danube	2
Mandats renouvelés pour les coordonnateurs des projets RTE	2
Nouveau plan d'action pour la mobilité urbaine	2
La SNCF annonce des projets pour le fret ferroviaire	3
Recul des transports ferroviaires en Suisse	3
Les chambres de commerce revendiquent un nouveau pont autoroutier au nord de Bâle	3
L'Allemagne investit dans son réseau de chemins de fer	4
Voie d'eau Danube-Elbe-Oder	4
Calendrier 2009/2010	4

Octobre 2009

Éditeur:

Union européenne des Chambres
de commerce de d'industrie
Secrétaria 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

Investigations indépendantes pour l'aménagement du Danube

Le ministère allemand des Transports vient d'entamer les travaux préparatoires pour une nouvelle étude sur l'aménagement du Danube entre Straubing et Vilshofen. Un groupe de contrôle fut créé qui aura pour objectif de suivre les études de très près.

Walter Keilbart, directeur principal de la CCI de Passau (Bavière), représentera les intérêts de l'UECC dans ce groupe qui sera composé de délégués d'associations économiques et écologiques.

Les coûts pour les nouvelles études ont été estimés à 33 millions d'euros. La Commission européenne se chargera de 50 % des dépenses.

Les investigations devraient donner des éclaircissements sur le choix des mesures d'aménagement (régulation du fleuve avec des brise-lames ou la construction d'écluses et de barrages). Les résultats de l'étude seront utilisés pour la définition d'une proposition concrète d'aménagement.

Mandats renouvelés pour les coordonnateurs des projets de transport

La Commission européenne a renouvelé les mandats pour les coordonnateurs suivants:

- Laurens Jan Brinkhorst: axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne (projet no. 6)
- Pavel Telička: "Rail Baltica", axe ferroviaire Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki (projet no. 27)
- Karel Vinck: projet ERTMS
- Karla Peijs: voie d'eau Rhin/Meuse-Main-Danube (projet no. 18) et canal Seine-Escaut (projet no. 30)

- Luis Valente de Oliveira: autoroutes de la mer (projet no. 21).

En outre, Carlo Secchi fut nommé coordonnateur pour les projets prioritaires no. 3 (axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe) et no. 19 (interopérabilité des lignes ferroviaires à grande vitesse dans la péninsule ibérique). Les nouveaux mandats viendront à échéance en juillet 2013.

Nouveau plan d'action de l'UE pour la mobilité urbaine

Fin septembre 2009 la Commission européenne a adopté un plan d'action pour la mobilité urbaine. Le but des instruments ainsi offerts est d'aider les autorités locales, régionales et nationales à accomplir leurs objectifs pour une mobilité durable dans les zones urbaines. Le plan contient les mesures suivantes:

- soutien pour l'intégration des divers réseaux de transport
- mise à disposition d'informations fiables pour les voyageurs, meilleure protection des droits des passagers; renforcement de l'échange d'informations entre les régions concernées

- promotion de technologies propres et de carburants de substitution
- exploration des possibilités de financement existantes, des dispositifs innovants de partenariats public-privé et de nouvelles solutions de financement envisageables
- assistance pour améliorer la sécurité routière.

Pour davantage d'informations consultez le site internet à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/urban_mobility_en.htm.

La France veut doubler le trafic de marchandises

La SNCF, l'entreprise ferroviaire publique de la France, envisage des investissements massifs dans son réseau à grande vitesse. De cette manière, elle espère que le secteur ferroviaire pourra sortir de son déficit d'ici l'an 2013.

"Pour un transport écologique de marchandises" – tel est le titre du schéma directeur que la SNCF a publié fin septembre. Pourtant, il reste encore beaucoup à faire jusqu'à ce que la primauté des transports routiers soit inversée. Avec d'énormes investissements, la France veut faire en sorte que la part du fret ferroviaire atteigne les 25 % d'ici l'an 2015 – aujourd'hui, les chemins de fer ne transportent que 11 % du fret annuel.

Le gouvernement français veut investir sept milliards d'euros dans les infrastructures ferroviaires dans les prochaines années. Le projet prioritaire est la construction de nouveaux axes ferroviaires à grande vitesse pour le transport de marchandises.

Quatre "autoroutes ferroviaires" seront créées, avec l'objectif d'offrir cinquante services par jour d'ici 2020, transférant 500'000 camions sur les rails. La coopération entre les chemins de fer et les ports maritimes et la navigation fluviale serait également améliorée.

Le fret ferroviaire profitera des innovations technologiques du TGV qui ont démontré une bonne performance dans le trafic passager. Pourtant, l'objectif principal est de sortir des déficits d'ici 2013. Depuis 2003, la SNCF a accumulé un déficit de trois milliards d'euros dans le fret ferroviaire, cette année le déficit annuel pourrait atteindre les six cent millions d'euros.

Avec les nouveaux plans, la SNCF souhaite amplifier ses services de fret transfrontaliers avec les pays voisins comme la Suisse et renforcer sa position sur le marché par rapport aux chemins de fer allemands, son concurrent principal européen.

Recul du fret ferroviaire en Suisse dans le premier semestre 2009

En raison de la crise économique actuelle, le nombre de camions dans le trafic transalpin a reculé de 768'000 (1er semestre 2008) à 659'800 (1er semestre 2009). Ceci est le chiffre le plus bas depuis dix années.

Les transports de marchandises sur les rails sont également à la baisse: en Suisse, la part du marché du fret ferroviaire sur les axes transalpins s'élevait à 61 % dans le 1er semestre de 2009, affichant donc un fort recul par rapport à l'année précédente (63.9 %). En 1990, les chemins de fer transportaient encore 80 % du fret total.

Dans l'ensemble, à peu près 16.9 millions de tonnes nettes de marchandises furent acheminées à travers la Suisse dans le premier semestre de 2009. Ceci correspond à une contraction de 20 % jusqu'au niveau de l'année 2003. Les chemins de fer (-24.2 %) ont perdu beaucoup plus que les transports routiers (-14.2 %). La guerre des prix entre les entreprises de transport routier serait une des raisons pour cette différence. De plus, les matières premières, les pièces de machines ou les automobiles, tous des biens qui sont plutôt transportés par le rail, sont plus fortement touchés par la crise économique.

Les CCI revendiquent un nouveau pont autoroutier au nord de Bâle

Lors d'un colloque sur les transports à Freiburg (Allemagne) en septembre 2009, les CCI du nord-ouest de la Suisse, de l'Alsace et du Baden-Württemberg ont pris position pour la construction d'un nouveau pont autoroutier à Märkt, au nord de Bâle.

Un tel pont pourrait connecter l'autoroute française A35 avec les autoroutes allemandes A5 (Basel-Karlsruhe) et A98 (Binzen-Lörrach-

Rheinfelden) et améliorer l'accessibilité de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg.

La réalisation du projet s'avère pourtant difficile, notamment à raison de considérations écologiques. Les travaux de planification seraient entamés dès l'an 2016.

L'Allemagne investit dans son réseau des chemins de fer

Dans le cadre des efforts pour stimuler l'économie, le ministère allemand des Transports veut investir 517 millions d'euros dans l'élimination de goulets d'étranglement dans le réseau ferroviaire de son pays. Le ministère vise à moderniser ou aménager un total de 18 axes ferroviaires importants. Sur plusieurs sites les travaux sont déjà en cours.

La plupart des moyens seront utilisés pour la modernisation déjà entamée du trajet Halle/Leipzig-Erfurt-Nuremberg (123 millions d'euros) et l'aménagement de la section Berlin-Cottbus (120 millions d'euros). Dix millions d'euros seront également investis dans le trajet Mainz-Nuremberg.

Quelque 1.3 milliards d'euros des programmes conjoncturels du gouvernement fédéral ont été octroyés aux chemins de fer. En outre les axes et terminaux, l'Etat investira 300 millions d'euros dans l'amélioration des gares et l'installation du système de signalisation et sécurité ETCS, afin d'optimiser l'utilisation des corridors et de renforcer la protection contre les nuisances sonores. De plus, 200 millions d'euros seront dépensés pour les réseaux régionaux, d'autres installations ferroviaires et des technologies innovatrices. Tous ces programmes d'investissement devraient être conclus d'ici la fin de 2011.

Voie d'eau Danube-Oder-Elbe

La République Tchèque vient de définir son plan directeur pour le développement futur des voies d'eau. Un des projets concerne les planifications pour la construction d'une liaison fluviale Danube-Waag-Oder.

La proposition pour une déclaration du gouvernement par rapport à la voie d'eau Danube-Oder-Elbe devra être soumise d'ici le 31 décembre 2009.

Le ministre tchèque des Transports a reçu le mandat pour évaluer la demande internationale et d'éventuelles sources de moyens financiers pour ce corridor avec les pays voisins (Pologne, Autriche, Slovaquie, Allemagne) et la Commission Européenne. Un premier bilan de ces négociations sera dressé vers la fin de l'année prochaine.

Calendrier 2009/2010

Comité directeur

Mars 2010

Bruxelles (B)

1 octobre 2010

à définir

Groupe de travail

29/30 octobre 2009

Mulhouse (F)

Assemblée générale 2010

Mars 2010

Bruxelles (B)