



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

Maillons manquants et goulets d'étranglement dans le réseau européen des transports – situation 2003

Comme ce rapport récemment réactualisé le démontre, les États membres de l'Union européenne doivent faire d'énormes efforts pour adapter les infrastructures de transport aux demandes et besoins croissants de leurs économies et populations.

Seul un petit nombre de projets ont été réalisés pendant les dernières six années. De plus, l'élargissement vers l'Est de l'UE, prévu pour l'année prochaine, risque d'augmenter encore davantage le volume de trafic sur les différents réseaux européens. Par conséquent, l'UECC est convaincue qu'il faut accélérer l'aménagement des différents réseaux de transport pour éviter que les insuffisances des infrastructures mettent en danger le développement économique et la prospérité en Europe. Pour que l'Europe puisse maintenir sa position dans la compétition globale entre les divers grands systèmes économiques, les États membres de l'UE doivent accélérer la réalisation de leurs projets. La Commission européenne et le Parlement européen doivent soutenir ce processus, faire valoir leur influence sur les gouvernements nationaux et entamer des mesures aptes à garantir une amélioration sensible et durable des conditions économiques et commerciales en Europe centrale. L'actualisation des projets TEN présente une bonne opportunité. Aussi faut-il vérifier dans quelle mesure d'éventuels règlements et réserves d'ordre écologique sont susceptibles de contrarier une réalisation rapide des projets infrastructurels.

Dans ce contexte, l'UECC rappelle que notamment l'intégration des réseaux nationaux, c'est-à-dire l'établissement d'infrastructures transfrontalières, laisse encore beaucoup à désirer. Une modification de cette situation, à savoir une accélération des travaux conforme aux attentes de l'économie, semble peu probable. Par conséquent, l'UECC appelle l'UE à concentrer ses actions de soutien et ses efforts de promotion sur des projets d'infrastructures transfrontalières.

Par la suite, l'UECC énumère les maillons manquants et goulets d'étranglement qu'elle considère les plus importants. Ils constituent des parties intégrantes d'axes européens majeurs, d'une importance stratégique pour l'évolution économique européenne. Ils subissent déjà aujourd'hui un flux de trafic en forte croissance, et l'incidence de bouchons et d'accidents ne cesse d'augmenter. Ces axes risquent de ne plus être en mesure de maîtriser les croissances vertigineuses, surtout en trafic de transit et en trafic transfrontalier, qui sont attendues pour le futur immédiat.

En ce qui concerne la réalisation de projets d'infrastructure paneuropéens, l'UECC a dressé une liste de projets prioritaires:

Transport ferroviaire:

- 1.1 Axe Paris-Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wien-Budapest (magistrale pour l'Europe)
- 1.3 Axe Antwerpen/Amsterdam/Rotterdam-Köln-Frankfurt-Basel-Milano
- 1.8 Axe Berlin-München-Verona-Bologna

Transport routier:

- 2.2 Bruxelles-Antwerpen-Aachen-Köln-Erfurt-Dresden-République tchèque/Pologne (E40)
- 2.4 Axe Karlsruhe-Stuttgart-München-Wien-Klingenbach-Budapest (E52-E60)
- 2.14 Axe Frankfurt-Basel-Milano

Transport fluvial:

- 3.2 Aménagement du trajet Straubing-Vilshofen à un tirant d'eau garanti de 270cm minimum pendant les basses eaux
- 3.3 Construction d'une liaison navigable entre Rhin et Rhône selon les normes modernes européennes

Ci-jointe, la liste d'autres projets que l'UECC estime déterminants:

1. Transport ferroviaire

Maillons manquants et goulets d'étranglement prioritaires:

1.1 Axe Paris-Strasbourg-Stuttgart-München-Wien-Budapest

- (F) Construction de la section Paris-Strasbourg (TGV Est partie sud) pour trains à grande vitesse
- (F/D) Aménagement du trajet Strasbourg - Appenweier
- (D) Construction du trajet Stuttgart-Ulm/Stuttgart 21
- (D) Aménagement du trajet Augsburg-München
- (D/A) Aménagement du trajet München-Salzburg-Wels-Linz-St.Valentin
- (A/H) Aménagement du trajet St. Pölten-Wien (Lainzer Tunnel, gare centrale)-Győr-Budapest

1.2 Axe Paris-Saarbrücken-Mannheim-Frankfurt-(Berlin-Warszawa/bzw. Nürnberg-Praha)

- (F/D) Aménagement de la section Paris-Saarbrücken-Mannheim (TGV Est partie nord) pour trains à grande vitesse

1.3 Axe Antwerpen/Amsterdam/Rotterdam-Köln-Frankfurt-Basel-Milano

- (NL/D) Achèvement de la Betuwe-Lijn et aménagement du trajet Zavenaar-Oberhausen sur au moins trois voies
- (B/D) Amélioration du „Rhin de fer“ Antwerpen-Duisburg/Köln
- (D) Aménagement du trajet Karlsruhe-Basel sur quatre voies
- (CH) Construction d'un deuxième tunnel à travers le Jura

- (CH/I) Construction d'une transversale alpine (Suisse) et intégration des réseaux ferroviaires dans le sud (Bellinzona-Milano, Simplon-Milano), tunnel du Monte Ceneri

1.4 Axe Amsterdam/Rotterdam-Europe du Nord et Europe de l'Est

- (NL) Aménagement de la section (Amsterdam)-Coevorden-Bentheim (Rheine)

1.5 Axe Bruxelles-Luxembourg-(Trier-Rhein-Main)-Metz

- (B/LUX/F) Aménagement de la section Bruxelles-Luxembourg-Metz pour les trains à grande vitesse ainsi qu'intégration aux réseaux allemands Trier-Rhein-Main via le Luxembourg

1.6 Axe ports maritimes de Belgique/Pays Bas/Allemagne – Köln-Frankfurt-Lyon-Barcelona/Marseille

- (F) Construction des trois tronçons du TGV Rhin-Rhône
- (F/D) Aménagement de la section Mulhouse-Freiburg
- (F) Aménagement de la liaison Strasbourg-Lyon avec raccordement au port maritime de Marseille (liaison ferroviaire fret Rhin-Rhône)

1.7 Axe ports maritimes du Nord et de l'Est de la France/région de Paris/Reims/Vesoul/Belfort/Mulhouse/Suisse (avec priorité pour le trafic de fret)

- (F) Aménagement et électrification de la liaison Paris/Basel
- (F) Aménagement et électrification de la section Belfort/Delle

1.8 Axe Berlin-Nürnberg-München-Verona-Bologna/ou Nürnberg-Passau-Linz-Wien

- (D/A/I) Aménagement entier de la liaison de Berlin à Verona/Bologna pour trains à grande vitesse
- (A) Construction du tunnel de base du Brenner
- (D/A) Aménagement de la section Nürnberg-Regensburg-Passau-Linz
- (D/A) Construction de deux nouvelles voies pour la section de l'Unterinntal entre Kufstein/frontière autrichienne et le circuit périphérique d'Innsbruck

1.9 Axe Praha-Linz-Graz-Marburg-Koper ou Athènes

- (CS/A/H) Aménagement pour trains à grande vitesse

1.10 Axe Nürnberg-Passau-Wels-Graz-Rijeka/Triest/Koper

- (A) Aménagement de l'Innkreisbahn
- (A) Aménagement de la Pyhrnbahn

1.11 Axe Salzburg-Innsbruck-Feldkirch-Zürich-Basel

- (A) Aménagement de la section de l'Inntal (cf. axe Berlin-München-Verona etc.)
- (A) Aménagement à deux voies de la section de l'Arlberg

1.12 Axe München-Salzburg-Villach-Triest/Ljubljana-Zagreb

- (D/A/SL/KR) Aménagement à deux voies de l'ensemble de la liaison, amélioration de certains tronçons pour la circulation de trains à grande vitesse

1.13 Axe Wien-Graz-Wolfsberg-Klagenfurt-Villach-Pontebba

- (A) Aménagement et construction de la nouvelle Südbahn

- (A) Construction de la Koralmbahn

1.14 Axe Lyon-Torino

- (F/I) Construction du TGV Lyon-Torino

2. Transport routier

A l'avenir, la route continuera d'être le mode de transport le plus important pour le transport de personnes et de marchandises. A cet égard, il importe de rappeler l'énorme progrès dans le domaine de la protection de l'environnement (Euronorm IV, réduction des nuisances sonores). Du point de vue global de l'économie, les investissements visant la suppression de goulets d'étranglement et de maillons manquants sont d'un meilleur impact dans le transport routier que pour les autres modes de transport (rapport coût-utilité). L'UECC demande donc que les États membres, mais aussi la Commission et le Parlement de l'UE, attachent suffisamment d'importance à ces considérations lors de l'aménagement du réseau routier.

2.1 Axe ports de l'Ouest-Arnheim/Venlo-Köln-Frankfurt-Nürnberg-Linz-Wien-Budapest/ou Wels-Pyhrnpass-Graz-Spielfeld (E35-E41-E42-E45-E56-E60/ou E57-E59)

- (NL) Aménagement de l'A12 (Utrecht-Arnheim) et de l'A15 (Rotterdam-Arnheim-frontière allemande)
- (D) Aménagement de la section de l'A57 entre Kampf-Lintfort et Neuss
- (D) Aménagement de la section de l'A3 entre Frankfurt et Nürnberg sur six voies
- (A) Achèvement de l'autoroute Pyhrn entre Wels et Graz et construction de seconds tubes dans l'hypothèse où il n'y aurait que des tunnels monotubes avec circulation en sens inverse
- (D) Construction d'une nouvelle section de la B50 entre AK Wittlich (A1/A60) et AS Rheinböllen (A61) et réalisation d'un pont sur la Haute Moselle pour lier les ports d'Amsterdam, Rotterdam et Antwerpen avec les régions du Rhin et du Main.

2.2 Axe Bruxelles/Antwerpen-Aachen-Köln-Erfurt-Dresden-République tchèque/Pologne (E40)

- (D) Aménagement à 6 voies de l'A4 entre Aachen et Köln
- (D) Intégration des routes A45 et A5/A7 Köln-Hattenbacher Dreieck: aménagement à quatre voies

2.3 Axe Luxembourg-Mannheim-Nürnberg-Praha (E50)

- (D) Aménagement sur 6 voies de l'A6 entre Mannheim et Nürnberg et poursuite de la route jusqu'à la frontière entre l'Allemagne et la République tchèque, prolongement de la route sur le territoire tchèque.

2.4 Axe Karlsruhe-Stuttgart-München-Wien-Klingenbach-Budapest (E52-E60)

- (D) Aménagement à 6 voies de la section de l'A8 Karlsruhe-Stuttgart
- (D) Aménagement du trajet A8 Stuttgart-Ulm-München sur six voies (huit voies aux alentours de Stuttgart)
- (D) Achèvement du circuit périphérique de München (A99)
- (D) Aménagement de la section de l'A8 entre Rosenheim et Salzburg
- (A) Aménagement à 6 voies de la route entre Salzburg et Wien

- (D/A) Achèvement de la section de l'A94 entre München et Passau-(Linz)
- (A) Aménagement des circuits périphériques au sud et sud-Est de Wien

2.5 Axe Bruxelles/Köln-Luxemburg-Nancy-Dijon/Basel (E21-E23-E29-E44)

- (LUX/F) Aménagement de l'A31 entre Luxembourg et Nancy
- (F) Aménagement de la section Metz/Besançon (N57)/Suisse
- (D) Intégration du trajet A1 Daun-Blankenheim
- (D) Intégration de l'A64 et de l'A1

2.6 Axe Paris-Langres-Belfort-Delémont-Zürich-Wien (E54-E60)

- (F) Aménagement de la section Langres-Belfort-Delle

2.7 Axe München-Lindau-Bregenz-Wolfurt-Lustenau-Höchst-St.Margarethen-Zürich/Milano

- (D) Construction de la voie exprès S18 le long du Lac de Constance
- (D) Construction d'un second tube pour le tunnel du Pfänder

2.8 Axe Berlin-Praha-Linz

- (D/CS/A) Construction d'infrastructures de haute qualité (autoroutes ou voies express)
- (CS/A) Construction de circuits autoroutiers aux alentours de Praha et Linz

2.9 Axe München-Salzburg-Villach-Udine

- (A) A10 Autoroute du Tauern, aménagement à 6 voies de la section Walserberg-Hallein
- (A) A10 Autoroute du Tauern, construction de seconds tubes pour les tunnels „Katschberg“ et „Hohe Tauern“

2.10 Axe Ulm-Kempten-Füssen-Fernpass-Imst-Zams-Reschen-Bozen-Milano

- Aménagement du B1799 (Fernpassstrasse)
- Construction du tunnel Tschirgant
- Construction d'un tunnel sous le col de Fern

2.11 Axe Praha-Brno-Wien

- (A) Construction de l'A5 (Nordautobahn)

2.12 Axe Wien-Bratislava-Budapest

- (SK/H) Construction de l'A6 – trajet aux alentours de Kittsee

2.13 Axe Linz-Salzburg-Kufstein-Innsbruck-Landeck-Feldkirch-Zürich

- (A) Aménagement à 6 voies de l'A12 aux alentours d'Innsbruck
- (A) Achèvement de l'S16
- (A) Construction de seconds tubes pour les tunnels Roppen et Perjen

2.14 Axe Frankfurt-Basel-Milano

- (D) Aménagement de l'A5 sur six voies
- (CH) Aménagement du tunnel de St.-Gothard (construction d'un second tube)

2.15 Intégration des réseaux d'autoroutes nationales

Ville	Autoroute
Venlo	A67 (NL) - A61 (D)
Roermond	A68 (NL) - A52 (D)
Geleen/Sittard	A2 (B) - A2 (NL) - A46 (D)
Luxemburg-Trier	A64 (D) - A1 (D)
Merzig-Luxemburg (construction)	A8 (D)
Hoogeveen-Meppen-Cloppenburg	A28 (NL) – E22 (D)
Karlsruhe-Frankreich (construction)	A5 (D) – A65 (D) – A35 (F)
St. Louis (F)-Rheinbrücke bei Markt (F/D)- Weil a.R. (D), construction	A35 (F) – A5/A98 (D)
Weil am Rhein-Schaffhausen-Lindau (construction et achèvement)	A98/B31 (D) avec l'A96 et l'A81
Belfort-Delémont (construction)	A36 (F) – A6 (CH)
Wien-Sopron-Budapest	A3 (A) – Hongrie
Mendrisio-Stabio-Varese	N2 (CH) – Italie

3. Transport fluvial

Pour que la navigation intérieure puisse valoriser ses atouts en sa qualité de mode de transport écologique, économique et moderne, il faut éliminer les maillons manquants et goulets d'étranglement encore existants. Pour ce mode de transport, ce sont notamment les endroits les plus étroits ou les moins profonds qui déterminent les capacités et donc la rentabilité d'une infrastructure.

De plus, il faut tenir compte, dans le cadre de l'interconnexion du fleuve, du rail et de la route, du rôle stratégique des ports intérieurs dans la planification et l'aménagement des infrastructures d'accès.

L'UECC a énuméré la liste suivante de priorités:

3.1 Axe rhénan

- (D) Aménagement du Rhin central entre Koblenz et Köln à 250cm de tirant d'eau pendant les niveaux d'eaux équivalents
- (D) Construction d'écluses doubles sur la Moselle
- (D) Allongement des écluses (un sas) sur le Neckar

3.2 Axe danubien

- (D) Aménagement de la section Straubing-Vilshofen à un tirant d'eau garanti de 270cm minimum pendant les basses eaux
- (A) Aménagement de la section à l'Est de Wien jusqu'à la frontière slovaque à un tirant d'eau garanti de 270cm minimum pendant les basses eaux
- (SK/H) Aménagement de la section Gabčíkovo-Nagymaros à un tirant d'eau garanti de 270cm minimum pendant les basses eaux
- (SCG) Achèvement rapide des travaux de reconstruction des ponts sur le Danube en Serbie

3.3 Liaison Rhin-Rhône

- (F) Construction d'une liaison navigable performante entre le Rhin et le Rhône selon les normes modernes européennes
- (F) Elévation ou contournement des ponts sur la Saône

Demandes de l'UECC à l'intention de l'UE et des Etats membres

1. L'UECC appelle les décideurs politiques à dégager des moyens financiers suffisants dans le cadre d'échéanciers bien définis pour aménager les infrastructures de transport en fonction des besoins des usagers.
2. L'UECC appelle les décideurs politiques à soutenir de façon efficace la planification et la réalisation de projets visant à améliorer les infrastructures de transport. Elle les invite notamment à promouvoir ces projets dans l'opinion publique.
3. L'UECC appelle les décideurs politiques à renforcer leur soutien en faveur des projets transfrontaliers.
4. L'UECC appelle les décideurs politiques à établir un échéancier obligatoire pour la réalisation des projets TEN.
5. Lors de l'instauration d'un système de tarification paneuropéen pour les réseaux de transport, les Etats membres de l'UE doivent être obligés à réinvestir toutes les recettes de ces redevances dans l'entretien et la construction d'infrastructures de transport.

Bâle, 21.3.2003 Fg