



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

Le projet d'introduire des péages poids lourds en Allemagne est en plein dérapage; les pannes se multiplient: En juillet 2003, à la demande de l'UECC de différer l'inauguration jusqu'à la fin de l'année, vu les grandes insuffisances dans la préparation, le ministère allemand des Transports nous a assuré que tout allait bien et que le système de péages pourrait démarrer à la date prévue. Entre temps, nous avons dû constater que les unités embarquées (OBU) déjà installées ne fonctionnaient pas. Beaucoup d'entre elles ont dû être "dé-installées". Le logiciel n'est pas vraiment à la hauteur de sa tâche, et l'offre d'appareils (performants) reste largement insuffisante.

Les entreprises de transport perdent de l'argent, car leurs véhicules demeurent hors circulation pendant plusieurs jours. L'Etat allemand, quant à lui, se voit perdre des milliards d'euros de recettes, puisque les contrats conclus stipulent des peines conventionnelles avec des délais de transition très longs. D'après les experts, le système ne sera opérationnel qu'au printemps 2004, dans le meilleur des cas. Même le ministre allemand des Transports ne compte plus sur un démarrage cette année. Nous continuons à suivre l'affaire avec intérêt.

Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général

Sommaire

Rapport d'exercice 2002/2003
Personnel
Résultats du Comité directeur
Résolutions
Réactions aux résolutions de l'UECC
Résultats des groupes de travail

Septembre 2003

Editeur:

Secrétariat général

Union européenne des chambres de commerce et d'industrie

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

Rapport d'exercice 2002/2003

1. Activités principales

En 2003, le Comité directeur de l'UECC s'est réuni trois fois, à savoir à Lugano (CH), Arnhem (NL) et Vienne (A). Les thèmes les plus importants furent l'actualisation du rapport sur les maillons manquants et goulets d'étranglement dans le réseau européen des transports et l'élaboration de prises de position fondamentales par rapport à la taxation des transports de marchandises (tarification routière, affectation des recettes, etc.).

En été 2003 une délégation de l'UECC a rendu visite à la Direction générale de l'énergie et des transports (DG TREN) de l'UE. Dans le cadre de diverses rencontres avec des fonctionnaires de haut rang, l'UECC a fait valoir sa position à l'égard des interdictions de circulation imposées aux poids lourds en Autriche et a discuté de la perception de redevances d'utilisation pour les infrastructures de transport en Europe.

Lors des réunions du Comité directeur et de l'Assemblée générale, l'UECC a pu visiter les grands chantiers des nouvelles lignes à travers les Alpes (NLFA, tunnel de base du Gothard) et la ligne de la Betuwe. L'UECC a également adopté plusieurs résolutions et prises de position et a envoyé des lettres aux autorités nationales et européennes sur les thèmes suivants:

1. Maillons manquants et goulets d'étranglement dans le réseau européen des transports 2003 (mars 2003)
2. Aménagement sur trois voies de la section ferroviaire qui suit la ligne de la Betuwe en Allemagne (Arnhem, mai 2003)
3. L'UECC demande l'abrogation de l'interdiction de circulation de nuit pour les poids lourds au Tyrol (Arnhem, mai 2003)
4. Résolution LGV Rhin-Rhône: une priorité européenne (Mulhouse, juillet 2003)
5. L'UECC soutient la proposition modifiant la "Directive Eurovignette" (Vienne, septembre 2003)

De plus, l'UECC a adressé plusieurs prises de position et lettres aux ministres nationaux des Transports et à la Commission européenne qui portaient sur les sujets suivants: l'introduction des péages autoroutiers pour les poids lourds en Allemagne, la politique des transports en Suisse, l'aménagement du Danube et les interdictions de circulation en Autriche.

2. Personnel

Le groupe national suisse a élu Claudio Camponovo (CCI Ticino) et Paul von Gunten (CCI de Bâle) en qualité de nouveaux membres du Comité directeur. Ils remplacent Jean-Didier Bauer et Dieter Suter. Andreas Richter (IHK Stuttgart) et Walter Keilbart (IHK Passau) du groupe national allemand remplaceront Klaus von Lith et Zsolt Gheczy à partir de l'année prochaine. Michel Bailly (CRCI de Franche Comté, France) et Josef Mariner (WK Tirol, Autriche) ont également été élus en qualité de nouveaux membres du Comité directeur. Pierre Gramegna (Chambre de commerce du Grand-Duché de Luxembourg) a remplacé Paul Hippert.

3. Membres

L'augmentation des cotisations pour financer le travail d'influence à Bruxelles a suscité de fortes discussions au sein du groupe national allemand. Par la suite, deux Chambres allemandes ont quitté l'UECC. En France, la Chambre régionale de la Lorraine a donné sa démission, parce que l'UECC avait pris position pour la relance du projet de liaison Rhin-Rhône. Les Chambres de commerce de Bruxelles (B), Liège (B), Utrecht (NL) et Soleure (CH) ont également donné leur démission. Il n'y a pas eu de nouveaux entrants en 2002/2003. Le nombre de Chambres membres se réduira donc à 73 à partir du 1.1.2004.

4. Finances

L'exercice de 2002 est bouclé avec un excédent de dépenses de € 4'804.95, dû pour la plus part au renforcement du travail de pression à Bruxelles, qui a été financé, d'après une décision du Comité directeur, par les réserves. Le 31.12.2002, l'avoir de l'UECC s'élevait à € 27'457.80. C'est la raison pour laquelle l'Assemblée générale a approuvé une légère majoration des cotisations lors de sa session de 2002.

Personnel

M. Paul Hippert, directeur de la Chambre de commerce du Grand-Duché de Luxembourg, a démissionné du Comité directeur de l'UECC. Il est remplacé par M. Pierre Gramegna, le nouveau directeur de la Chambre de Luxembourg.

Résultats du Comité directeur

Lors de sa réunion à Vienne en septembre dernier, le Comité directeur de l'UECC a adopté une prise de position sur la directive "Eurovignette" de l'UE (cf. texte ci-dessous). L'UECC soutient la plupart des propositions de la Commission européenne à ce sujet. La nouvelle directive représente une étape décisive dans l'histoire de la tarification routière, car elle propose des règles uniformes qui devraient mettre fin (finalement) aux méthodes arbitraires de divers Etats membres. Par contre, l'UECC demande une définition plus précise des cas permettant un financement croisé entre les modes de transport. De plus, elle critique l'inclusion des coûts externes, qui sont déjà amplement couverts par les taxes sur le pétrole.

Résolutions

L'UECC soutient la proposition modifiant la "Directive Eurovignette".

L'UECC approuve la plupart des propositions de la Commission européenne et appelle le Parlement et le Conseil à étudier la nouvelle directive et à prendre leur décision dans les plus brefs délais.

Dans la directive, l'UECC critique les points suivants:

1. Les prix mentionnés dans la proposition sont déterminés et gérés par des institutions publiques ou des entreprises monopolistes autorisées par les Etats. Ils ne reflètent pas les pénuries qui existent réellement dans les marchés. Il est donc peu probable que l'offre soit augmentée en fonction de ces pénuries. Pour encourager l'investissement dans les infrastructures, il ne suffit pas d'établir des règles pour l'affectation des recettes.
2. Par conséquent, l'UECC critique également la différenciation des prix des péages. Elle pense que seule une différenciation selon les classes de dommages et l'utilisation pendant la journée (capacités de transport limitées) est efficace. L'UECC rejette donc la différenciation en fonction de l'importance de l'axe dans le réseau routier et de la sensibilité de la région, car elle va à l'encontre des principes fondamentaux du système. Pour pouvoir influencer sur la conduite des

usagers, il faudrait leur offrir un choix de routes alternatives. Dans la plupart des cas, il n'y en a pas.

3. La Commission élargit le champ d'application de la directive en ajoutant les camions de plus de 3,5 t. Les voitures particulières ne seront pas affectées. Ceci signifie que ce seront toujours les poids lourds qui devront payer tous les coûts des infrastructures routières. Il faut donc préciser dans l'article 7, paragraphe 9: Le calcul des péages moyens pondérés est fait en fonction de la part des coûts liés aux camions de plus de 3,5 t (et non pas en fonction de la totalité des coûts).
4. Coûts externes: La Commission suggère d'inclure "les coûts directs ou indirects d'accidents qui, n'étant pas pris en charge par un système d'assurance, restent à la charge de la société". L'UECC rejette cette proposition. L'inclusion et le calcul des coûts d'accident sont arbitraires. Les coûts externes doivent être couverts par les impôts, ce qui s'effectue déjà par le biais de la taxe sur le pétrole, une charge suffisamment élevée.
5. La Commission recommande que les Etats membres introduisent des droits d'utilisation qui n'augmentent pas les charges pour les entreprises. Ils peuvent, lors de l'introduction d'un système de péages, octroyer une compensation pour ces charges notamment par une réduction des taux à appliquer pour les taxes sur les véhicules, le cas échéant, à un niveau inférieur aux taux minimaux. Pourtant, cette approche est peu réaliste. L'UECC appelle la Commission à proposer des mécanismes qui permettront un changement de système et l'introduction des droits d'usage sans augmenter les charges des usagers et sans porter préjudice au droit communautaire.
6. La Commission confirme que les redevances ne doivent pas dépasser les coûts des infrastructures accumulés pendant les derniers 15 ans et insiste que les méthodes de calcul soient soumises à une procédure d'approbation. L'UECC demande que la durée de 15 ans ne soit pas dépassée. Elle se demande également s'il est admissible d'inclure les coûts des intérêts sur le capital investi.
7. Il faut préciser que les recettes des péages doivent être affectées uniquement aux infrastructures concernées.
8. La Commission souhaite qualifier certains espaces de "régions particulièrement sensibles" (notamment les régions montagneuses). Dans ces régions, elle veut qu'une majoration d'un maximum de 25% puisse être appliquée aux péages, afin de couvrir un financement croisé pour d'autres modes de transport dans le même corridor. L'UECC rejette toujours l'établissement de "régions particulièrement sensibles" en Europe. Au lieu d'une exception généralisée, elle demande l'énumération de projets ou corridors spécifiques qui devraient en profiter.

Réactions aux résolutions de l'UEC

Introduction de péages pour les poids-lourds en Allemagne

Au nom de Manfred Stolpe, ministre allemand des Transports, Ulrich Schüller a rappelé, dans sa réponse à la lettre de l'UECC de juillet dernier, les diverses méthodes d'encaissement manuel et automatique. Toll Collect GmbH, l'entreprise chargée de l'exploitation du système de péage, a promis d'augmenter le nombre d'unités embarquées (On Board Units) à 250000 le plus vite possible. D'ici la fin de l'année 2003, un total de 500000 de telles unités seraient disponibles, et l'offre serait adaptée par la suite à la demande actuelle. D'autres informations et une liste de toutes les stations de péage se trouvent sur la page internet www.tollcollect.de.

Moritz Leuenberger, conseiller fédéral et ministre suisse des Transports, approuve en principe l'introduction des péages pour poids lourds en Allemagne. Un groupe de coordination sera installé pour observer, en coopération avec la Toll Collect GmbH et les autorités allemandes concernées, l'introduction de ces péages et pour pouvoir élaborer des mesures aptes à résoudre d'éventuels problèmes de circulation à la frontière germano-suisse.

Le ministère néerlandais des Transports va prendre contact avec la Toll Collect GmbH et les autorités allemandes concernées pour s'informer sur la situation actuelle, dit R.J. van Dijk du département "transports et infrastructure".

D'après le ministre autrichien des Transports, par contre, il s'agit ici d'une affaire nationale de l'Allemagne. Une intervention de l'Autriche n'est donc pas justifiée.

Le 31 juillet 2003, le ministère allemand des Transports a annoncé que l'introduction des péages pour les poids lourds serait différée jusqu'au 2 novembre. Le système serait opérationnel le 31 août comme prévu, mais les péages ne seraient encaissés qu'à partir du début de novembre. Entre temps, même cette dernière date a été remise en cause, en raison de problèmes techniques persistants. L'Association des transitaires et entreprises logistiques de l'Allemagne a recommandé que ses membres portent plainte contre le gestionnaire si leurs unités embarquées ne fonctionnent pas.

D'après Loyola de Palacio, commissaire de l'UE chargée des Transports, la Commission européenne est actuellement en train d'examiner si le projet allemand visant à dédommager les transporteurs routiers allemands est compatible avec le droit communautaire.

Interdictions de circulation imposées aux poids lourds au Tyrol

Dans sa réponse, le ministre suisse des Transports Moritz Leuenberger a souligné que l'évaluation de ces interdictions relève de la responsabilité des institutions européennes. Andreas Marquardt du ministère allemand des Transports a soutenu la position de l'UECC.

Loyola de Palacio a annoncé que la Commission a décidé que l'interdiction sectorielle de circulation sur un tronçon de l'autoroute A12 va à l'encontre du droit communautaire. Les informations apportées par le gouvernement autrichien n'ont pas été satisfaisantes, et la Commission a porté plainte contre l'Autriche auprès de la Cour européenne de Justice, qui a par la suite suspendu l'interdiction. Une décision est prévue pour le mois d'octobre. L'interdiction de circuler de nuit, par contre, ne représente pas une violation des lois communautaires.

Aménagement de la ligne de la Betuwe

Dr. Axel Horstmann, ministre des Transports, de l'Energie et de la Planification de l'état fédéral Nordrhein-Westfalen, a rappelé que l'aménagement de la section Oberhausen-Emmerich-frontière allemande à trois voies figure dans les plans du nouveau schéma directeur des transports allemand. Dans un échange de lettres, M. Harald Bollmann, président de l'UECC, et le ministère des Transports de Nordrhein-Westfalen ont affirmé l'importance de la création des capacités nécessaires pour traiter le trafic de marchandises en provenance du port de Rotterdam.

Hubert Gorbach, ministre autrichien des Transports, a également pris position pour l'élimination des goulets d'étranglement, tout en refusant de discuter ou critiquer les détails des projets de l'Etat voisin.

Résultats des groupes de travail

Groupe de travail "Voies d'eau"

Dipl.-Volkswirt Werner Kühlkamp, Stellvertretender Geschäftsführer, Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, (D).

Tél. 0049 203 2821 278, télécopie 0049 203 285349 278

e-mail: kuehlkamp@duisburg.ihk.de

Dans ses prochaines réunions, le groupe de travail se concentra sur l'augmentation récente des hautes et basses eaux dans certaines régions européennes et leurs

conséquences pour la navigation intérieure. Un autre thème seront les effets de la directive "Faune-Flore-Habitat (92/43/CEE) sur la navigation intérieure.

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

Lors de sa réunion du 2 septembre 2003 à Munich (D), le groupe de travail s'est penché sur le sujet "financement des infrastructures" et a préparé une prise de position, entre temps adoptée, à l'égard de la proposition de la Commission européenne modifiant la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (la directive "Eurovignette"). Les participants ont débattu la question de l'utilisation des recettes de redevances dans les transports; ils ont parlé tout d'abord des avantages et inconvénients du financement croisé route/rail, où il y a eu de grandes différences d'opinion. Le groupe s'est enfin mis d'accord pour soumettre le sujet au Comité directeur afin qu'il en discute et établisse une prise de position concertée.

Trafic de transit/écopoints

Comme nous l'avons déjà rapporté dans notre premier bulletin de cette année, la recherche d'un remplacement ou prolongement du traité de transit en Autriche, qui expirera en fin 2003, s'avère extrêmement difficile. Le Parlement européen veut limiter le nouveau traité aux Alpes autrichiennes et permettre la circulation de poids lourds des classes EURO-3 et EURO-4 dans ces régions, tandis que le Conseil des Ministres souhaite maintenir l'ancien champ d'application du traité et soumettre les poids lourds EURO-3 au système des écopoints comme auparavant. Une procédure de médiation a été entamée pour résoudre ces difficultés. Le Parlement européen et le Conseil des Ministres sont actuellement en train d'élire des représentants (15 de chaque côté) qui formeront un comité de médiation.