

# BULLETIN III/2004

## Editorial

Lors de l'Assemblée générale à Passau, les Chambres membres de l'UECC ont pu s'informer à fond, à l'aide de présentations pertinentes ainsi qu'une visite des lieux, sur le goulet d'étranglement de 70 km sur le Danube entre Straubing et Vilshofen. Pour des raisons idéologiques et politiques l'aménagement de ce trajet important se fait attendre. Pourtant, ce goulet d'étranglement induit de massives entraves à la navigation fluviale, puisque le tirant d'eau de 2.50 m ne peut pas être garanti pendant 150 jours de l'année.

La seule solution pertinente serait la construction de nouveaux biefs – comme divers experts l'ont confirmé maintes fois. C'est le seul moyen permettant de garantir un tirant d'eau qui permette la libre circulation de navires dans les deux directions au même moment et l'offre de services compétitifs par rapport aux autres modes de transport. L'UECC continuera de prendre position pour une telle solution.

Dr. Rainer Füeg  
Secrétaire général

## Sommaire

## Pages

Rapport d'exercice 2003/2004	2
Directive sur les coûts de transport	2
Aménagement du Danube en Slovaquie	3
Résolutions	3
Projets RTE	5
Tunnels ferroviaires dans les Alpes	5
Résultats des groupes de travail	6
Agenda 2005	6

## Septembre 2004

Editeur:

Secrétariat général

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.union-ihk.org>

E-mail: [Rainer.Fueeg@unibas.ch](mailto:Rainer.Fueeg@unibas.ch)

## ***Rapport d'exercice 2003/2004***

### **1. Activités principales**

En 2004, le Comité directeur de l'UECC s'est réuni trois fois, en l'occurrence à Luxembourg (Lux), Besançon (F) et Passau (D). Entre autres, l'UECC a revendiqué l'élimination des goulets d'étranglement les plus importants dans le réseau européen des transports, fait valoir son influence par rapport à la définition des priorités pour les projets RTE, apporté son soutien à la Commission européenne concernant la directive sur les coûts de transport, discuté du deuxième et troisième paquet ferroviaire de l'UE et de la directive FFH (Natura2000), et défini des projets prioritaires pour les travaux futurs. Diverses résolutions, prises de position et lettres à l'endroit d'institutions nationales et européennes furent adoptées. Elles portaient sur les sujets suivants:

- L'UECC soutient la proposition modifiant la "Directive Eurovignette" (Vienne, septembre 2003)
- L'UECC demande un aménagement rapide du "Rhin-Rhône ferroviaire fret" (Luxembourg, mars 2004)
- L'UECC demande l'approbation rapide de la directive sur les coûts de transport (Luxembourg, mars 2004)
- L'insuffisance des investissements risque de compromettre l'avenir du système des voies navigables européennes (Passau, octobre 2004)
- L'UECC demande l'aménagement rapide du trajet du Danube entre Bratislava et la frontière serbo-hongroise (Passau, octobre 2004)

- L'UECC demande l'adoption d'une directive sur les coûts de transport afin de garantir le financement des infrastructures (Passau, octobre 2004)

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: la directive FFH et la mise en œuvre de ses provisions, l'aménagement du Danube et la liaison Rhin-Rhône à travers la France.

### **2. Personnel**

Le groupe national français a élu trois nouveaux membres au Comité directeur M. Michel Bailly (CRCI de Franche-Comté), M. Richard Gontier (Avignon) et M. Jean-Marie Billaut (Chalon-sur-Saône).

### **3. Membres**

Le nombre des membres reste inchangé.

### **4. Finances**

L'exercice de 2003 est bouclé avec un bénéfice de € 15'647.78 dû essentiellement à l'augmentation des cotisations pour financer le travail d'influence à Bruxelles, mais aussi au meilleur taux de change du franc suisse par rapport à l'euro et aux économies faites grâce à la réduction du nombre des réunions. Le 31.12.2003, l'avoir de l'UECC s'élevait à € 41'67.87.

## ***Directive sur les coûts de transport***

Le Parlement européen n'a pas pu adopter la directive sur les coûts de transport au printemps 2004, à cause de certains points contestés dans le texte proposé par la Commission européenne. Les membres du parlement n'ont pas pu se mettre d'accord sur l'utilisation des recettes, l'augmentation des taux de péage et les méthodes de calcul pour les péages. Le Conseil des ministres des Transports a

également différé sa décision sur ce sujet en juin 2004.

L'UECC regrette l'échec de la proposition. Après l'extension de l'UE vers les pays de l'Europe centrale et orientale, les flux de trafic vont augmenter encore davantage. En raison des problèmes financiers dont souffrent beaucoup d'Etats membres, les recettes générées par le secteur des transports ne sont pas toutes réinvesties pour la maintenance et l'aménagement

des infrastructures, ce qui risque d'aggraver la congestion sur les réseaux routiers européens et d'avoir des effets néfastes sur le développement économique de l'UE. Pour cette raison, les acteurs économiques souhaitent de nouvelles réglementations, comme celles proposées par la Commission européenne, qui définissent de façon

obligatoire l'affectation au secteur des transports des recettes générées par la tarification et la taxation des transports, les méthodes de calcul pour les péages ainsi que les zones ayant des taux de péage plus élevés. L'UECC a adopté une nouvelle résolution à ce sujet lors de l'Assemblée générale à Passau.

## ***L'Aménagement du Danube en Slovaquie***

Après la fin des guerres dans les Balkans, la navigation sur la Danube a regagné son importance, notamment pour ce qui concerne le transport de marchandises de la Mer Noire vers l'Europe occidentale. Pourtant, plusieurs goulets d'étranglement contrarient fortement le développement de ce mode de transport. Outre le goulet d'étranglement notoire de Straubing – Vilshofen et le trajet de Novi Sad, où le pont de pontons subsiste même après l'achèvement des travaux d'assainissement – et qui est d'ailleurs utilisé pour des me-

sures de discrimination contre les navires en provenance de l'étranger – c'est le goulet d'étranglement à la frontière serbo-hongroise qui s'avère le plus problématique. En 1977, les pays concernés se sont mis d'accord sur l'aménagement du trajet, et la validité du traité fut reconnue par la Cour Internationale de Justice de La Haye. Malheureusement, la Hongrie n'a pas réagi aux propositions visant à éliminer les obstacles à Gabčíkovo-Nagyymaros. L'UECC a adopté une nouvelle prise de position afin de relancer le projet.

## ***Résolutions***

### **L'UECC demande l'adoption de la directive sur les coûts de transport afin de garantir le financement des infrastructures**

En soumettant une proposition d'harmonisation de la directive sur les coûts de transport en juillet 2003, la Commission européenne a créé un projet de cadre juridique pour les péages pesant sur les poids lourds. Le texte définit les règles de base pour un financement des infrastructures et propose une harmonisation des droits d'utilisation pour les infrastructures sur l'ensemble du territoire de l'UE.

Dans ce contexte, une approbation du nouveau projet de directive et notamment des stipulations concernant l'utilisation des recettes des péages est essentielle. En juillet 2004, la Commission européenne a soumis une nouvelle proposition pour le financement des projets RTE dans lequel elle met l'accent sur d'importants maillons manquants dans le réseau de transports. Même si la proposition prévoit une augmentation des moyens financiers pour les projets RTE (2007-2013) jusqu'à 20 mil-

liards d'euros, cela ne suffit pas. Il faut que les Etats augmentent leurs budgets pour les transports également. Du point de vue de l'UECC, les éléments clés du nouveau projet de directive sont les suivants:

- **Affectation des recettes des péages**

Il faut garantir le réinvestissement des recettes des péages dans les infrastructures des transports. Il ne faut pas qu'elles soient utilisées pour assainir les déficits chroniques des Etats. En principe, chaque mode de transport doit lui-même financer les coûts de ses infrastructures. Le financement croisé d'un mode de transport par un autre dans les corridors RTE ne sera accepté que pour des cas exceptionnels bien définis.

- **Pas de charges supplémentaires pour les transporteurs**

Le changement de système ne doit pas augmenter les charges pesant sur le sec-

teur des transports, afin de sauvegarder la compétitivité de notre économie. Il faut donc réduire les impôts sur les véhicules automobiles ou introduire d'autres mesures de compensation. Le principe de la stabilité des rentrées fiscales doit être strictement respecté.

- **Taux des péages**

Lors du calcul des péages il faut tenir compte uniquement des coûts de construction et de maintenance des réseaux routiers, afin d'éviter des définitions arbitraires.

L'UECC rejette une remise en cause des principes de la proposition de la Commission et fait appel au nouveau commissaire des transports, aux ministres des Transports et au Parlement européen pour qu'ils relancent et renforcent les efforts afin d'arriver à une décision qui tienne suffisamment compte des intérêts économiques.

**L'insuffisance des investissements risque de compromettre l'avenir du système des voies navigables européennes**

L'UECC demande un renforcement durable des investissements pour le maintien et l'aménagement du réseau de voies navigables européennes.

La navigation fluviale joue un rôle particulièrement important dans les pays rhénans, où sa performance est souvent comparable à celle des voies ferrées. Ceci est dû pour la plus part au bon état du Rhin, en tant que voie navigable européenne.

Pourtant, le manque de moyens financiers pour le maintien et l'aménagement des majeurs axes fluviaux dans les Etats membres de l'UE met en cause le bon fonctionnement de ce mode de transport. En Allemagne, par exemple, le budget octroyé aux voies navigables se limite à 600 millions d'euros par an, tandis qu'il faudrait 1 milliard d'euros pour les projets actuels. L'insuffisance de moyens pour l'entretien est particulièrement inquiétante.

Sur le Waal au Pays Bas, par exemple, le déchargement entier des navires n'est plus

possible, car les moyens pour éliminer les goulets d'étranglement n'étaient pas disponibles à temps. L'Allemagne va également réduire les moyens pour les mesures d'entretien. Pour le Rhin inférieur le budget se réduira de 12 millions à 9.5 millions d'euros. Même le ministère allemand des transports estime que des pertes de substance, des lacunes irréparables en matière de sécurité et des cessations dans l'exploitation d'entreprises seront inévitables, si ces insuffisances dans le financement perdurent.

L'UECC fait donc appel aux gouvernements de tous les Etats concernés pour qu'ils augmentent les moyens pour l'entretien et l'aménagement des voies d'eau. Les désavantages dont souffrent les voies navigables par rapport aux voies ferrées et routières sont d'ordre techniques: Un goulet d'étranglement diminue les capacités d'une liaison fluviale sur l'ensemble du trajet. Par conséquent, les navires ne peuvent transporter que des charges réduites. Les transporteurs doivent donc déployer des navires supplémentaires ou emprunter des modes de transport alternatifs. En revanche, une augmentation relativement modeste apportera des améliorations durables du tirant d'eau, un élément essentiel pour la compétitivité et rentabilité de la navigation fluviale.

**L'UECC demande l'aménagement rapide du trajet du Danube entre Bratislava et la frontière serbo-hongroise**

L'UECC demande l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube, en fonction des normes définies par la Commission du Danube. Outre l'aménagement du fleuve en Allemagne (Straubing et Vils-hofen) – un projet reconnu et soutenu par l'UE – et de tronçons problématiques en Autriche, la section entre Bratislava et Budapest constitue un goulet d'étranglement majeur dans le réseau de voies navigables européennes. Un traité fut signé en 1977 entre la Hongrie et la Tchécoslovaquie sur un projet commun avec un système d'écluses qui devra améliorer les conditions pour la navigation et garantir des tirants d'eau minimum le plus vite possible. En réalisant le projet de Gabčíkovo, la

Slovaquie a accompli les travaux nécessaires pour arriver à ce but. L'UECC fait appel à la République de Hongrie pour qu'elle complète sa part du projet en poursuivant les mêmes objectifs définis.

De plus, il faut construire un troisième sas pour l'écluse de Gabčíkovo. Les périodes d'attente sont particulièrement longues entre mars et octobre, à cause du grand nombre de navires touristiques. Les attentes sont encore plus prolongées en périodes de travaux de révision sur les portes des écluses, car ceci signifie qu'il n'y a qu'une seule écluse ouverte pour le trafic dans les deux directions. L'aménagement de la voie fluviale en aval de Budapest jusqu'à la frontière serbo-hongroise est également essentiel, car les grandes stations de transbordement de pétrole (les ports de Czepel et Szazhalombatta) se trouvent sur cette partie du fleuve.

Ces mesures pourraient considérablement renfoncer la rentabilité et la compétitivité des voies navigables, notamment dans les périodes de basses eaux. De cette manière, elles aideraient à réduire la conges-

tion des réseaux routiers des régions concernées. Il faut évidemment tenir compte d'autres enjeux importants aussi, comme par exemple la production d'électricité, la gestion des eaux (notamment la protection contre les hautes eaux), la protection de l'environnement et les intérêts du tourisme fluvial.

Le Danube jouera un rôle primordial dans l'intégration future de la communauté européenne. Avec l'adhésion de dix nouveaux membres, il est fort probable que les nouveaux flux de trafic se concentreront plutôt sur les routes que sur les voies ferrées. Seules les voies navigables disposent encore de réserves de capacités. Pourtant, les conditions techniques doivent correspondre aux standards européens pour que les voies navigables puissent constituer une alternative rentable et compétitive. Vu la portée européenne du projet, l'UECC fait appel aux institutions de l'UE à soutenir les mesures envisagées et même à réfléchir sur d'éventuelles contributions financières.

### ***Projets RTE***

La Commission européenne a proposé que l'UE va prendre en charge jusqu'à 30 % des coûts des projets RTE afin d'accélérer leur réalisation. Pour des projets transfrontaliers spéciaux et des travaux permettant de surmonter les difficultés géographiques, l'UE pourra même contribuer jusqu'à 50 % de l'investissement né-

cessaire. Vu l'amplitude des moyens budgétés et des coûts projetés, il est pourtant clair que ces investissements ne suffiront jamais pour financer tous les projets. Donc, seuls les projets déjà entamés ou les projets de courte réalisation auront une véritable chance d'obtenir des moyens de l'UE.

### ***Tunnels ferroviaires dans les Alpes***

Les projets ferroviaires en Suisse (NLFA) et en Autriche/Italie (tunnel de base du Brenner) sont sur la bonne voie. Les travaux sur la NLFA avancent comme prévu, et l'Autriche et l'Italie ont signé un traité sur la construction du tunnel du Brenner. Une société pour réaliser les travaux fut également fondée. La situation par rapport aux routes d'accès est pourtant moins satisfaisante. Puisque la construction de la

NLFA s'avère plus coûteuse que prévue, et étant donné que les Etats européens, y compris l'Allemagne, souffrent de problèmes financiers, l'aménagement de l'axe ferroviaire dans la vallée du Rhin et la construction des tunnels de Wisenberg et Zimmerberg semblent compromis. Pourtant, le manque de routes d'accès performantes réduira fortement l'utilité des transversales alpines.

