

BULLETIN III/2005

Editorial

Lors de son Assemblée générale à Linz, l'UECC a pris congé de Harald Bollmann avec de vibrants applaudissements pour son travail en tant que président de l'UECC de 2002 à 2005. Pendant sa présidence, l'UECC s'est occupé en premier lieu des problèmes portant sur les coûts de transport, la libéralisation des chemins de fer et l'aménagement du Danube. Avec ses résolutions et prises de position, l'UECC a pu contribuer à l'avancement de ces projets sur le plan européen. L'UECC tient à remercier très cordialement M. Bollmann pour son grand engagement et sa direction exemplaire de l'UECC.

L'Assemblée générale a élu à l'unanimité Dr. Bernd Menzinger en tant que nouveau président. M. Menzinger dispose de profondes connaissances en la matière, puisqu'il s'est occupé des questions de transport sur le plan national et international durant toute sa carrière professionnelle, soit dans l'expédition, l'aviation, le secteur ferroviaire ou les assurances. Nous souhaitons la bienvenue à M. Menzinger et nous nous réjouissons de pouvoir compter, sous sa direction, sur encore plus de progrès en faveur des intérêts de l'UECC.

Dr. Rainer Füeg
Secrétaire général

Sommaire

Page

Rapport d'exercice 2004/2005	2
Résolutions	2
Résultats des groupes de travail	4
Agenda 2005/2006	6

Septembre 2005

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>

Mél: r.fueeg@borisat.ch

Rapport d'exercice 2004/2005

1. Activités principales

En 2005, le Comité directeur de l'UECC s'est réuni deux fois, à l'occurrence à Cologne (D) et Linz (A). Entre autres, l'UECC s'est occupé des sujets suivants:

- le troisième paquet ferroviaire
- la directive sur les coûts de transport
- les projets transeuropéens de transport
- les maillons manquants et les goulets d'étranglement dans les infrastructures de transport, notamment sur le Danube et la liaison Rhin-Rhône et dans le delta Rhin-Escaut
- les systèmes de péages routiers en Allemagne, Autriche et Suisse
- les normes EURO pour les poids lourds.

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 demande l'aménagement rapide du Danube à l'est de Vienne (Bruxelles, janvier 2005)
- Politique européenne des chemins de fer – troisième paquet ferroviaire (Bâle, février 2005)
- Concepts techniques et économiques pour les navires adaptés aux fleuves (Cologne, avril 2005)
- Aménagement des écluses sur le Neckar (Stuttgart, juillet 2005)
- Prise de position par rapport au document de consultation sur "le programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables"
- L'UECC demande l'élimination rapide des goulets d'étranglement dans le corridor danubien (Linz, septembre 2005)

Résolutions

En coopération avec d'autres associations et entreprises, l'UECC a rédigé la résolution suivante en été 2005:

Allongement des écluses sur le Neckar

Les voies navigables et les navires fluviaux accomplissent 25 % des transports de marchandises dans le Baden-

- Prise de position sur la proposition de modification de l'eurovignette (Linz, septembre 2005).

2. Personnel

Le groupe national français a élu M. Bernard Bentz (Mulhouse) au Comité directeur. Il remplace M. Robert Arnaud.

3. Membres

Les Chambres de commerce Haute-Saône, Jura et la CRCI Bourgogne ont donné leur démission pour la fin de 2004. Le groupe national français compte désormais dix membres. En revanche, l'UECC a pu souhaiter la bienvenue à la Chambre de commerce de Haaglanden (NL) en tant que nouveau membre.

4. Finances

L'exercice de 2004 est bouclé avec un bénéfice de € 16'442.26. Ce résultat très positif est dû à l'augmentation des cotisations introduite l'année dernière, au taux d'échange de l'euro toujours fort par rapport au franc suisse, ainsi qu'à la fréquence toujours faible des réunions des groupes de travail.

Toutes les dépenses sont donc restées en dessous des valeurs budgétées, certaines étaient même beaucoup plus réduites qu'anticipées. Il a fallu enregistrer les cotisations du groupe national néerlandais ainsi qu'une partie des cotisations du groupe national français comme débiteurs.

Württemberg. Grâce à ces volumes, ils occupent la deuxième place parmi les modes de transport de marchandises dans cet Etat allemand. Sur le Neckar, environ huit millions de tonnes de marchandises sont transportées par an, ce qui correspond à environ 400,000 transports annuels par poids lourds.

Par rapport aux services routiers et ferroviaires, le transport des marchandises sur le Neckar offre plusieurs avantages et opportunités qu'il faut encore mettre en valeur. L'importance des voies navigables pour le transport de grandes quantités de marchandises se montre par le fait que les navires fluviaux acheminent d'énormes volumes de biens sur un réseau de voies navigables très restreint.

Tandis que sur le Rhin et la Moselle les entreprises de transport peuvent recourir à des ensembles de navires ainsi qu'aux navires d'une longueur de 135 mètres, le Neckar a des écluses qui ne permettent que le passage de navires d'une longueur maximale de 105 mètres. Même si la navigation intérieure sur le Neckar dispose encore des capacités supplémentaires d'environ 50 %, la mise en place d'une chaîne de transport continue sur l'eau jusqu'aux ports du Neckar devient de plus en plus difficile car les écluses sont trop courtes. Les transports par navire fluvial risquent donc d'être moins rentables.

Il faut donc rapidement entamer des mesures pour aménager les infrastructures pour la navigation intérieure sur le Neckar. Les associations et entreprises signataires de cette prise de position demandent de réhabiliter les écluses sur le Neckar et d'allonger au moins un des sas de 26 des 27 écluses pour permettre le passage de navires d'une longueur de 135 mètres. Il faut que les navires rhénans modernes et plus grands puissent utiliser le Neckar sans devoir transborder leurs charges en route. C'est la seule façon de créer des avantages tarifaires compétitifs pour la navigation fluviale.

Pour l'allongement des écluses il faudrait des investissements supplémentaires d'environ 80 millions d'euros (100 millions d'euros moins les 20 millions d'euros qui dans ce cas ne seront plus nécessaires pour réparer les installations anciennes). Dans le cadre des travaux il faut veiller à ce que les contraintes écologiques soient respectées – notamment en construisant des échelles à poissons.

Lors de son Assemblée générale à Linz (A), l'UECC a adopté les résolutions suivantes:

L'UECC demande l'élimination rapide des goulets d'étranglement dans le corridor danubien

L'UECC fait appel à la Commission européenne, au Conseil et au Parlement européens et leur demande de faciliter une meilleure utilisation des opportunités offertes par le corridor VII pour la navigation intérieure. Pour le moment, l'état de la voie navigable danubienne ne permet pas une exploitation rentable pour beaucoup de services de transport.

Certaines mesures (en Autriche, notamment) ont apporté quelques améliorations, mais leurs effets ne demeurent que régionaux. Pour les transports internationaux, il incombe à l'Union européenne de veiller à ce que le Danube soit capable de permettre la circulation des types courants de navires (bateaux à marchandises à grand moteur) sur l'ensemble du réseau fluvial entre la Mer du Nord et la Mer Noire pendant toute l'année.

Un goulet d'étranglement majeur se trouve sur le Danube entre Straubing et Vilshofen en Allemagne. L'UECC demande toujours une solution avec des étages de retenue qui garantisse une profondeur de déchargement d'au moins 2.50 m pendant les basses eaux de régulation (NBR).

Un autre obstacle empêchant la libre circulation des navires se trouve en aval de la centrale hydro-électrique de Gabčíkovo. Etant donné que la Hongrie a suspendu les travaux de construction à Nagymaros, le potentiel du projet commun auparavant convenu entre l'ancienne Tchécoslovaquie et la Hongrie ne peut pas être exploité. Pourtant, la réalisation du projet en Hongrie aurait un grand nombre d'avantages: une utilisation plus intensive du Danube pour la génération de l'électricité donnera un signal positif pour une politique énergétique durable. Avec une profondeur de déchargement de 35 décimètres, la navigation fluviale retrouverait des conditions idéales pour une exploitation rentable et pour l'expansion des services de transport. La réalisation du projet Gabčíkovo a ap-

porté des améliorations considérables par rapport à l'environnement écologique, la protection contre les inondations et l'approvisionnement avec de l'eau potable.

L'UE pourrait peut-être apporter son soutien au financement des projets dans les cas où les Etats membres ne peuvent pas réaliser les travaux eux-mêmes. L'UECC rappelle, en tant qu'exemple à suivre, l'élimination des dommages causés par la guerre civile à Novi Sad.

Prise de position sur la modification proposée pour la directive sur l'eurovignette

- L'UECC se félicite du fait que les ministres des Transports de l'UE se sont accordés, en avril dernier, sur le nouveau texte de la directive sur l'eurovignette et demande que le Parlement prenne une décision rapide. L'UECC rappelle notamment les points suivants:
- Il faut une affectation limitée des recettes des péages au secteur des transports.
- L'UECC dénonce l'accord politique des ministres des Transports selon lequel les coûts de construction survenus durant une période de 30 ans pourront être inclus dans le calcul des péages – cette proposition est considérée comme trop exagérée.
- Une internalisation des coûts externes sans une méthode de calcul harmonisée pour l'Europe pourra multiplier le nombre des redevances. Les investissements pour réduire les nuisances sonores pourront être qualifiés de coûts d'infrastructures s'ils peuvent être calculés à l'aide de méthodes uniformes pour l'ensemble du territoire de l'UE.
- Les droits d'utilisation des infrastructures ne sont pas un moyen adéquat pour affecter les coûts d'accident, car le risque d'avoir un accident dépend en premier lieu de chaque conducteur lui-même.

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

Douanes germano-suisse

- Il est difficile de calculer les coûts environnementaux et de les attribuer selon le principe du payeur-pollueur. En plus, une partie de ces coûts est déjà payée par la taxation de certaines sources d'énergie (la taxe sur les produits pétroliers, par exemple). L'UECC approuve donc le texte proposé par les ministres des Transports en tant que version maximale, mais elle rejette strictement toute affectation des coûts externes qui va au-delà de cette proposition.
- L'UECC est contre une nouvelle différenciation des montants des péages.
- L'UECC prend toujours position pour une définition restrictive et exacte des régions sensibles. Elle approuve la décision des ministres européens des Transports de ne pas inclure les agglomérations dans les régions sensibles et elle demande une définition plus précise du terme "régions alpines".
- Quant au financement croisé, des cas d'exception bien définis sont acceptables, dans certaines conditions. L'UECC soutient la position des ministres des Transports, selon laquelle un pourcentage jusqu'à 15 % est permis et pour les tronçons RTE transfrontaliers un supplément jusqu'à 25 %, pourvu que ce financement croisé se limite à des projets RTE qui concernent le même corridor de transport où se trouve le tronçon routier pour lequel un supplément de péage est demandé.
- En principe, l'UECC approuve la proposition des ministres des Transports selon laquelle les montants de péages réduits par un maximum de 13 % pour des utilisations fréquentes seront permis.

Comme toujours, vous trouverez toutes les résolutions et prises de position de l'UECC sur Internet à: www.union-ihk.org.

D'après une étude faite par les Chambres de commerce de Hochrhein-Bodensee et Bâle en coopération avec l'Association régionale Hochrhein-Bodensee, 6600 poids lourds par jour passent par les postes de douane germano-suisse entre Weil am

Rhein/Bâle et Waldshut/Koblenz. A cause de l'interdiction de circuler pendant la nuit imposée aux poids lourds en Suisse entre 22.00 et 05.00 h et aux formalités douanières, on constate régulièrement des bouchons à tous les postes de douane germano-suisse. On table sur une croissance de plus de 3 % par an du trafic routier de marchandises à travers les frontières. L'étude prévoit donc que, avec une croissance moyenne de 3.3 % par an, les coûts causés par de tels délais s'élèveront à 116 millions d'euros d'ici l'an 2015.

Bourse du transit alpin

La politique suisse des transports vise à réduire le trafic routier des marchandises à travers les Alpes à 650'000 trajets par an d'ici l'an 2009. La "bourse du transit alpin" est considérée comme un moyen pour atteindre cet objectif. Elle vend des droits de transit qui permettent le passage alpin à une période déterminée. Deux options sont proposées:

Cap-and-Trade:

Ce système détermine la quantité totale des trajets de transit permis. Les 650'000 trajets sont ensuite attribués selon des critères quantitatifs de la loi fédérale visant à transférer sur le rail le trafic de marchandises à travers les Alpes. Selon la décision politique, les droits de transit pourront être cédés gratuitement, vendus à un prix fixe ou mis aux enchères. Dans le cas d'une mise aux enchères, les analystes tablent sur une réduction de 300'000 trajets par an, si le prix s'élève à CHF 200,00. Si le prix est CHF 300,00, une réduction de 450'000 trajets annuels semble probable. Pourtant, dans ces circonstances, il est à craindre qu'une grande partie du trafic de transit se déplace vers d'autres corridors, sauf que ce modèle soit appliqué à tous les pays alpins.

Management des slots

Il s'agit ici d'un système de réservations. Les droits de transit sans attente ne seraient valables que durant certains créneaux horaires. La participation à ce système sera volontaire, mais la réservation sera payante. La quantité des slots à dis-

position et la durée des créneaux horaires pendant laquelle un trajet de transit sans attentes pourra être garantie seront décisives. Dans ce système, les prix varieront selon le volume de trafic projeté pour chaque jour. A des jours avec des volumes normaux de trafic, un droit de transit pourra coûter CHF 20,00, à des jours avec des grands volumes de trafic, le montant dépassera les CHF 100,00.

Poussières fines

Presque toutes les Chambres membres peuvent faire part de nouvelles réglementations concernant la réduction des poussières fines. Par exemple, la ville de Stuttgart a introduit une loi interdisant le transit de poids lourds, indépendamment de leur niveau d'émissions. Le texte final de la loi sur la protection de l'air n'a pas encore été décidé. Berlin envisage aussi des interdictions de circuler pour les poids lourds, mais en fonction de leur niveau d'émissions. Quelques communes au Tyrol du Sud introduiront également une interdiction de circulation. Vienne (A) étudie actuellement un projet de loi qui vise à interdire le transit de tous les poids lourds des classes EUR 1 et EUR 2. La ville de Munich élabore elle-aussi une proposition pour l'interdiction des poids lourds de plus de 7.5 tonnes, indépendamment de leur niveau d'émissions.

Les membres du groupe de travail sont tous d'avis que l'élaboration des réglementations par rapport à la protection contre la pollution de l'air n'a pas été faite avec suffisamment d'attention, de sorte que certains objectifs sont peu réalistes.

De plus, le groupe de travail s'est occupé des thèmes suivants lors de sa réunion en août dernier: Dispositions sociales de l'UE pour le transport routier de marchandises, taxes sur les véhicules à moteurs aux Pays Bas et le TGV Rhin-Rhône. La CCI de Mulhouse a élaboré une nouvelle prise de position, dans laquelle elle prie le Ministre français des Transports de faire en sorte que l'échéancier déjà convenu (lancement du chantier à la mi-2006, mise en service de l'équipement en 2011) soit respecté.

L'adoption de la directive sur les coûts de transport et l'élaboration d'une prise de

position sur le Mid-Term-Review du Livre Blanc de l'UE sur la politique des transports
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@ihk.niederrhein.de

Lors de sa réunion des 22/23 août 2005 à Bratislava, le groupe de travail "Voies d'eau" a pu s'informer à fond sur le projet Gabčíkovo-Nagymaros. Il a également eu un entretien et un échange de vues avec des représentants du ministère slovaque des Transports, de la Poste et des Télécommunications. La Slovaquie a salué le soutien de l'UECC et a demandé qu'elle continue de s'engager pour la réalisation du projet Gabčíkovo-Nagymaros. L'UECC a rédigé une nouvelle résolution à cet effet à l'intention de l'Assemblée générale à Linz. En outre, le groupe de travail a étudié les mesures contre les hautes eaux et leur impacte sur la navigation intérieure – qui ont suscité un débat particulièrement controversé aux Pays Bas. Sur le Bas Rhin, les mesures déjà entamées ont presque terminé toutes activités commerciales. La construction de nouveaux ports ou l'extension des installations existantes ne sont plus possibles. Le problème est encore aggravé par les exigences de la politique

ports jusqu'à 2010 seront les thèmes prioritaires pour les prochains six mois.

de l'environnement (directive sur les voies d'eau, FFH, protection des oiseaux). Les Chambres membres néerlandaises ont mené une enquête sur la base de laquelle elles rédigeront une prise de position de l'UECC.

Le groupe de travail a aussi élaboré une prise de position sur le document de consultation "programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables". Pour la première fois, l'UE met l'accent sur l'ensemble des divers systèmes de navigation intérieure européenne. Ceci est à saluer. L'objectif de créer un cadre juridique uniforme a toujours été une demande prioritaire de l'UECC. Pourtant, la prise de position souligne également des points critiques: la fonction future des commissions des fleuves n'est pas clairement définie. Le document de consultation ne mentionne non plus le rôle important que jouent les chargeurs et expéditeurs. Ils ne sont nommés en tant qu'acteurs. Par conséquent il est à craindre que des processus logistiques ne soient pas suffisamment tenus en compte. Le programme d'action risquera donc de demeurer sans effet.

Agenda 2005/2006

Comité directeur:

19/20 janvier 2006

Zurich (CH)

8/9 juin 2006

Belgique

14/15 septembre 2006

Pays Bas

Assemblée générale:

14/15 septembre 2006

Pays Bas

Groupe de travail "Voies d'eau"

5/6 décembre 2005

Rotterdam (NL)

Groupe de travail "Transports"

5/6 décembre 2005

Rotterdam (NL)