

Procès-verbal de la 41ème Assemblée générale de la CITraP Suisse

Samedi 13 juin 2015, Weil am Rhein, restaurant Ott's Leopoldhöhe

Partie statutaire: de 13h45 à 14h15

La Présidente Bea Heim ouvre l'assemblée après le plat principal du repas de midi. Selon la liste des présences 45 personnes y participent.

Ordre du jour:

1. Nomination des scrutateurs
Martin Bitter, Willi Pfeiffer et Hansruedi Rohn sont nommés.
2. Approbation du procès-verbal de l'AG 2014 sur le Lac de Brienz (voir www.citrap.ch)
Comme annoncé, le procès-verbal a pu être lu sur la page d'accueil du site, il est accepté dans commentaires, et avec remerciements, incluant ceux à Pierre Hofmann pour la traduction en français.
3. Rapport annuel de la Présidente (texte complet sur la page d'accueil du site www.citrap.ch)
 - AG 2014, objets habituels à l'ordre du jour, élection de Hugo Fessler au Comité central. Ensuite exposé d'Alf Arnold, de l'Initiative des Alpes, au sujet du 2ème tube routier au Gothard. La CITraP Suisse adopte la résolution "2ème tube routier au Gothard inutile - grâce au chemin de fer". Visite des chutes du Giessbach et de l'exposition sur les 175 ans de navigation sur le lac de Brienz.
 - Questions tarifaires, consultation sur le prix des sillons. Planifié: calcul d'un facteur d'usure avec charge supplémentaire pour le trafic voyageurs. La CITraP est sceptique et demande un report des hausses tarifaires: comparaison avec les coûts en baisse du trafic individuel motorisé.
 - Participation à l'association contre le 2ème tube routier au Gothard: envoi de formulaires de signatures via les sections, participation financière. Plus de 125'000 signatures récoltées, dont 75'000 vérifiées, remises le 13 janvier 2015, vote en 2016.
 - Communiqués de presse sur les sujets suivants (textes complets sur le site de la citrap.ch):
 - Transports dangereux (dangereux de transports dans les tunnels routiers)
 - Téléphonie mobile dans les trains ("n'est pas une tâche de l'état")
 - Routes nationales et fonds pour les agglomérations (FORTA)
 - Pétition concernant les trains de nuit
 - Conférence des présidents le 15 avril 2015 au siège social des CFF à Berne Wankdorf. Exposé de Jürg Stöckli, responsable de CFF Immobilier, sur les projets de cette division. Echange d'information entre les présidents de sections.
 - On rappelle avec regret la dissolution de la section Suisse centrale: environ 70 membres sont devenus des membres directs de la CITraP Suisse, 30 membres ont démissionné. En revanche on s'est réjoui de la fondation de la section neuchâteloise. Madame Boillat, présidente de la section, est saluée.
 - Félicitations et soutien à la section de Haute-Argovie pour sa campagne à l'occasion de son 10ème anniversaire: train spécial en fin de soirée du 5 juin de Berne à Huttwil à titre de démonstration du comblement de cette lacune de cadence.
4. Comptes 2014
Hugo Fessler présente les comptes annuels. Revenues 9'694.50, dépenses 20'582.40 dont la contribution de 11'000 CHF à la campagne FAIF, dépenses supplémentaires. Le bilan se clôt avec un déficit de 10'887.90 CHF; la fortune de l'association se monte à fin 2013 à 39'395.60 CHF.
5. Rapport des vérificateurs, décharge du comité
Stephan Maurer lit le rapport des vérificateurs. Il explique ensuite que le second vérificateur, Martin Kindler, n'a pas signé les comptes et a donné sa démission. Pour le remplacer, Peter Plattner de la section de Suisse nord-occidentale, s'est déclaré prêt à examiner les comptes en tant que 2ème vérificateur. Dès lors toutes les pièces justificatives et les paiements ont été intégralement vérifiés et trouvés exacts. L'assemblée approuve la proposition d'acceptation des comptes et de décharge du trésorier et du Comité central. Urs Schopfer de la section bernoise veut savoir pourquoi Martin

Kindler n'a pas signé, Stephan Maurer explique qu'il n'a pas été possible de réunir les vérificateurs.

6. Fixation des cotisations

Membre direct: simple 25.- CHF, collectif 40.- CHF

Contribution des sections: simple 4.50 CHF, collectif 16.- CHF

La proposition de laisser les montants inchangés est acceptée.

Hans Meiner informe à cette occasion qu'une hausse des contributions de membres des sections a été discutée lors de la Conférence des présidents. Les montants de cotisation des sections et de contribution à la CITraP Suisse sont en partie inchangés depuis la fondation de l'association, il y a 40 ans. La CITraP Suisse désirerait d'une part avoir une plus grande marge de manoeuvre pour le soutien de campagnes (ainsi 10'000 CHF ont été engagés tant pour FAIF que contre le 2ème tube routier du Gothard). D'autre part le Secrétariat doit être revalorisé de manière à permettre une présence accrue et plus professionnelle de la CITraP Suisse. Si par exemple une section haussait sa cotisation de 20 CHF à 30 CHF, la contribution à la CITraP Suisse pourrait être augmentée de 4.50 CHF à 10 CHF. Le Comité central poursuivra ce thème en consultation avec les responsables de sections.

7. Budget 2015

Celui-ci prévoit des recettes de 12'000.- CHF et des dépenses de Fr. 21'000.- CHF, d'où un déficit de 9'000.- CHF. Ceci s'explique par les 10'000.- CHF versés à l'association contre le 2ème tube routier du Gothard. Dans les recettes est inclus le paiement pour 2015, un peu supérieur à 2000 CHF, des membres de la section dissoute de la Suisse centrale qui sont devenus membres directs de la CITraP Suisse.

8. Elections

2013 était une année d'élections, la durée du mandat est de 4 ans. 2015 n'est pas une année d'élections. Il n'y a pas de démissions.

On se réjouit de ce que le président du VöV Zurich (Section de la CITraP). Peter Anderegg, se soit déclaré prêt à représenter cette section au Comité central. Il n'est pas présent à l'AG et renseigne à son propre sujet: né à Zürich en 1951, études d'ingénieur FH en mécanique, a travaillé à l'EMPA (laboratoire fédéral d'essai des matériaux) à Dübendorf, en particulier sur l'observation à long terme des ponts, incluant des publications sur le sujet. En politique, Conseiller d'Etat (PS) zurichois, vice-président de la commission Energie, trafic et environnement. Président du VöV Zurich depuis 2013.

L'assemblée élit à l'unanimité Peter Anderegg au Comité central.

9. Traitement des propositions des sections ou des membres individuels (les propositions doivent parvenir au comité dix jours avant l'assemblée générale). Il n'y a pas de propositions.

10. Divers

- Klaus Rodeck, section de la Suisse nord-occidentale, critique la limitation à 3000 CHF de la déduction des frais de transport, on devrait pouvoir déduire les frais effectifs d'utilisation des tps. L'assemblée le contredit clairement, puisque la limitation vise le TIM. Sur ce point les cantons suivent la Confédération de manière différenciée: par ex. Berne a fixé la limitation au prix de l'AG de 1ère classe - ce avec quoi Klaus Rodeck se satisferait. La CITraP est clairement en faveur d'une limitation à 3000 CHF, dans le sens de FAIF.

- Claude Hänggi, section de Berne, est dérangé par les nombreux billets à prix réduit des CFF et à la tendance vers des tarifs différenciés. Hans Meiner, membre du Conseil-clientèle des CFF, explique que ce n'est pas une idée des CFF, mais bien davantage une demande du surveillant des prix, au vu des hausses de tarif, pour permettre des économies à la clientèle des tps au moyen de telles offres..

- Stephan Maurer, présidente de la section de la Suisse nord-occidentale, a organisé la journée en cours. En matinée le programme comprenait un exposé de Simon Oberbeck dans la salle de réunion de la fondation "Brasilea" de la société Basler Rheinschiffahrt, puis un trajet en bateau à travers le Bassin no 2 jusqu'au Dreiländerbrücke, et enfin une circulation sur la nouvelle ligne de tram jusqu'à Weil am Rhein, où un très bon repas est servi chez Ott's Leopoldhöhe. La présidente remercie Stephan Maurer pour la bonne organisation et le programme intéressant.

- Les notes de l'exposé de Simon Oberbeck figurent à l'Annexe à ce procès-verbal.

Annexe

Programme de la matinée: Visite des Ports bâlois du Rhin

Notes sur l'exposé concernant les Ports bâlois du Rhin

Orateur: Simon Oberbeck, responsable en charge de la communication et de la politique des transports, Ports suisses du Rhin à Bâle

Simon Oberbeck salue les hôtes et les remercie pour leur visite et leur intérêt. A l'aide de nombreux graphiques et illustrations il informe sur la situation du trafic de fret dans les ports de Bâle.

Les Ports suisses du Rhin à Bâle (Schweizerische Rheinhäfen Basel) sont une société de droit public, en possession des cantons de Bâle Ville et Bâle Campagne. Ils emploient 40 collaborateurs et collaboratrices. Le port est accessible publiquement, contrairement à d'autres ports rhénans comme par ex. Hambourg.

Des sociétés-filles sont le Hafenbahn Schweiz AG (chemin de fer du port de Bâle, participation 100%), la Société des ports du Rhin D-Weil am Rhein (participation 38%). Il y a de plus un joint venture avec les Ports du Rhin Bâle-Mulhouse-Weil.

La mission consiste à gérer la plaque tournante logistique tri-modale (bateau, chemin de fer, route). 60% des marchandises déchargées à Bâle continuent en train. La part de l'importation totale en Suisse se monte à 12%, elle atteint 25% pour les conteneurs et 30% pour l'importation d'huiles minérales, avec une tendance à la hausse.

La navigation fluviale sur le Rhin est fiable; l'accès à la mer est juridiquement garanti par les Actes de Mannheim. La navigation est rarement hors service, "il y a davantage de jours de grève à la DB que de journées de hautes eaux sur le Rhin". Le port maritime de Rotterdam poursuit actuellement le but de faire progresser le transfert modal de la route sur les bateaux et les trains.

Avec une capacité de 348 TEU ("twenty-foot equivalent unit" = environ le volume d'un conteneur court) un convoi moderne de 2 bateaux accouplés correspond à 116 wagons de 4 essieux, ou à 174 poids lourds routiers.

Le port se compose de 3 parties: Kleinhünigen, Birsfelden et Muttenz ("Auhafen"). En 2014 les catégories de fret comprenaient: huiles minérales 39%, matériaux pierreux 20%, denrées alimentaires 14%.

Un projet commun entre CFF Cargo et les Ports suisses du Rhin est la construction d'un nouveau terminal de conteneurs tri-modal "Bâle Nord" avec un nouveau bassin situé sur l'emprise de l'ancienne gare de marchandises. Horizon 2018-2020. Capacité de 200'000 conteneurs, soit 300'000 TEU par an. La Confédération assume 80% des coûts.

Ceci rendra possible un développement urbanistique dans le secteur de Kleinhünigen, où se situent actuellement de nombreuses affectations de terrain provisoires. "Bâle Nord" permettra de libérer une grande partie de ces terrains pour des affectations définitives.

Stephan Maurer complète en relevant que la situation actuelle entraîne beaucoup d'inefficience (par ex. trains vides), une situation qui changera avec "Bâle Nord".

Questions du public:

- Taxes portuaires: les entreprises paient une taxe de base, et des taxes basées sur le tonnage; ces taxes sont plutôt modérées.
- Acceptance par les communes, lors d'utilisation de terrain pour des installations portuaires; la valeur ajoutée serait plus élevée pour des constructions d'immeubles locatifs: ceci est compensé par le grand intérêt du port.
- Y a-t-il des projets concrets pour la surélévation du Pont du Milieu (Mittlere Brücke) dans l'intérêt de la navigation fluviale: il n'y a pas de projet concret, mais l'intérêt existe à Birsfelden et à Muttenz; jusqu'à une réalisation il coulera encore beaucoup d'eau dans le Rhin.
- Des ports-francs? il n'y en a plus dans la région bâloise.

Stephan Maurer remercie pour l'exposé très informatif et remet un petit présent à Simon Oberbeck.