



NAVIGATION 01

28.2.2005

La vie de l'ASNAV

01-001 Changements dans l'organisation de l'ASNAV – Un nouveau Président

La dernière assemblée générale ordinaire de l'ASNAV s'est déroulée le 1^{er} juillet 2004 au *Centre Patronal* à Paudex (VD) sous la présidence de M. **Denis Wicht** qui salua dans l'assistance M. le Conseiller national Josef Zysiakidis, auteur d'une motion parlementaire demandant la réalisation du canal transhelvétique.

Lors de son élection à la présidence en 2003, M. Wicht avait présenté ses objectifs : 1) rechercher des fonds – 2) réactualiser les études – 3) réanimer l'association et les sections par des actions concrètes. En fait, la récolte de fonds a été décevante, ce qui paralysa les projets d'activités nouvelles. Une refonte de nos structures s'avérait donc nécessaire, allégée et financièrement supportable. Le Comité central finit par trouver une solution visant à créer de nouvelles synergies entre la présidence et le secrétariat. Ne pouvant assumer eux-mêmes cette solution, M. **Denis Wicht** (Président central) et **Jean-Pierre Siggen** (Secrétaire central, Directeur de l'*Union patronale du canton de Fribourg*) **ont demandé d'être déchargés de leurs mandats** respectifs, tout en restant de fervents supporters de l'ASNAV et de la navigation en général.

M. Wicht présenta dès lors son successeur pressenti qui finalement accepta de relever le défi. Il s'agit de M. **Gérard Ducarroz**, Vice-président central actuel et Président de la section fribourgeoise il y a environ 25 ans, qui travailla en Belgique, parallèlement à ses études, aux côtés de son père, affréteur fluvial. C'est dire s'il connaît la navigation commerciale. Licencié ès sc. commerciales et consulaires, spécialiste en économie internationale, M. Ducarroz fut chef du service Information et documentation extérieures, puis chef du service Conseil à l'exportation à l'*Office suisse d'expansion commerciale OSEC*, à Lausanne, Directeur de la *Chambre fribourgeoise du commerce et de l'industrie (CFCI)* durant 19 ans et Député libéral-radical au Grand Conseil fribourgeois durant 15 ans. Il dirige aujourd'hui sa propre société, *Ducarroz Information Marketing DIM S.A.*, est administrateur et fondateur de quelques associations et sociétés et vient de prendre la présidence de l'*Import / Export Club IEC*. **M. Gérard Ducarroz fut élu Président central de l'ASNAV par acclamations. DIM S.A. à Neyruz (FR) assumera le secrétariat central.**

D'emblée, M. Ducarroz souhaita l'institution d'un véritable **Bureau central** et être entouré de deux Vice-Présidents, un romand et un alémanique. Furent élus aussi par acclamations comme **Vice-présidents** : M. **Claude Tilleu**, Président de la section Vaud (AVNF), géomètre officiel EPF, Chavornay (VD) et M. **Franz Brüttsch**, Président de la section Ostschweiz, membre de la direction du Groupe *KIBAG*, Zurich. Mme **Hélène de Morsier**, trésorière de la section de Genève (AGNF) a accepté de fonctionner comme **secrétaire** du Bureau et du Comité central, chargée des procès-verbaux.

Le Comité central a été réélu incorpore (à l'exception de MM. Wicht et Siggen démissionnaires). M. Brüttsch, nouvel élu Vice-président central, s'est offert pour améliorer les contacts entre l'ASNAV et la Suisse alémanique, notamment par la traduction de documents. Notre Président d'honneur, M. Jean-Didier Bauer (excusé pour raison de maladie) s'est déclaré prêt à collaborer avec la nouvelle équipe en matière d'information sur la navigation. Enfin, Me Thierry Du Pasquier, Président de *Transhelvetica S.A.* assure l'ASNAV de son appui.

Sans entrer dans les détails, M. Ducarroz esquisse son **programme** qui, en dépit des finances, lui semble réalisable. En premier lieu, la création d'un nouveau site Internet de l'ASNAV (en français et en allemand) et la diffusion par courrier électronique, auprès des membres et des autorités, de bulletins d'informations réguliers sur la navigation. Il aimerait organiser certaines *manifestations* avec les sections et d'autres partenaires, rencontrer à nouveau certains décideurs aux niveaux communal, cantonal et fédéral. Enfin, il souhaite vivement jeter les bases d'un véritable « Réseau navigation » en mettant le site Internet ASNAV à disposition de toutes les associations et entreprises proches de la navigation en général, y compris la navigation de plaisance, ce que souhaitent d'ailleurs certains membres présents à l'assemblée.

Au nom de l'ASNAV, M. Ducarroz remercie M. **Denis Wicht**, qui a fait du bon travail (fort mal récompensé) durant son année de présidence et M. **Jean-Pierre Siggen** (et *l'Union patronale*) qui, durant plus de 5 ans, a tenu le secrétariat central avec soin et un grand professionnalisme.

Nouvelle adresse du secrétariat central : **La Croix 18 - 1740 Neyruz FR**
Tél./ fax : **026. 477 31 31**

Nouvelle adresse E-mail : asnav@amail.ch

Nouveaux sites Internet de l'ASNAV : www.navigationsinterieure.ch et www.asnav.ch
www.binnenschiffahrt.ch (sera opérationnel au printemps 2005)

01-002 Démarche de l'ASNAV - Plans sectoriels des transports, un espoir ?

Suite à une consultation de l'année 2003, à laquelle les associations liées à la navigation avaient aussi participé, la Confédération doit désormais développer un instrument de planification applicable à long terme aux transports publics et privés. *L'Office fédéral du développement territorial (ODT / ARE)* a été chargé de coordonner les projets d'infrastructures encore nécessaires, cela en collaboration étroite avec les deux offices directement concernés : l'*OFT / BAV (Office fédéral des transports)* et l'*OFROU / ASTRA (Office fédéral des routes)*. Cet instrument de planification, appelé « **Plan sectoriel des transports / Sachplan Verkehr** », devra justifier les futures décisions politiques, qu'elles soient au niveau fédéral ou cantonal, en collaboration avec les pays voisins. Mais il faut malheureusement constater que le « mode navigation » n'est pratiquement jamais évoqué dans les documents fédéraux y relatifs; cela malgré que le *TCS* et l'*ATE / VCS* l'aient mentionné positivement lors de la consultation fédérale. S'agit-il d'un boycott ou d'un oubli incompréhensible ?

Aujourd'hui, Il existe peut-être à nouveau **un espoir au sujet de la navigation** dans les futures planifications intermodales de notre pays! En effet, suite aux nombreuses réponses à la consultation fédérale sur les plans sectoriels des transports « rail / transports publics / routes », les administrations directement concernées ont organisé le 9 décembre 2004 à Berne une information et une discussion générale sur l'avenir des transports en Suisse. La partie « Programme » du plan sectoriel devra être présentée en 2005 au Conseil fédéral pour approbation. Cette séance a été organisée à Berne par l'*ODT / ARE* en présence de nombreuses associations, et des offices fédéraux intéressés. **L'ASNAV y était représentée par M. Walter-U. Knobel-Jomini**, Ing.dipl. EPFL / SIA / VSS, membre des comités ASNAV et ASTL .

A Monsieur Knobel, il a été certifié **que la navigation fluviale ou lacustre serait désormais prise en considération dans le futur plan sectoriel des transports**. Cette déclaration a été faite par M. Pierre-Alain Rumley, Directeur de l'*ODT / ARE* et son adjoint M. Michel Matthey, sans objection des autres participants. Etaient également présents: MM. Max Friedli, Directeur de l'*OFT / BAV*, Rudolf Dieterle, Directeur de l'*OFROU / ASTRA*, les représentants de l'*OFEPF / BUWAL*, de l'*OFAC / BAZL* et les délégués de 15 associations suisses directement concernées (*TCS, ACS, VCS, ASTAG, FRS, LITRA, ASPAN etc.*). Rappelons d'autre part que le Chef du *DETEC / UVEK (Département fédéral de l'environnement, des transports, et des communications)*, M. le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger avait exprimé sa sympathie pour la navigation rhénane sur le bateau qui le ramenait à Bâle en été 2004...!

(ASNAV – Walter Knobel – 2.1.05)

Manifestations – Foires - Expositions

01-003 Genève – Conférence sur le Rhône entre Lyon et Seyssel

Une conférence sur « **l'aménagement du Rhône entre Lyon et Seyssel** » sera donnée à Genève

mardi 2 mars 2005 de 12h00 à 13h00
à l'Ecole d'Ingénieurs de Genève (EIG)*

par Monsieur **Christian JIMENEZ** de la *Compagnie Nationale du Rhône (CNR)*.

A cette occasion est organisée une **exposition de photos de M. Roland KAHLMANN**, journaliste à Berne, sur le thème « **Le Bugey .- Aménagement et équipement du Rhône supérieur** »

* EIG – Rue de la Prairie 4 – 1202 Genève

(ASNAV – 22.2.05)

La navigation sur le plan suisse

01-004 Projets actuels concernant la navigation en Suisse

Dans le cadre de la complémentarité des systèmes de transports terrestres, la navigation n'est pas assez (sinon pas du tout...) prise en considération en Suisse. Pourtant, ce mode de trafic utilitaire lacustre ou fluvial pourrait jouer un rôle plus important comme le montre, par exemple, le succès des **chalands de gravier et de sable** (3 à 4 millions de t par an) et des **des bacs à voitures** (1,5 millions de véhicules traversés par an entre Horgen et Meilen au lac de Zürich, et au lac de Constance). A côté de la navigation touristique ou de plaisance, le trafic marchandises sur l'eau doit absolument être pris en considération dans l'optimisation des modes de déplacements, cela afin de soulager le nombre toujours croissant des embouteillages.

Un des projets les plus réalistes à envisager est la **prolongation de la navigation rhénane en amont de Bâle** jusqu'à l'embouchure de l'Aar à Full (Argovie) Grâce à un transfert modal partiel sur le Rhin de Bâle à Full, les passages transjurassiens pourraient être soulagés, par exemple au tunnel routier du Belchen (A2). L'ASNAV appuie dans ce domaine la société soeur *VWR (Vereinung für die Weiterführung der Rheinschiffahrt)*. Un très intéressant article consacré à ce projet a été publié par notre Président d'honneur, M. **J.-D.-Bauer** en mai 2002 dans notre revue *ASNAV / SBSV*. M. **Hansruedi Züger**, Président de la *VWR*, a publié au printemps 2004 un «*Album d'informations: avenir de la navigation sur la Haut-Rhin*», qui démontre l'entière faisabilité du trafic fluvial entre Rheinfelden et l'embouchure de l'Aar.

Parmi les autres projets réalistes figure aussi le **raccordement** du centre intermodal rail-route de **Chavornay/VD** et de son port-franc **avec un canal navigable jusqu'au lac de Neuchâtel**.

Quant au lac Léman, l'ASNAV serait favorable à la mise en exploitation d'un **bac à voitures** à la hauteur de **Nyon ou Genève**. Dans l'éventualité d'un bac dans la Rade genevoise, celui-ci serait activé jusqu'à la construction ultérieure éventuelle d'un tunnel sous-lacustre. Cette idée est celle de notre partenaire l'*ASTL (Association de soutien aux traversiers du Léman)*, dont le siège est à Nyon. Cet objectif peut être mis en relation avec la prochaine mise en service de la **liaison France-Nyon** en faveur des frontaliers par la **CGN (Compagnie générale de navigation sur le lac Léman)**, ainsi que de l'augmentation de l'offre des liaisons lacustres par les **Mouettes genevoises** dans la rade avec les *TPG (Transports Publics Genevois)*.

Les bacs très fréquentés du Lago Maggiore, des lacs de Zurich et de Constance, ainsi que les excellents exemples de la navigation fluviale à l'étranger montrent que les voies navigables doivent être davantage prises en considération. Cela également dans la cadre du trafic d'agglomération.

(ASNAV – Walter Knobel – 15.2..05)

01- 005 Navigation sur les lacs suisses : hausse de fréquentation en 2004

Les bateaux sur les lacs et rivières suisses ont transporté l'an dernier 13,1 millions de passagers, soit 100 000 de plus que durant l'été caniculaire 2003. Pour la *LITRA (Service d'information des transports publics)*, le bel été 2004 notamment a contribué au maintien du niveau. Le nombre de passagers a été plutôt faible au printemps, mais le mois de mai a déjà compté des jours aux températures estivales. En juin, un niveau d'eau élevé a imposé quelques restrictions de navigation, notamment sur le lac de Thoue ainsi que sur le Rhin. De belles journées automnales ont ensuite permis de clore la saison de manière satisfaisante.

La barre des 12 millions de passagers, régulièrement dépassée depuis 1989, a ainsi à nouveau été aisément franchie. Les Mouettes genevoises et la société de navigation de Rorschach (SG), notamment, ont enregistré une hausse de la fréquentation remarquable, note la *LITRA*.

Pour 2004, c'est le lac des Quatre-Cantons qui arrive en tête avec 2,4 millions de passagers, devant le lac de Zurich Horgen-Meilen (2,3), le lac de Zurich (1,5) et le lac Léman (1,4).

(*LITRA - ATS- Swissinfo – 18.2.05*)

01-006 Une brochure pour découvrir les traces du canal du Rhône au Rhin

On devine aujourd'hui son lit dans *le Mormont* entre Orny et Eclépens, tandis que la plaine de l'Orbe s'en sert désormais comme collecteur pour les eaux de drainage. Le canal du Rhône au Rhin, ambitieuse entreprise du XVII^{ème} siècle a laissé des traces dans le paysage. *Patrimoine suisse* a publié une brochure intitulée « **Le canal d'Enteroches** » que l'on peut obtenir gratuitement en consultant le site Internet www.patrimoinesuisse.ch ou par téléphone 01. 254 57 00.

Rappelons que, commencée en 1636, la première étape entre Yverdon et Enteroches s'est achevée rapidement en 1640, puis la liaison jusqu'à Cossonay n'aboutit que 8 ans plus tard. A l'époque, le canal ne servira qu'au commerce local (surtout sel et vin) et son exploitation fut arrêtée en 1829. C'est pour cela qu'existent l'ASNAV et *Transhelvetica SA*.

(*ASNAV – 24.11.04*)

01-007 Ports de Bâle : + 1 % du trafic total en 2004

En 2004, 6'220'892 t sont arrivées au ports de Bâle , soit une diminution de 1,2 % et 1'024'737 t en sont sorties, soit une croissance 17,2 %.. Le trafic total a donc atteint quelque 7'245'629 t, en augmentation moyenne de 1% par rapport à 2003.

Toujours en 2004 par rapport à 2003, les résultats sont les suivants en tonnages pour chaque port :

<u>Bâle-Ville</u> :	+ 0,8 %	dont :	Kleinhüningen - 0,5 %,	St. Johann +11,5 %
<u>Bâle-Campagne</u> :	+ 1,2 %		Birsfelden + 5,7 %,	Auhafen - 2,5 %

Les statistiques complètes sont à disposition (en allemand)

(*Rheinschiffartsdirektion Basel – 1.05*)

La navigation sur le plan international

01-008 UE - Transport de marchandises par voie navigable intérieure (1990-2002)

Dans l'Union Européenne, le transport de marchandises par voie navigable intérieure représente 7 % de l'ensemble des transports intérieurs, alors que la part des transports par route, par chemin de fer et par conduites s'établit à respectivement 75 %, 13 % et 5 %.

En 2002, le volume total de ce mode de transport a atteint 445 millions de tonnes dans l'UE. La part des transports nationaux et internationaux s'est établie à respectivement 48 % et 52 % (*% basés sur le transport de chargements nationaux et internationaux*).

L'Allemagne et les Pays-Bas sont les deux pays qui contribuent le plus à cette activité. En 2002, leur part dans le transport de biens en Europe représentait près de 74 % des marchandises *transportées* (*% basés sur le transport de chargements nationaux et internationaux*).

Au niveau national, les minerais bruts ou manufacturés et les matériaux de construction constituent ~ la moitié des biens transportés par voie navigable intérieure. Les auto-moteurs transportent 79 % des biens.

54 % des biens sont transportés sur des distances comprises entre 150 et 499 km. 45% de ces distances se situent en territoire allemand et néerlandais.

4 nouveaux pays (République Tchèque, Hongrie, Pologne, Slovaquie) augmentent le volume des transports de marchandises par voie navigable intérieure de 8 % (*chiffres de 2000*).

Plan du document annexé (8 pages) :

- 1) Ventilation du transport de marchandises d'après le type de transport
- 2) Type de biens transportés
- 3) Types de bateaux et distances parcourues
- 4) Transport de marchandises dans les pays d'Europe orientale.

(Eurostat – 19.8.04)

01-009 Surcharge dans les ports de Rotterdam et Anvers : « *congestion surcharge* »

Depuis quelques mois, les ports de Rotterdam et Anvers connaissent de grosses difficultés dans la maîtrise des containers, en raison d'une forte croissance de trafic. Les *Terminals* ne sont plus en mesure de traiter les containers de façon ponctuelle et dans les temps. Des retards allant jusqu'à 100 heures provoquent des surcoûts, spécialement pour la navigation intérieure. Une "*congestion surcharge*" d'un montant de 15 Euros par container est appliquée depuis le 23 août 2004 et jusqu'à nouvel avis.

La situation est moins tragique pour les livraisons par chemins de fer, bien qu'elles subissent également des difficultés. Il n'est pas exclu que là encore la perception d'une surtaxe n'intervienne prochainement.

L'association faîtière des transitaires suisses "*Spedlogswiss*" suit ce dossier car elle est d'avis que ces frais ne devraient pas être facturés aux transitaires, respectivement aux exportateurs et importateurs.

(Transitaires romands – 18.8.04)

01-010 UE - Nouveaux services d'information pour la navigation fluviale

La Commission européenne a adopté un projet de directive visant à harmoniser les services d'information pour le trafic des voies navigables dans l'Union européenne (*SIF – "Services d'information fluviale"*). Les *SIF* permettront une utilisation continue et harmonieuse des services d'information à travers les frontières afin de renforcer l'efficacité et la compétitivité de ce mode de transport. Les Etats membres devront entamer toutes les mesures nécessaires pour mettre les données relatives à la navigation fluviale à la

disposition des utilisateurs. La Commission, pour sa part, établira des lignes directrices et des spécifications communes pour une interopérabilité des *SIF*.

Le nouveau service fournira, entre autres, des informations concernant les conditions de navigation des chenaux, la situation actuelle du trafic à proximité immédiate d'un navire, ainsi que des informations stratégiques sur le trafic, importantes pour la planification des voyages, y compris les horaires des écluses, des ports et des terminaux. (UECC – 7.04)

01-011 UE - Des voies fluviales parmi les projets prioritaires

La Commission européenne a défini les nouveaux projets prioritaires pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Tous ces projets devront être entamés sur le territoire des membres présents et futurs de l'Union européenne avant 2010 et réalisés jusqu'à 2020. Etant classifiés de "projets d'intérêt européen", ils profiteront d'un soutien financier de l'UE.

Parmi les nouveaux projets, qui se joignent aux projets prioritaires choisis lors de la conférence d'Essen (Allemagne) en octobre 2001, figurent l'aménagement de la voie fluviale Rhin/Meuse-Main-Danube (Rhin-Meuse avec la construction d'une écluse à Lanay comme tronçon transfrontalier, Vienne-Bratislava, Palkovicovo-Mohacs, les goulets d'étranglement en Roumanie et Bulgarie). (UECC – 3.04)

Les transports en général

01-012 Suisse – Transports routiers : surtaxe

Selon les recommandations de l'ASTAG (septembre 2004), une surtaxe de 3 à 4% devrait être perçue sur les transports en Suisse et dans les régions frontalières, comme pour les livraisons internationales. Celle-ci compense la constante et forte augmentation des produits pétroliers en général et du Diesel en particulier. L'ASTAG publie un document sur le prix du Diesel en 2004 par tranches hebdomadaires. (ASTAG – 1.05)

01-013 Suisse - Adaptation de la redevance poids lourds (RPLP) à partir de 2005

Conformément à l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et la CE, l'étape suivante de la *RPLP* a commencé le 1er janvier 2005. En parallèle, la limite de poids des véhicules routiers passe de 34 à 40 t à partir de cette date. Comme cela est le cas actuellement, la *RPLP*, depuis cette année, est différenciée en fonction de trois catégories tarifaires. Les taux ont été décidés le 22.06.04 dans la commission mixte Suisse / UE, pour les années 2005 à 2007, comme suit:

- Euro 0 et 1 : 2.88 centimes/tonne kilométrique (CHF 346.- pour 300 km avec 40t)
- Euro 2 : 2.52 centimes/tonne kilométrique (CHF 302.- pour 300km avec 40t)
- Euro 3, 4 et 5 : 2.15 centimes/tonne kilométrique (CHF 258.- pour 300 km avec 40t)

L'introduction par étapes de la *RPLP* depuis janvier 2001 jusqu'en 2008 passe à la deuxième étape. L'augmentation notable des taux de 50 à 75% renchérit massivement la part suisse des coûts de transport de 12%. Va se répercuter également sur les coûts des transports internationaux l'introduction de la taxe allemande (MAUT). La branche internationale de la logistique d'expédition est unanime à penser que cette augmentation de coûts doit être reportée sur les mandants. (Spedlogswiss – 5.8.04)

01-014 Suisse – RPLP...les aberrations continuent...

C'est faire preuve d'une grande gentillesse en qualifiant d'aberration les mesures politiques suisses en matière de transport. Presque personne ne sait que la taxe poids lourds a été augmentée de **50 %** à partir du 1^{er} janvier 2005. Nous vivons une période difficile, avec une stagnation économique qui pose des problèmes sérieux aux entreprises autant qu'aux ménages suisses. Et nos autorités trouvent intelligent d'augmenter **aujourd'hui** le coût de la vie et de réduire la compétitivité des industries qui n'ont pas encore pensé à aller s'implanter ailleurs. Pire qu'une erreur, c'est criminel et c'est se moquer des citoyens.

Personne ne conteste l'utilité de mesures limitant la croissance du transport routier. Mais la seule chose que nos élus savent faire, c'est de proposer des solutions négatives. La forme donnée à cette RPLP consiste à pénaliser les poids lourds économiques et de favoriser les petits véhicules, plus polluants qui encombreront encore plus nos axes routiers.

Pire encore, nos parlementaires continuent à ignorer la navigation qui apporte une solution peu coûteuse aux besoins réels du développement durable. On est donc en droit de demander du porte-monnaie de qui on parle en évoquant un développement durable.

(Jean-Didier Bauer – 22.2.05)

01-015 Allemagne – Autoroutes payantes aussi pour les poids lourds

C'est avec une bonne année de retard qu'est entré en service, le 1^{er} janvier 2005 en Allemagne, un système de péage visant à prélever une redevance poids lourds (*MAUT*). L'utilisation des autoroutes allemandes est désormais payante pour les camions à partir de 12 tonnes. Le gouvernement allemand compte en tirer quelque 2,4 milliards d'EUR par an, une somme qui proviendra de 30 à 35% de véhicules étrangers. Le système de péage assez complexe a été mis au point par la société *Toll Collect GmbH* pour le compte *Ministère fédéral des transports, de la construction et du logement*.

Le coût du péage est déterminé en fonction du nombre d'essieux et de la catégorie de pollution du poids lourd. Les véhicules sont classés selon leur catégorie de pollution dans trois catégories A, B ou C. Selon la catégorie, le coût est de 0,09 à 0,13 EUR pour les véhicules à 3 essieux et de 0,10 EUR à 0,14 EUR pour les véhicules à 4 essieux.

(Toll Collect – 15.12.04)

01-016 Europe – Taxes poids lourds etc. ... de mauvais exemples

L'*UNION*, organisation européenne des Chambres de commerce, a demandé à plusieurs reprises à Bruxelles de commencer par établir la définition des normes pour l'institution d'une taxation uniforme du transport routier en Europe. Peine perdue. Cela réjouit naturellement beaucoup les camionneurs des pays qui ne prélèvent pas encore de taxes ou de péages. Plus encore, cela réjouit les nouveaux adhérents à l'U.E. dont les normes de sécurité, les heures de conduite, donc les coûts d'exploitation, sont sans comparaison avec les nôtres.

L'*UNION* s'est également fortement investie, et à plusieurs reprises, pour demander que les montants provenant des nouvelles taxes routières sont affectées aux infrastructures de transport. Il s'agissait notamment de supprimer les goulets d'étranglement, les points noirs au point de vue de la sécurité et de donner de meilleurs moyens à la navigation intérieure, parent pauvre en matière d'investissements. Peine perdue. La France, l'Autriche et l'Allemagne se sont opposés à une telle contrainte. Pour ce dernier pays, le rapport de la redevance routière, mise en application au 1^{er} janvier 2005, se situerait à environ 4,5 milliards de fr. Il convient de noter ici qu'elle ne s'applique pas aux camions de moins de 18 tonnes. Son effet positif est donc tout à fait discutable, puisque cette taxe pénalise les transports rationnels.

Dès l'instant où les montants perçus ne font qu'alimenter les caisses de l'Etat, elles cessent d'être des redevances routières pour devenir des impôts déguisés. En terme juridiques, cela s'appelle une escroquerie. Est-ce là l'image de l'Europe dont nous rêvions ?

(Jean-Didier Bauer – 22.2.05)

Technique – Dossiers

01-017 01-018

DOSSIER 1 - Classification des voies navigables européennes

<u>NO DE CLASSE</u>	<u>DIMENSIONS MINIMUM DES OUVRAGES</u>				<u>MATERIEL NAVIGANT</u>						<u>REMARQUES</u>	
	<u>Long.</u>	<u>Larg.</u>	<u>Prof.</u>	<u>Haut.</u>	<u>Appellations courantes</u>	<u>Caractéristiques usuelles</u>						
						<u>Long.</u>	<u>Larg.</u>	<u>Enfonc.</u>	<u>Tonn.</u>	<u>CV</u>		
0	Variables				Petites barges Luxemotors Kastjes	Variables	Moins de 300 T					Services divers Ravitailleurs Remorqueurs
I	39,50	5,15	1,80	3,50	Freycinet Spits	39,00	5,10	2,20	350	165	Anc. gabarit français-belge	
II	55,0	7,00	2,50	4,20	Kempenaar Campinois	50,00	6,60	2,50	600	250 à 400	Anc. gabarit hollandais	
III	70,0	8,50	2,50	4,00	Dortmunder Gustav König Express	67,00	8,20	2,50	1.000	600	Anc. Gabarit allemand, canal Dortmund-Ems	
IV	85,00 à 100,00	10,00 25,00	2,50 2,90	4,50 4,80	Rheinschiff Johann Welker Rhein-Herne Kanalschiff	80,00	9,70	2,50	1.250	900 1.200	Gabarit allem. devenu norme européenne.	
IV A	110,00 A 12,00	10,00	3,00	4,80 à 5,50	Europaschiff Pétroliers Méthaniers	85,00 105,00	9,50	2,70 3,00	1.500 1.800	1.000 1.400	Souvent anc. Cl. IV agrandi	
V	110,00 ou 190,00	12,00	3,00	7,00	Gross.Rheinsch. Gr.nav.rhénan P. containers Roll-on-Rolloff	95,00 à 115,00	11,40 11,60	2,70 3,50	1.600 3.000	800 1.800	Majorité des constructions récentes	
VI	190,00 ou	12,00 24,00	4,00 4,50	7,00	Convois poussés : selon nombre de barges, par ex. : Duwvaart							

Convoi de 2 barges en pointe : 185 m de long, 11,4 m de large. Charge : 4.400 à 4.600 T. à enfonc. 2,7 m
2 barges à couple : 115 m de long, 22,8 m de large. Même charge à enfoncement semblable.

Autres variantes : 4 barges : 185,0 x 22,8 9.200 à 10.000 T.

6 barges : 18.000 T. Pousseurs de 1.200 à 3.600 CV (Bas-Rhin)

Les tailles et les tonnages peuvent sensiblement varier à l'intérieur de ces normes. Un classe IV, allongé à 105 ou 108,5 m. peut souvent charger plus qu'un classe V de 95 m. La majorité des écluses de classe IV dépasse 100 m. Kembs (1932) 1 sas de 185 x 25 et 1 de 190 x 25 m. La charge dépendra de l'enfoncement possible, du fait de la taille du canal ou du niveau du fleuve. La classe IV constitue environ 60 % de la flotte rhénane, mais les péniches de classe II et III sont encore nombreuses et rentables. Vite chargées et capables d'aller presque partout ! La puissance du ou des moteurs varie selon la voie d'eau où l'armateur prévoit d'envoyer sa péniche. (force du courant.) Vitesse moyenne en charge usuelle, environ 22 à 25 km/h. (en eau calme.)

Président d'honneur de l'ASNAV, Jean-Didier Bauer a rédigé, en septembre 2002, deux articles très complets sous les titres « **Les gabarits fluviaux européens** » et « **Des Freycinets, Europaschiffe et autres gabarits** » qui expliquent et commentent son tableau ci-dessus mis à jour au. 30.11.04.

(ASNAV / Jean-Didier Bauer - 9.02 / 30.11.04)

NAVIGATION 01

28.2.2005

Commande de documents

Cette page est à renvoyer (bouton envoi), avec vos coordonnées, en cochant les documents demandés dans la colonne X. Pour votre facilité, cette page est en WORD. La plupart des documents proposés sont en PDF et sont expédiés gratuitement le jour même par e-mail. Les photocopies ou prints sont facturés au coût de revient, de même que les frais d'expédition.

Entreprise :
 Nom - Prénom :
 Adresse :
 NPA - Localité :
 E-mail :

X	No.	Titres	Sources - Date	L.	Pages	Prix
		Légende : L = langue - P = papier - * = frais d'expédition				
		La navigation sur le plan suisse				
	01-006	Suisse - Les traces du canal du Rhône au Rhin	Patrimoine Ssuisse	F	P	---*
	01-007	Ports de Bâle - + 1% du trafic total en 2004	Rheinschiffahrt - 11.04	D	1	---
		La navigation sur le plan international				
	01-008	UE : Transport de marchandises par voie navigable intérieure (1990-2002)	Eurostat - 19.8.04	F	8	---
		Les transports en général				
	01-012	Evolution du prix du Diesel en 2004 (tranches hebdomadaires)	ASTAG - 1.05	D		---
		Technique - Dossiers				
		DOSSIER 1 - Classification des voies navigables européennes	ASNAV-JDB - 11.04	F		
	01-017	Les gabarits fluviaux européens	J.-D. Bauer - 9.02	F	9	---
	01-018	Des Freycinets, Europaschiffe et autres gabarits	J.-D. Bauer - 9.02	F	6	---

Date :

ENVOI