



Editorial

02-001 Europe du Nord – La très forte progression des tonnages nous laisse songeur

Au port d'Anvers, la progression du tonnage a atteint	+ 6 %	pour les conteneurs	+ 11 %
Rotterdam	+ 8 %		+ 16 %
Hambourg	+ 8 %		+ 14 %

Ces chiffres de l'année 2004 laissent songeur quand on sait que la progression dans les ports de Brème, de Dunkerque, d'Amsterdam et d'Emden n'est qu'à peine plus faible. Notons que cette progression très considérable s'est faite au cours d'une année de croissance économique très médiocre en Europe. D'où la question : Comment se prépare-t-on à absorber les hausses de trafic en provenance et à destination des ports de mer ?

Dans les trois ports mentionnés ci-dessus, on investit des sommes élevées pour construire de nouveaux terminaux et on sait que les infrastructures ferroviaires n'arriveront à absorber qu'une faible quantité de la progression des tonnages de marchandises, alors que les infrastructures routières sont à la limite de la saturation. On sait aussi que les travaux pour améliorer les transports terrestres sont extrêmement coûteux, non seulement en milliards d'Euros, mais surtout en espaces verts.

Les gouvernements belges, hollandais et allemands misent donc à long terme, sur le transport fluvial. De grands travaux sont en cours pour améliorer les voies navigables. En augmentant les profondeurs utiles et le tirant d'eau, on passera d'un tonnage moyen transporté de quelque 1.500 tonnes par bateau à plus de 2.000 de moyenne. Les charges de 2.500 tonnes deviennent courantes et 3.000 tonnes ne sont plus des exceptions. Les armateurs se préparent en construisant de nouvelles péniches et de nombreux porte-containers. On peut dire **qu'entre 2000 et 2010, la capacité fluviale du nord de l'Europe augmentera d'au moins 50 %**. Elle sera donc à même de suivre une tendance qui s'inscrit depuis quelques décennies, tendance que nous avons toujours annoncé et tenté de faire valoir.

La seule augmentation de 2004 des ports mentionnés, s'établit à 50'000'000 de tonnes si on ajoute le port d'Amsterdam. Ce chiffre ne dit pas grand-chose, sauf si on le traduit en camions de 40 tonnes. Cette seule augmentation des tonnages exige deux millions de poids lourds supplémentaires sur des routes surchargées. Le rail avec ses 7 à 12 % des transports européens en a évité quelque 250.000, la navigation intérieure environ le double si on ne s'éloigne pas trop des ports. Il en donc resté au moins 1.250.000, plus d'un million de camions supplémentaires. Cela représente plus de 50 colonnes de 1'000 kilomètres. Et quand la croissance reprendra, que se passera-t-il ?

Alors qu'une catastrophe majeure se prépare, que fait-on en Suisse ? Eh bien rien ! Ni le Conseil fédéral, ni les Chambres, ni le département concerné ne se font de soucis....et se gardent bien d'écouter les soi-disant utopistes de notre acabit.

(Jean-Didier Bauer, capitaine au long cours, Président d'honneur de l'ASNAV – 3.3.05)

La vie de l'ASNAV

02-002 Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 02 »

Editorial :	Europe du Nord – La forte progression des tonnages nous laisse songeur	1
La vie de l'ASNAV :	Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 02 »	2
La vie du réseau :	SVS – Assemblée générale le 28 avril à Bâle	2
Manifestations – Foires – Expositions :	Foires suisses avec présence de la navigation en 2005	2
La navigation sur le plan suisse :	Ports de Bâle – Marchandises chargées et déchargées en 2004	3
	Ports de Bâle – Progression des containers de 9,3 % en 2004	4
	Lac de Morat – Un bateau à vapeur retourne dans les eaux du Léman	4
	La marine marchande suisse (<i>selon le type de navire</i>)	4
La navigation sur le plan international :	France – Progression remarquable du transport fluvial en 2004	4
	Belgique-France - Les grains de moutarde voyagent en bateau	5
	Allemagne – Boom des exportations par containers	5
	France : Le trafic maritime sous haute surveillance	5
	Europe – Nombre de ports maritimes	6
	Europe – Trafic passagers dans les ports maritimes en 2002	6
Les transports en général :	Europe – Directive de l'UECC sur les coûts de transport	7
	Allemagne - Autriche – Premières expériences des taxes poids lourds	7
Technique – Dossiers :	Europe – Navigation intérieure : évolution des prix 2000-2002	7
	DOSSIER 2 – Les containers	8
Bulletin de commande	1 document	8

La vie du réseau

Suisse

02-003 SVS – Assemblée générale le 28 avril à Bâle

La SVS – Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft tiendra sa 101^{ème} assemblée générale le 28 avril à 17h00 à l'Hotel Europe à Bâle (Clarastrasse 43).

Manifestations – Foires - Expositions

Suisse

02-004 Foires suisses avec présence de la navigation en 2005-04-06

AQUA 2005, Bulle

Dates : 2005 : 8 au 12 juin
2007 : 1 au 30 juin

Thèmes : EAU : Eaux de source, eaux minérales, eau potable et ses divers traitements, fontaines, EAU et ENERGIE, EAU et ECOLOGIE, SANTE et BIENETRE, SPORTS et LOISIRS, EAU VERTE.

OGA, Brigue

Dates : 2005 : 2 au 9 septembre
2006 : 1 au 8 septembre
2007 : 31 août au 7 septembre

Thèmes : Gewerbe, Handwerk, Tourismus, Gastronomie und Freizeit

Suisse Nautic, Berne

Thèmes : Canots à moteur, voiliers et autres canots, moteurs marins, remorques, vêtements, équipements, charters, voyages, surf, ski nautique, plongée, prestations de service des sports aquatiques

La navigation sur le plan suisse

02-005 **Ports de Bâle – Marchandises chargées et déchargées en 2004**

Classes de marchandises en tonnes (*quantités supérieures à 1'000 tonnes*) :

<u>Groupes de marchandises</u>	<u>Arrivages</u>	<u>Enlèvements</u>
11 Blé, méteil	19'166	
16 Riz	4'170	
92 Caoutchouc naturel et synthétique, brut et régénéré		1'349
112 Sucre raffiné	1'817	
128 Boissons alcoolisées	17	1'698
131 Café	1'931	134
164 Fruits séchés, surgelés, conserves et produits à base de fruits de fruits	1'851	65
172 " Tourteaux et résidus de l'extraction d'huiles végétales	6'460	
179 Fourrages (y compris tous déchets alimentaires)	1'133	
181 " Semences d'oléagineux et de fruits	3'556	
182 Huiles et graisses végétales et animales	2'781	32
211 Charbon	7'626	
321 Essence pour moteurs et autres huiles légères	40'202	
323 Pétrole, kérosène et essences spéciales	1'148	
325 Essence Diesel et mazout domestique	126'521	
327 Mazout lourd		10'659
462 Ferrailles de fer et d'acier pour la fonderie	2'550	693
465 Scories et cendres de fer pour la fonderie		1'421
522 Semi-produits en acier laminés	10'642	
535 Fil laminé		4'257
542 Tôles d'acier laminées en plaques et rouleaux,,etc.	26'212	8'297
562 Aluminium et produits en aluminium	4'602	59
564 Zinc produits en zinc	1'255	
611 Sable industriel	2'780	
612 Autres sables naturels et gravier	16'118	
631 Blocs de pierre, ballast, galets, et autres pierres broyées	2'757	
632 Marbre, granit et autres Naturwerksteine, Schiefer	2'038	
639 Autres minéraux bruts	50	9'617
724 Engrais azotés	8'479	
729 Mélanges d'engrais et autres engrais chimiques préparés	6'039	
819 Autres matières premières chimiques (sauf oxyde et hydroxyde d'aluminium)	5'276	3'496
820 Oxyde et hydroxyde d'aluminium	5'544	
831 Benzène		5'714
839 Goudrons, huiles de goudrons, e.a. produits de distillation	1'541	
841 Pulpe de bois, pâte de bois (cellulose).	18'688	1'938
896 Autres produits chimiques	5'231	4'261
931 Produits électrotechniques	257	1'134
939 Autres machines (y compris moteurs pour véhicules)	425	5'691
951 Verre	19	3'107
976 Produits en bois et en liège	26	5'566
991 Emballages usagés, autres matières d'emballage	6'717	7'966

02-006 Ports de Bâle – Progression des containers de 9,3 % en 2004

En 2004, le nombre de containers chargés et déchargés dans les ports de Bâle a atteint 85'254 TEU, soit une augmentation de 9,3 % par rapport à 2003. On retrouve des croissances du même ordre et mêmes supérieures dans la plupart des ports européens (voir en fin de ce no 2 le « DOSSIOER 2 – Containers »).

Trafic de containers en 2004	20'	40'	TEU
Arrivées : containers pleins	10'689	5'429	21'547
containers vides	4'241	6'026	16'293
Départs : containers pleins	11'065	13'378	37'821
containers vides	4'731	2'431	9'593
Total 2004	30'726	27'264	85'254

Pour obtenir l'évolution mensuelle de ces chiffres, prière de renvoyer le bulletin de commande annexé.

(Rheinhäfen Beider Basel – 12.04)

02-007 Lac de Morat – Un bateau à vapeur retourne dans les eaux du Léman

Après six mois dans les eaux moratoises, le *Gustave Prym* retourne dans le lac Léman. Le bateau à vapeur voguait depuis le printemps 2004 sous l'égide de la *Mississippi Line AG*, pour le plus grand plaisir des marins d'un jour. Son PDG Beat Schär émet pourtant un bémol : le succès économique escompté a fait défaut. Selon lui, la demande est là, mais il faudrait laisser plus de temps au public de s'intéresser à ces « old timers » des lacs pour voir si une telle affaire est rentable.

Le *Gustave Prym* a été mouillé la première fois en 1916 dans le lac Léman, où il est retourné. Il a été loué pour la saison par la *Mississippi Line AG*, qui proposait au public des banquets et des tours sur les trois lacs. Beat Schär n'a pas encore pris la décision de renouveler l'expérience l'année prochaine

(La Liberté – 9.11.04)

02-008 Suisse – La marine marchande suisse (selon le type de navire)

16 vraquiers	902'286 dwt	84,8 %
6 multi-rôles	38'431 dwt	3,6 %
1 navire-citerne	4'780 dwt	0,5 %
3 porte-containers	118'276 dwt	11,1 %
26 navires	1'063'773 dwt	100,0 %

Notons qu'au 1^{er} janvier 2002, la flotte mondiale comptait 39'113 navires de plus de 300 GT pouvant charger 800 millions de dwt / tpl. La part de la flotte était d'environ 0,12 % de la flotte mondiale. Une description complète de la flotte maritime suisse paraîtra dans le « NAVIGATION 03 ».

Abréviations . **dwt** ou **tpl (tonne de port en lourd)** = Poids de cargaison en t qu'un navire est autorisé à transporter
(Office suisse de la navigation maritime – 3.3.05)

La navigation sur le plan international

Trafic fluvial

02-009 France – Progression remarquable du transport fluvial en 2004

VNF- Voies Navigables de France, organisme responsable de la gestion du réseau fluvial français, vient de publier les résultats du transport par eau en 2004. La progression enregistrée a atteint 5,5 %. Ce chiffre est

d'autant plus réjouissant qu'il dépasse largement celui de la croissance économique nationale. Selon *VNF*, ce taux est également supérieur à la moyenne des dix dernières années, dont progression totale a été d'un peu plus de 30 %. Il y a donc une tendance durable à la revalorisation du transport par eau. Enfin, pour les 10 premiers mois de 2004, l'augmentation du trafic fluvial de conteneurs a dépassé 37 %.

VNF constate encore que le transport par eau ne progresse que sur les voies navigables au grand gabarit. L'activité professionnelle décline sur les canaux du type *Freycinet 350 tonnes* qui connaissent par contre une très forte augmentation de l'activité touristique.

Les graves problèmes que la France commence à connaître sont l'encombrement, la pollution et l'insécurité que la route génère en acheminant 92 % des marchandises. Mais contrairement à notre ministre M. Leuenberger, le ministre français des transports ne se fait pas d'illusion sur la capacité du rail à résoudre un état de choses toujours plus préoccupant.

VNF se réjouit donc vivement de la récente décision gouvernementale d'aménager la voie navigable Seine-Nord, qui reliera le bassin parisien à l'Escaut, c'est-à-dire Paris à Anvers et Rotterdam. Rappelons que, aussi surprenant que cela puisse paraître, Paris est le deuxième port fluvial d'Europe, juste derrière Duisburg-Ruhrort !
(*VNF / JDB - 22.2.05*)

02-010 **Belgique – France - Les grains de moutarde voyagent en bateau !**

L'entreprise *EDC – Européenne de Condiments*, située près de Dijon utilise annuellement 8'000 à 10'000 tonnes de grains de moutarde pour sa production. Cette culture ayant pratiquement disparu en France, *EDC* importe sa "matière première" du Canada. Transportée par cargo maritime, elle arrive au port de Gand (Belgique), d'où elle continuait par la route jusqu'à l'usine de Couchey.(prèsde Dijon, France)

Les quelque 400 mouvements annuels de poids lourds ont été progressivement considérés comme peu compatibles avec le protocole de Kyoto. Des calculs récents, en collaboration avec *Dijon Céréales*, usager des voies de navigation intérieures ont établi que des économies substantielles pouvaient être réalisées en utilisant la péniche. Les essais démontrèrent en outre que ce mode de transport était non seulement plus économique, mais surtout particulièrement fiable en matière de respect des délais.

Les péniches utilisées sont évidemment du type *Freycinet*, modèle certes dépassé, mais.rappelons qu'une seule d'entre elles, avec son moteur de 200 CV et les deux personnes de la famille du batelier, remplace allègrement une dizaine de camions de 40 tonnes. De plus, ce trafic a revitalisé le canal de Bourgogne et créé des emplois nouveaux dont la région avait un urgent besoin.
(*INE-Waterways / JDB - 22.2.05*)

02-011 **Allemagne – Boom des exportations par containers**

Selon les données du *Statistischer Bundesamt*, l'Allemagne a embarqué des marchandises à l'exportation dans plus de 11 millions de containers. Cela représente 10 % de plus qu'en 2003 et 1/3 de plus qu'en 2000. 86 % proviennent des ports de mer et 14 % des ports fluviaux.

Rappelons que les containers ont des grandeurs standardisées spécifiées en *TEU*. Un *TEU (Twenty Fooo passé de t Equivalent Unit)* correspond à un container de 20 pieds mesurant 6,10 m X 2.40 m. De 2000 à 2004, le nombre de containers chargés dans les ports maritimes et fluviaux allemands a passé de 8,4 à 11,2 millions *TEU*, ce qui correspond à une augmentation de 2,7 millions, soit de 33 %.

C'est le port de Hambourg qui, en 2004, a bénéficié de l'accroissement des exportations allemandes. Le trafic de containers à l'export a cru de 15 % en un an, selon les autorités portuaires. De 1998 à 2004, le volume de chargement de containers du port d'Hambourg a plus que doublé, passant de 3,5 à 7,1 millions de *TEU*.
(*Financial Times Deutschland – 13.12.04*)

Trafic maritime

02-012 Europe – Nombre de ports maritimes

Pays	Nombre de ports <i>(marchandises et passagers)</i>	Ports de + 1 mio t de trafic
BE BELGIUM	7	4
BG BULGARIA	2	2
CY CYPRUS	5	3
DE GERMANY	84	17
DK DENMARK	121	24
EE ESTONIA	5	5
ES SPAIN	27	26
FI FINLAND	52	22
FR FRANCE	68	21
GB UNITED KINGDOM	121	49
GR GREECE*	205	23
IE IRELAND	21	7
IT ITALY	123	42
LT LITHUANIA	1	1
LV LATVIA	4	3
NL NETHERLANDS	56	10
NO NORWAY	71	21
PL POLAND	13	5
PT PORTUGAL	11	6
RO ROMANIA	7	3
SE SWEDEN	109	29
SI SLOVENIA	3	1
Total Europe	1'116	324

(Eurostat / ESPO – 2004)

02-013 Europe – Trafic passagers dans les ports maritimes européens en 2002

BE BELGIUM	1'124'690	GR GREECE*	50'124'852
BG BULGARIA	6'057	IE IRELAND	3'892'788
DE GERMANY	33'221'835	IT ITALY	82'700'467
DK DENMARK	48'177'817	LT LITHUANIA	107'182
EE ESTONIA	5'136'041	LV LATVIA	22'629
ES SPAIN	18'946'533	NL NETHERLANDS	2'201'701
FI FINLAND	16'576'944	PT PORTUGAL	501'751
FR FRANCE	29'109'850	SE SWEDEN	32'112'315
GB UNITED KINGDOM	35'622'848	SI SLOVENIA	42'163

(Eurostat / ESPO – 2004)

02-014 France – Le trafic maritime sous haute surveillance

Le trafic très dense qui longe les côtes françaises exige une vigilance constante. Ce sont les préfetures maritimes qui l'organisent, font sanctionner les bateaux coupables de pollution volontaire, enquêtent sur les accidents comme celui du « Bugaled Breizh », répriment le trafic d'armes et celui de drogue

(Les Echos – 30.6.04)

Les transports en général

02-015 Europe - Directive de l'UECC sur les coûts de transport

Dans sa réponse à la résolution de l'UECC (*Union européenne des Chambres de commerce rhénanes, rhodaniennes et danubiennes*), le ministre autrichien des Transports, M. Hubert Gorbach, a souligné qu'une modification de la directive actuelle doit apporter des améliorations claires et sensibles. Malheureusement, les pays concernés n'ont pas encore pu s'accorder sur ce point. Le ministre des Transports a rappelé que pour l'Autriche l'intégration de tous les coûts externes (nuisances écologiques, coûts générés par les accidents et les embouteillages) et la possibilité d'un financement croisé jouent un rôle primordial. En plus, la décision sur l'affectation des recettes des péages doit être traitée de façon flexible et relever de la responsabilité des Etats membres, estime le ministre. (UECC – 3.05)

02-016 Allemagne - Autriche – Premières expériences des taxes poids lourds

En **Allemagne**, le nouveau système de péages poids lourds a finalement pu démarrer au début de janvier dernier, après de longs et difficiles travaux de préparation et beaucoup de pannes. Étonnamment, l'introduction a été effectuée presque sans problèmes. De nouvelles revendications ont déjà surgi, on demande par exemple la tarification des routes fédérales ou un système de péages pour les voitures individuelles. Vu les priorités politiques actuelles, il est probable que les investissements dans les infrastructures routières diminuent et que, en revanche, on introduise des taux de tarification différenciés afin de distribuer les flux de trafic sur toutes les 24 heures de la journée.

En **Autriche**, en raison de la tarification routière et des délais par rapport à l'introduction du système des péages en Allemagne, une portion des flux de trafic s'est déplacée vers l'axe du Brenner. Le volume de trafic poids lourds a augmenté de 20 % par rapport à 2003, tandis que le nombre de transports de marchandises par le rail a diminué. Par la suite, la presse régionale a de nouveau fait des prévisions alarmistes et demandé des mesures drastiques afin de renchérir ou réduire le transport de marchandises par la route. (UECC – 3.05)

Technique – Dossiers

02-017 Europe – Navigation intérieure : évolution des prix 2000-2002

Evolution des prix en EUR par t / km (au 4^{ème} trimestre - moyenne 1998 = 100 *)

<u>Région de marché</u> **		<u>2000-4</u>	<u>2001-4</u>	<u>2002-4</u>
Rhin (aval)	<i>Sec</i>	120	124	127
	<i>Liquide</i>	117	285	94
Rhin (amont)	<i>Sec</i>	121	90	85
	<i>Liquide</i>	115	134	111
Nord-Sud	<i>Sec</i>	98	103	101
	<i>Liquide</i>	119	156	--
Danube	<i>Sec</i>	125	121	109
	<i>Liquide</i>	135	--	--
Domestique – UE	<i>Sec</i>	91	92	96
	<i>Liquide</i>	124	209	94
Est (2001-1 = 100)	<i>Sec</i>	100	112	.
	<i>Liquide</i>	--	.	.

* L'année 1998 est considérée comme une très bonne année pour la navigation intérieure.

** Région de marché Rhin Amont et Aval comprennent: Pays-Bas, Belgique, Allemagne et France
Région de marché Nord-Sud comprend: Pays-Bas, Belgique et France
Région Danube comprend: Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, République Fédéral de Yougoslavie, Bulgarie, Roumanie
Région de marché de l'Est comprend: Pologne, République tchèque et Allemagne.
Région de marché UE - Domestique comprend: Allemagne, Pays-Bas, Belgique et France

(Commission européenne – Transports – 2.2.05)

02- 018

DOSSIER 2 - Les containers

A la base, il existe deux types de containers, un court et un long : **le 20 pieds** et **le 40 pieds**.

Le premier a servi de base pour fixer une unité de mesure internationale, le **TEU**, c'est à dire **Twenty-foot Equivalent Unit**. Les Français préfèrent parler en **EVP**, soit **Equivalent Vingt Pieds**.

Cette taille est utilisée pour déterminer les capacités des cargos et des péniches, pour les statistiques des ports, etc. Rappelons qu'**un container de 40 pieds équivaut à 2 TEU**. Un grand porte-conteneur rhénan de 200 TEU emportera bien sûr un assortiment de 20 et de 40 pieds. Mais comme la plupart des poids lourds chargeront des 40 pieds, soit 2 TEU, et pas seulement un 20 pieds, une telle péniche n'évitera que le passage de 100 à 120 camions et non 200 comme on l'entend souvent.

Les dimensions standardisées du container de 20 pieds sont : 5,92 m. de long et 2,33 m. de large. Avec une hauteur normale de 8 pieds, (2,44 m), le volume intérieur disponible atteint 31,3 m³. La tare est d'environ 1860 kg. et le poids de chargement maximum autorisé est de 18'460 kg. Cette limite est importante pour pouvoir empiler les boîtes, normalement jusqu'à 5, sans que celles de la base se déforment.

Les 40 pieds mesurent 12,06 m. de long avec une largeur et une hauteur identiques à celles des 20 pieds. Leur capacité standard est de 63,3 m³ et le poids total maximum de 27'607 kg. pour une tare de 2'873 kg. Toutefois, en pratique, le poids moyen habituel d'un 40 pieds chargé en Extrême-Orient ne dépasse pas 18 tonnes, et 15 tonnes pour ceux qui partent d'Europe. Mais, par exemple, le conteneur quotidien de *Sugus*, que *Suchard* expédiait de Serrières atteignait régulièrement 22 à 24 tonnes. Pour augmenter la capacité, il existe maintenant une norme de containers un peu plus hauts, mais qui pour l'instant ne semble pas se généraliser, notamment du fait que leur transport par le rail n'est pas possible.

La grande majorité des boîtes sont des "hard top", c'est-à-dire fermés d'un toit métallique. Mais il existe des variantes bâchées, ainsi que des modèles renfermant une ou des citernes dans leur structure extérieure. Enfin, les containers réfrigérés sont équipés de compresseurs, alimentés par un système de câbles et de prises installées à bord. Leur nombre est un élément important parmi les caractéristiques d'un cargo et un bon argument de vente.

Le développement spectaculaire du transport par conteneur est dû à une normalisation parfaite. Elle permet une manutention très rapide en automatique, que la boîte soit américaine, chinoise ou française. Un seul grutier réalise ainsi en quelques secondes ce qu'une équipe de débardeurs déchargeait en une heure. Toute la gestion se laisse facilement informatiser et les risques de pertes, vols ou dégâts causés aux marchandises ont presque disparu. Pour nous, le conteneur a rendu à la navigation fluviale une nouvelle jeunesse et en a fait, sans contredit possible, le transporteur d'avenir., comme le montre très bien dans ce « *NAVIGATION 02* » la progression étonnante des containers dans tous les ports européens, y compris ceux de Bâle.

(Jean-Didier Bauer / ASNAV – 3.05)

Commande de documents

Tous les documents sont gratuits, sauf indications contraires. La majorité est en PDF, mais aussi en EXCEL, DOC ou HTML. Les livres et versions papier peuvent être commandés par ce bulletin. Aux prix indiqués en CHF, il y a lieu d'ajouter les frais de correspondance, de copies (éventuels), de poste et d'expédition. Pour toutes questions complémentaires, s'adresser à la rédaction :
tél./ fax : 026. 477 31 31 - E-mail : iec@amail.ch.

Comment commander les documents ?

1. Cocher ou mettre une croix en face du document demandé dans la colonne X.
2. Télécharger tout ou partie de ce questionnaire sur votre PC et l'adresser en attaché à iec@amail.ch.
3. Autre possibilité : imprimer (y.c. en noir/blanc) et envoyer par fax au 026. 477 31 31.

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

X	No.	Titres	Sources - Date	L.	Pages	Prix
		<u>Légende</u> : L = langue - P = papier - * = frais d'expédition				
		La navigation sur le plan suisse				
	<u>02-006</u>	Ports de Bâle - Progression des containers de 9,3% en 2004	Rheinshäfen Beider Basel - 12.04	D	1	---

Pour commander, il est plus facile d'utiliser le bulletin de commande en WORD (doc) annexé.