



Editorial

04-001 L'avenir sombre des transports en Suisse - une solution : la navigation !

A la fin de son **rapport présidentiel**, lors de l'assemblée générale de l'ASNAV, **M. Gérard Ducarroz** émit quelques réflexions sur l'avenir sombre des transports dans notre pays et engagea nos membres à continuer à se battre pour que la navigation puisse participer activement à la solution de ce problème parfaitement insoluble à moyen terme.

« Je ne pourrais clore ce rapport sans vous dire la foi que j'entretiens, une foi que nous devons toutes et tous avoir, garder, intensifier et, si possible, faire exploser aux yeux des Suisses et de leurs autorités pour leur faire comprendre une chose très simple dont on n'ose parler : dans 10, au plus tard 15 'années, nos routes engorgées seront un vrai casse-tête et nos autoroutes complètement bouchées. Il y a deux ans encore, en semaine, on connaissait les bouchons entre Genève et Lausanne à hauteur du Vengeron, de Nyon et de Morges. Aujourd'hui déjà, c'est l'accordéon et les arrêts du trafic tous les jours à chaque sortie d'autoroute entre les deux capitales lémaniques, même en dehors des heures de pointe.

Quelles solutions ? Le feroutage, auquel nous croyons vraiment, et les NLFA (Nouvelles transversales ferroviaires, nécessaires sans doute, mais qui vont nous coûter 5 à 6 fois une liaison fluviale du Rhône au Rhin sur territoire suisse), ne pourront apporter qu'une toute petite contribution au problème. Du côté routier, on connaît la situation. Notre programme d'autoroutes qui date de plusieurs décennies sera peut-être finalement réalisé d'ici 10 à 15 ans. Mais il faudra encore plusieurs décennies pour agrandir, si c'est possible, nos autoroutes qui sont trop petites et pour lesquelles on a oublié de réserver les terrains nécessaires à la construction d'une nouvelle troisième piste et de construire des ponts en conséquence.

Pourquoi tout ce gâchis ? Parce que nous n'avons rien vu. Parce que les experts mandatés par la Confédération se sont trompés dans leurs prévisions qui n'étaient pas de la prospective, mais de la simple projective. Parce que la Confédération a toujours choisi ses experts avec un soin particulier et rechigné à considérer les conclusions d'autres experts indépendants. Je me méfie des statistiques de Berne, par exemple, sur le compte routier qui permettent de faire payer les déficits des CFF par les automobilistes, ou celles concernant la pollution qui permettent de limiter les vitesses des véhicules, ou celles que nous sort le Bureau de prévention des accidents pour justifier le 0,5‰, etc., etc....

Mais de la navigation ? On n'en parle pas à Berne. Une concurrence au chemin de fer ?! Pensez donc !! Alors qu'une voie navigable entre Bâle et Yverdon pourrait absorber 3 à 4 millions de tonnes sur le 7 à 8 millions qui sont déchargées, bon an, mal an, aux ports de Bâle, ce qui éviterait le passage depuis Bâle de quelque 300'000 à 400'000 camions de 10 t ou 150'000 à 200'000 camions de 20 t de charge (charge moyenne des véhicules de 40 t), le reste étant acheminé par train ... si le train est rentable, bien entendu.

Et que faire des projets industriels qui nécessitent une voie d'eau ? Un exemple ? Une énorme scierie devrait se construire sur l'Aar à quelques kilomètres au nord de Soleure. Capacité : 1 million de m³, soit l'équivalent de la production annuelle de bois de la Suisse. A titre de comparaison, les deux plus importantes scieries de notre pays transforment chacune entre 120'000 et 130'000 m³ de bois par an. Est-ce que vous vous représentez le nombre de camions que peut représenter l'exploitation d'une telle usine qui importerait et exporterait sans l'eau 1 million de m³ de bois bruts ou sciés ou travaillés ou déchiquetés ?

En Suisse, il n'y a plus de vision d'avenir, il n'y a plus de pionniers, il n'y a plus de décideurs. Il n'y a plus que des statistiques fausses – pour ne pas dire falsifiées – qui guident celles et ceux qui doivent prendre des décisions pour le pays. C'est grave, mais nous devons continuer à nous battre. »

Gérard Ducarroz, Président central de l'ASNAV

La vie de l'ASNAV

04-002 Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 04 » - Sommaire

Editorial :	L'avenir sombre des transports en Suisse - Une solution : la navigation !	1
La vie de l'ASNAV :	Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 04 »	2
	L'assemblée générale du 1 ^{er} juillet 2005	2
	Plans sectoriels des transports – Prise de position de l'ASNAV	3
	Enquête du VWR sur la prolongation de la navigation en amont de Bâle	4
	Le projet GESORBE d'assainissement de la plaine de l'Orbe : état du projet	5
La vie du réseau :	<i>Transhelvética SA – Assemblée générale du 14 juin 2005</i>	5
Annonces de nos membres :	A vendre : Entreprise de jardinier-paysagiste et de pépinières	6
Manifestations – Foires – Expositions :	Symposium sur les aménagements hydro-électriques (15-16 septembre)	6
	Les croisières fluviales de Daniel Jaquinet nont du succès	7
La navigation sur le plan suisse :	Restauration sur les bateaux du Léman - <i>LakeGourmet</i> a redressé la barre	7
	Lac Léman – Philippe Chevrier au fourneau sur le vapeur « Savoie »	7
	<i>Cie générale de navigation sur le lac Léman (CGN)</i> – Les événements de l'été	8
	<i>Cie de navigation des lacs de Neuchâtel et Morat</i> – Les événements de l'été	8
Les transports en général :	Suisse – Entreprise ferroviaire étrangère sur la sellette	8
	France - Royaume-Uni – <i>Eurotunnel</i> : Données sur l'exercice 2004	9
Technique – Dossiers :	France – Une station révolutionnaire de dépollution marine	9
	DOSSIER 5 – Les voies fluviales européennes par classes	10
Commande de documents		11

04-003 L'assemblée générale de l'ASNAV du 1^{er} juillet 2005

L'assemblée générale ordinaire 2005 de l'ASNAV s'est déroulée le 1^{er} juillet au *Centre patronal* à Paudex (Vaud) sous la présidence de **M. Gérard Ducarroz**, Président central. Pour son premier rapport d'activités, M. Ducarroz relata d'abord les travaux relatifs au changement de secrétariat, aux séances du Bureau et du Comité central, à la création d'un nouveau site Internet, aux fichiers des membres et des adresses E-mails et au lancement en 2005 de notre bulletin mensuel d'informations *NAVIGATION*.

Interventions : Le Président décrivit ensuite les interventions dans le domaine de la navigation en 2004 et ses suites au 1^{er} semestre 2005 sans s'attarder sur l'initiative parlementaire de M. le Conseiller national Josef Zisyadis sur la liaison du Rhône au Rhin qui n'a pas trouvé grâce auprès de la *Commission des transports et télécommunications* du CN, ce que nous avions d'ailleurs prévu, mais ce qui ne nous a pas empêché de remercier M. Zisyadis de ses efforts.

• Plans sectoriels des transports :

Lors de la consultation de 2003 sur les plans sectoriels des transports, l'ASNAV avait pris une position très claire (**voir l'article 04-004**). Il s'agit d'un nouvel instrument fédéral de planification à long terme des transports publics et privés. Mais le mode navigation n'est pratiquement jamais évoqué dans les documents fédéraux y relatifs. Les administrations concernées ayant organisé le 9 décembre 2004 une séance d'information et de discussion destinée aux associations intéressées. A **M. Walter Knobel**, membre de notre comité, qui représentait l'ASNAV à cette réunion, il fut certifié que la navigation fluviale ou lacustre serait désormais prise en considération dans le futur plan sectoriel des transports.

Pleins d'espoir, nous attendions le procès-verbal de cette séance confirmant les nouvelles bonnes dispositions de la Confédération. Mais,...- oh ! surprise ! – on n'a pas fait de procès-verbal. Dès lors, dans une lettre du 15 avril, MM. Knobel et Ducarroz ont rappelé aux autorités le rôle de la navigation, en vue de la prochaine réunion qui se tiendra à Berne le 30 septembre.

• Enquête du VWR sur la prolongation de la navigation en amont de Bâle :

Le Président rappelle que l'ASNAV avait diffusé en 2003 une résolution demandant la prolongation de la navigation rhénane en amont de Bâle jusqu'à l'embouchure de l'Aar à Full (Argovie) où l'on envisage la construction d'un port. L'ASNAV appuie totalement le *Vereinigung für Weiterführung der Rheinschifffahrt* (VWR) qui a lancé une enquête importante en la matière (**voir article 04-005**).

- Projet GESORBE (Vaud) :

Le Président rappelle qu'il s'agit de l'assainissement de la plaine de l'Orbe qui est régulièrement inondée. La section vaudoise de l'ASNAV, par son Président **Claude Tilleu**, notre Vice-président central, a pu faire passer dans le projet une variante comprenant la construction d'un canal entre Orbe et Yverdon. Le Conseil d'Etat vaudois devrait prendre une décision cet automne (**voir article 04-006**).

- Bacs et bacs à voitures : l'action de l'ASTL :

Le Président rappelle aussi que l'ASNAV est favorable à la mise en exploitation d'un bac à voitures reliant les deux rives du lac Léman à hauteur de Genève, Nyon ou autre endroit opportun. 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 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*).

Comptes 2004 : Les comptes 2004 se soldent par un déficit de 1'933 fr. contre un déficit de 5'654 fr. l'année précédente, grâce à une compression des dépenses. Ils devraient être équilibrés en 2005.

Bureau et Comité central de l'ASNAV : Il n'y a pas d'élections statutaires cette année et aucune démission ne nous est parvenue. Par contre, **Madame Hélène de Morsier**, trésorière de notre section genevoise, a demandé à être déchargée de la rédaction des procès-verbaux du Bureau et du Comité central en raison du décès de sa mère en France et de ses nombreux voyages dans ce pays. Le Président remercie Mme de Morsier de sa collaboration au cours de 2004 et au début de 2005. Il attend de l'assistance, après l'assemblée, une proposition pour son remplacement.

En conclusion, le Président fait part de ses objectifs pour 2005-2006, de son opinion sur l'avenir des transports en Suisse et sa foi en notre combat en faveur de la navigation qui pourrait sauver, au moins partiellement, la situation désastreuse qui nous attend d'ici une dizaine d'années. (**voir Editorial 04-001**).

04-004 Plans sectoriels des transports - Prise de position de l'ASNAV

Pour expliquer notre entêtement à faire figurer la navigation dans le futur «Plan sectoriel des transports» rappelé dans NAVIGATION 01 et lors notre assemblée générale précitée, nous reprenons in extenso la prise de position de l'ASNAV suite à la consultation lancée par le Conseil fédéral en 2003.

Dans le souci d'assurer les besoins prévisibles en matière de transport dans le respect d'un développement durable, vous avez lancé une large consultation concernant les infrastructures de transport.

Le plan sectoriel concernant les routes sera coordonné avec un plan sectoriel rail / transports publics, de manière à établir les bases d'une future politique des transports.

Les estimations des experts de l'UE au sujet de la progression du trafic de marchandises en Europe ne diffèrent pas de façon notable de celles de nos instances nationales. Toutes prédisent une augmentation très sensible des volumes transportés, notamment par la route, sauf catastrophe économique majeure. Toutes s'accordent pour estimer qu'une pareille croissance du trafic routier entraînera des nuisances inacceptables et l'asphyxie progressive des réseaux, avec pour conséquence des coûts économiques incompatibles avec les besoins d'une croissance nécessaire et raisonnable.

La Suisse a fait œuvre de pionnier en matière de ferroutage, pour le transit alpin notamment. Aujourd'hui, une généralisation de ce mode de transport est souvent préconisée pour conduire à un transfert des tonnages routiers vers le rail. Le ferroutage est une solution très coûteuse en énergie. Le rail achemine environ deux tonnes de charge utile avec une tonne de poids mort. Cette charge tombe à 500 kg dans l'option dite "Caisse mobile" et à 200 kg dans l'option dite "Chaussée roulante". Pour des raisons évidentes d'économie d'énergie, le ferroutage ne saurait être étendu à des régions autres que les zones sensibles des Alpes.

La part de marché du rail a constamment diminué au cours des dernières décennies malgré l'offre de tarifs inférieurs aux coûts, les déficits ferroviaires étant couverts par l'Etat. Pour le transport de marchandises,

ces parts de marché se situent actuellement entre 6 % (France) et 25 % (Allemagne). Chez nous, elles sont de l'ordre d'environ 10 %. Il devient évident que même une augmentation spectaculaire, triplant la part du rail, ne permettrait pas de réduire de façon satisfaisante les nuisances et les engorgements provoqués par le transport routier.

Pour cette raison, nos voisins européens aménagent depuis 1950 un réseau complémentaire de voies navigables, instaurant ainsi dans les faits une conception globale des transports. Le grand canal d'Alsace, l'aménagement du Rhône, de la Saône, de la Seine, de la Moselle, le canal Rhin-Main-Danube et bien d'autres figurent parmi les réalisations dont on ne saurait plus se passer aujourd'hui. En Allemagne, la voie navigable, appelée "vergessener Verkehrsträger" du fait de sa discrétion, achemine un tonnage de marchandises équivalent à celui du rail. En France, son taux de croissance est à deux chiffres depuis 3 ans.

Si nous voulons que la Suisse soit apte à faire face aux défis préoccupants de l'avenir, il est donc essentiel de rappeler l'existence et les avantages de ce "transporteur oublié". Nous nous devons de participer plus activement à la construction d'un réseau européen de voies navigables, que nos navires utilisent gratuitement depuis 1904. **C'est donc avec la plus vive insistance que nous vous demandons de faire figurer la navigation intérieure dans la réflexion prospective que vous engagez.**

- Les entreprises d'extraction et de transport de sables et graviers sont indispensables à notre économie nationale. Chaque année, ce sont des **millions de tonnes** de matériaux qui sont acheminés dans le silence, sans accidents et dans l'absence de nuisances. Nous rappelons le rôle capital qu'elles ont joué sur les lacs jurassiens dans le cadre des travaux d'infrastructures ferroviaires et routières, où des péniches peu gênantes ont évité le passage journalier de milliers de camions le long des rives.
- Les sociétés de navigation très actives sur nos lacs et nos rivières participent à une offre touristique, essentielle pour notre pays. Les ferries opèrent sur le lac de Constance sans faire parler d'eux et ceux du lac de Zurich transportent plus de 1 million de voitures par an.
- Les ports de Bâle, éléments très importants de notre commerce extérieur et de notre offre logistique, sont actuellement handicapés par manque de place dans leur expansion face à la croissance du trafic de conteneurs. L'aménagement du Rhin jusqu'à l'embouchure de l'Aar ne nécessite que la construction de cinq écluses pour franchir les barrages existants. Cet aménagement ne coûterait que 300 millions de francs et permettrait d'éviter le passage **d'un camion par minute** sur les 50 kilomètres de l'axe routier Bâle-Baden.
- La deuxième Correction des Eaux du Jura a réalisé plus de 100 km de voies navigables entre Soleure et Yverdon. En la terminant, on doublerait l'axe routier de la N1 et une portion sensible de la N2, pour un coût inférieur à 10 % de celui des NLFA. Dans les conditions actuelles de trafic, il en résulterait une économie d'au moins 300 millions de francs par an, en frais de transport.
- La navigation économise 80 % du carburant consommé par le transport routier et 85 % de l'énergie utilisé pour le ferroutage. Sa vitesse commerciale moyenne, ne diffère pas sensiblement de celle du rail (17 km/h, selon les moyennes européennes).

La navigation fluviale n'est pas une relique du passé, c'est un partenaire efficace des autres modes d'acheminement, dans une conception intelligente et moderne de la mobilité. Avec l'oléoduc, c'est le transporteur le plus économique et le plus respectueux de l'environnement. C'est la réponse raisonnable à la question essentielle de demain : **comment transporter plus en polluant moins.**

Nous vous prions donc de ne pas oublier la navigation fluviale dans le cadre des réflexions que vous menez actuellement.

(ASNAV – 17.2.03)

04-005 Enquête du VWR sur la prolongation de la navigation en amont de Bâle

L'ASNAV avait diffusé en 2003 une résolution demandant la prolongation de la navigation rhénane en amont de Bâle jusqu'à l'embouchure de l'Aar à Full (Argovie) où l'on envisage la construction d'un port. (**voir notre site Internet www.asnav.ch**). 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. L'ASNAV appuie totalement le *Vereinigung für Weiterführung der Rheinschifffahrt*

(VWR) qui a lancé à la fin 2004 une enquête importante en vue de créer un nouveau plan d'aménagement (Nutzungsplan) du canton d'Argovie qui ne protège plus le libre passage (Freihaltung) du tracé du Rhin.

Le VWR a inclus dans son enquête 110 industries, 12 sociétés de navigation, 47 compagnies maritimes et propriétaires de terminaux et ports, 12 associations ou organisations et 488 propriétaires de bateaux le long du Haut-Rhin.

L'enquête du VWR (par des questionnaires séparés) posait les questions suivantes :

- Existe-t-il un intérêt pour un trajet libre de Bâle jusqu'à l'embouchure de l'Aar ?
- Existe-t-il un intérêt pour des terminaux ou pour un port ?
- Existe-t-il un intérêt pour modifier le texte du nouveau plan d'aménagement du canton d'Argovie ?

Le dépouillement de l'enquête est en travail. La publication des résultats est prévue pour le 2^{ème} semestre 2005. Notre Vice-Président central **M. Franz Brütsch** suit l'affaire de près. Nous attendons les résultats avec impatience. Ils seront communiqués dans un prochain bulletin NAVIGATION. (F.Brütsch / ASNAV- 1.7.05)

04-006 Le projet GESORBE d'assainissement de la plaine de l'Orbe : état du projet

La plaine de l'Orbe étant régulièrement inondée, le Conseil d'Etat vaudois se devait d'envisager un projet d'assainissement de route cette région vaudoise. Par son Président **Claude Tilleu**, la la section vaudoise de l'ASNAV, l'Association vaudoise pour la navigation fluviale (AVNF), a pu faire passer une variante qui nous intéresse tout particulièrement. Avec l'appui politique d'organisations économiques et l'appui financier de *Transhelvetica SA*, l'AVNF a pu confier à un spécialiste de la *Compagnie nationale du Rhône*.

(CNR) une étude prévoyant de réserver pour l'avenir la combinaison du canal sanitaire avec le canal navigable entre Orbe et Yverdon-les-Bains qui permettrait cet assainissement, comme le firent à l'époque le canal de la Thielle et le canal de la Broye dans le cadre de l'assainissement de la région des trois lacs, la plaine du Seeland (2^{ème} correction des eaux du Jura)..

Cette étude a fait l'objet d'une des quatre variantes étudiées par le Conseil d'Etat qui devrait en principe prendre une décision cet automne. Hélas, les finances cantonales sont dans une telle situation critique que M. Tilleu craint que le gouvernement ne choisisse la variante la moins chère, c'est-à-dire celle prévoyant tout simplement des zones inondables qui donneraient lieu, à chaque crue, à des compensations financières à verser aux paysans propriétaires ou utilisateurs de ces terres. Nous demandons aux organisations économiques de tout faire pour influencer les décisions en notre faveur tant au Conseil d'Etat qu'au Grand Conseil vaudois.

(ASNAV – 1.7.05)

La vie du réseau

04-007 Transhelvetica S.A. – Assemblée générale du 14 juin 2005

L'assemblée générale de **Transhelvetica SA pour une voie navigable transhelvétique** s'est déroulée le 14 juin 2005 au Centre patronal à Paudex (VD) sous la présidence de **Me Thierry Du Pasquier**. Après avoir rappelé les bons résultats des ports de Bâle en 2004 et l'importance que ces transports sur le Rhin pour l'économie suisse, tant à l'importation qu'à l'exportation, le Président fit mention des efforts incessants et investissements importants consentis à l'étranger en faveur de la navigation commerciale. :

- en France, nouvelle étude pour l'analyse des tracés Nord-Sud (Rhin-Rhône et Saône-Moselle), ainsi que le démarrage des travaux pour la voie navigable Seine-Escaut, et les 180 millions d'Euros pour faire face au développement du trafic marchandises au Port autonome de Paris, par exemple.,
- en Italie, l'avancement de l'étude d'une liaison Pô-Danube et le mandat à deux universités pour la conception d'un nouveau type d'unité fluvio-maritime de grande capacité,
- en Allemagne, Autriche, Belgique, Russie et dans les pays de l'Est européen se préparent des investissements considérables pour développer une navigation fluviale moderne qui leur permettra de faire face au trafic combiné qui devient incontournable pour prévenir la saturation totale des réseaux routiers et ferrés.

- en Hollande, pays de la navigation par excellence, on veille à la conception politique d'une *Nouvelle Europe fluviale*. C'est à l'initiative de ce pays qu'a été organisée en novembre 2004 une conférence européenne qui a mis en évidence le rôle primordial de la navigation intérieure dans la chaîne du transport multimodal et le niveau de l'innovation technologique dans ce domaine.

Et Me Du Pasquier concluait de fort belle façon : « *Force est de constater que la Suisse reste, aujourd'hui encore, à l'écart de ces lieux internationaux de réflexions prospectives. Il est vrai que l'on peut se poser la question de savoir si une île a besoin de navigation intérieure....* »

Sur le plan financier, *Transhelvetica SA* boucle l'exercice 2004 avec un bénéfice de 15'815 fr. amenant les fonds propres à 1'092'931 fr. Les charges ont été réduites et le seront encore les prochaines années, entre autres par le changement de secrétariat.

Le président remercia les administrateurs suivants : M. Pierre Bonhôte représentant la Ville de Neuchâtel, M. Eric Hermann, représentant la Ville de Genève et M. Denis Wicht, ancien Président de l'ASNAV. Pour remplacer ces trois personnalités, l'assemblée élit à l'unanimité **Mme Valérie Garbani**, représentant la Conseillère communale responsable des transports de la Ville de Neuchâtel, **M. Charles Lassauce**, représentant la Ville de Genève et **M. Gérard Ducarroz**, nouveau Président de l'ASNAV - *Association suisse pour la navigation intérieure*. Les autres administrateurs sont confirmés dans leurs fonctions.

Annonces de nos membres

04-008 A vendre : Entreprise de jardinier-paysagiste et de pépinières

Pour des raisons d'âge et de santé, à remettre une entreprise de jardinier-paysagiste et de pépinières. Cette société est située à Lentigny (à ~ 5 km de l'autoroute A 12 et 15 km de Fribourg) existe depuis plus de 30 ans. La région est en pleine expansion économique et démographique. L'entreprise existe depuis plus de 30 ans et jouit d'une excellente image.

La SA emploie 15 à 20 employés dont 1 technicien, 4 chefs d'équipe qualifiés, 6 aide-jardiniers, une secrétaire à 70 % et des apprentis. Elle possède un parc important de machines, véhicules et matériaux, ainsi qu'un atelier de réparation et un bureau équipé électroniquement. Possibilité d'augmenter les surfaces de pépinières. Actuellement, le portefeuille de commandes est bien rempli.

Les intéressés peuvent prendre contact et discuter du prix et des conditions. Dossier : bull. de commande.

Parcs et Jardins R. Krattinger SA
1745 Lentigny

Contact : Roland Krattinger
026. 477.37.62 ou 079. 634.36.20

Manifestations – Foires - Expositions

04-009 Symposium sur les aménagements hydro-électriques à Fribourg (15-16 septembre)

L'*Association suisse pour l'aménagement des eaux ASAE* (*Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband SWV*), dont le siège est à Baden, tiendra son assemblée générale à Fribourg le 15 septembre. A cette occasion, elle organise le symposium « ***Investir dans les aménagements hydro-électriques ?!*** »

Programme (au **NH Hôtel, Fribourg) : **15.septembre (dès 13h00)** :**

Zukünftiges Wasserkraft Angebot : Szenarien im Spannungsfeld von Wirtschaft und Politik
Réhabilitation du puits blindé de Cleuson Dixence
Erneuerung der Kraftwerkstufe Klosters-Küblis der Raetia Energie Klosters AG
Remplacement de la conduite forcée de la Peuffeyre
Aktuelle Investitionen in BKW-Wasserkraftswerke
Investitionsvorhaben KWO plus : Stand des Projektes und Ausblick
Travaux de réhabilitation effectués au barrage de la Mégrauge
Migration über mehrere Generationen Leittechnik bei FEW / EEF

94ème assemblée générale

16 septembre (dès 08h30)

Visite guidée de l'aménagement de la Maigrauge à Fribourg et du pavillon d'information d' *Electrobroc* à Broc, suivie d'un apéritif offert par les *EEF* et d'un repas à Morlon (lac de la Gruyère).

Prix du symposium : fr. 50.--. Délai d'inscription : 15 août

Inscriptions : *Fribourg Tourisme, Congress Service* – Av. de la Gare 1 – 1701 Fribourg ou
ASEA / SWV - Rütistr.3a – 5401 Baden (Tél.: 056. 222 50 69 – Fax : 056. 221 10 83)
E-mail : i.keller@swv.ch

04-010 Les croisières fluviales de Daniel Jaquinet ont du succès

Ancien Secrétaire central de l'ASNAV, Monsieur Daniel Jaquinet organise chaque année une croisière fluviale en Europe sous la raison sociale **Voyages du Rhône au Rhin** (Escaliers du Marché 25 – 1003 Lausanne – Tél. 021. 232 64 63). Ces croisières rencontrent un grand succès. Cette année, comme d'habitude, toutes les places sont réservées.

Le voyage de 2005, une croisière de Francfort à Passau en passant par le canal Rhin–Main–Danube, a lieu du vendredi 5 août au vendredi 12 août. Rappelons que cette liaison d'une longueur de 3'500 km relie Rotterdam (Mer du Nord) à Sulina (Mer Noire).

Le bateau choisi, le *m/s Swiss Diamond*, a une longueur de 101 m, une largeur de 11.40 m et peut accueillir jusqu'à 124 passagers. Avec ses moteurs d'une puissance de 1'500 CV et un équipage qualifié de 27 personnes, il offre un confort et une grande qualité de navigation. Au programme, la visite de villes typiques hors des circuits habituels, telles que Wurzburg, Bamberg, Bayreuth, Nüremberg, Regensburg, Passau, etc. Le programme de l'an prochain paraîtra dans le bulletin *NAVIGATION*

La navigation sur le plan suisse

04-011 Restauration sur les bateaux du Léman – « LakeGourmet SA » a redressé la barre

Après un appel d'offres âprement disputé, *DSR*, entreprise de restauration de collectivités, reprenait, au cours de l'année 2002, les activités déficitaires de la restauration sur les bateaux de la **CGN Compagnie générale de navigation sur le lac Léman**. A cet effet, *DSR* a fondé la société **LakeGourmet SA** dont elle détient l'entière responsabilité du capital.

Selon sa stratégie, *DSR* avait pour objectif d'améliorer la qualité des repas servis sur la flotte *CGN*, tout en rationalisant pour atteindre l'équilibre financier. C'est chose faite. Après 2003, année de redressement, l'exercice 2004 de *LakeGourmet* s'est avéré une année de consolidation se soldant par un résultat positif, malgré l'absence de deux bateaux en chantier. Grâce à une bonne maîtrise des frais de personnel (50,4% du chiffre d'affaires), confirmant les efforts de rationalisation de 2003, ce ratio représente actuellement une référence. Notons que les « croisières fondue » ont été un succès.

Le Conseil d'administration de *LakeGourmet* est composé de MM. **Francis Gonseth** (Président) et **Gilbert Philippin** (tous deux membres du Comité du Conseil de fondation de *DSR*) et de MM. **Marc Aebi**, Administrateur-délégué (membre de la direction du groupe *DSR*) et **Jean-Claude Berdah**, Directeur.

(Renseignements sur les menus, les tarifs, , etc. : www.lakegourmet.ch)

04-012 Lac Léman – Philippe Chevrier au fourneau sur le vapeur « Savoie »

Après un appel d'offre d'envergure, **LakeGourmet**, restaurateur officiel de la *Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN)*, vient de se voir adjudger par la **CGN** les activités de restauration sur le bateau « **Savoie** », unité historique de la *CGN* qui sortira prochainement de chantier après une rénovation coûteuse mais très réussie. Ce magnifique vapeur à aube de luxe sera réservé aux croisières au cours desquelles seront servis des repas gastronomiques préparés par **Philippe Chevrier**, célèbre « toque » du *Château de Chanteauvieux*, qui prête son concours, depuis plusieurs années, à la formation des cuisiniers

de DSR, propriétaire de *LakeGourmet*. L'exploitation du service de restauration, sous la bannière de Philippe Chevrier, devrait débiter dans le courant du mois de mai 2006. (DSR / CGN – 17.6.05)

04-013 **Cie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) – Les événements de l'été**

- **Croisières « Feux d'artifice »**

31.07.05 - Feux d'artifice du Bouveret : à bord de l'« *Italie* » (orchestre à bord)

01.08.05 - Fête nationale suisse : à bord du « *Rhône* » (orchestre à bord)

à bord du « *Montreux* » et du « *Général Guisan* »

04.08.05 – 60^{ème} anniversaire de l'ONU : à bord de « *La Suisse* » et du « *Vevey* »

13.08.05 – Fêtes de Genève : à bord de « *La Suisse* » et du « *Vevey* »

15.08.05 – Libération d'Evian : à bord du « *Rhône* » (orchestre à bord)

- **Croisières gastronomiques au gré des paysages du Léman avec le Beau-Rivage Palace**

Du **02.07** au **04.09.05** – à bord du « *Montreux* » : Croisière de midi : 1h20 (depuis Lausanne – via Evian)

Croisière de l'après-midi : 4h00 (tour du Haut-lac)

Croisière du soir : 3h30 (depuis Lausanne ou Morges via Yvoire)

- **Happy Hour sur le Léman**

Du **22.05** au **25.09.05** – Départ tous les jours de Montreux à 18h25 et du Bouveret à 18h55.

(Renseignements sur les horaires, les tarifs, les réductions, les menus, etc. : www.cgn.ch)

04-014 **Cie de navigation des lacs de Neuchâtel et Morat – Le événements d'août**

Dim. 31.07.2005 : Feux d'artifices sur le Lac de Bienne Croisière spéciale, animation à bord par Werner Roth. Neuchâtel: dép. 20h00, arr. 00h30; La Tène: dép. 20h30, arr. 24h00; Thielle: dép. 20h45, arr. 23h45; Le Landeron: dép. 21h15, arr. 23h15. Prix: Fr. 28.- de Neuchâtel, Fr. 25.- de La Tène et de Thielle, Fr. 22.- du Landeron

Lun. 01.08.2005 : Croisière du premier août Croisière du premier août avec menu de gala et animation musicale. Au départ de Morat 20h00 - 23h45 Prix: Adulte: Fr. 65.-, Enfant: Fr. 33.- (toutes faveurs suspendues).

Lun. 01.08.2005 : Croisière du premier août Promenade du soir au départ de Morat (20h30 - 23h00). Prix: Adultes: Fr. 22.-. Enfants: Fr. 11.- (toutes faveurs suspendues).

Lun. 01.08.2005 : Croisière Fête Nationale Chantons l'hymne nationale à bord sur toutes les unités en service. Prix spécial: Adultes: Fr. 20.-, Enfants, Abo 1/2 tarif CFF: Fr. 10.-, Abo général CFF: Fr. 5.-

Lun. 01.08.2005 : Croisière du premier août Croisière du soir avec menu de gala et animation musicale. Neuchâtel 20h00 - 23h00. Prix: Adulte: Fr. 65.-, Enfants : Fr. 33.- (toutes faveurs suspendues)

Lun. 01.08.2005 : Fête Nationale, Croisière du soir Promenade du soir au départ de Neuchâtel 20h00 (20h30 - 23h00) Prix: Adulte : Fr. 22.. Enfants: Fr. 11.- (toutes faveurs suspendues)

Lun. 01.08.2005 : Croisière Fête Nationale Croisière du premier août avec menu de gala et animation musicale. Au départ d'Estavayer-le-Lac 20h30 - 23h30. Prix: Adulte: Fr. 65.-, enfant: Fr. 33.- (toutes faveurs suspendues).

Lun. 01.08.2005 : Croisière du premier août Croisière du premier août avec menu de gala et animation musicale. Au départ d'Yverdon: 19h30 - 23h45 Prix: Adulte: Fr. 65.-, Enfant: Fr. 33.- (toutes faveurs suspendues).

Ven. 05.08.2005 : Soirée raclette Passez une agréable soirée en dégustant une délicieuse raclette accompagnée d'airs folkloriques. Course 108 au départ de Neuchâtel 20h00 - 22h40 Forfait (croisière, raclette à gogo) Fr. 45.- (plein tarif), Fr. 32.- (Abo 1/2-tarif CFF), Fr. 20.- (Abo général CFF).

Ven. 26.08.2005 : Country Boat Croisière spéciale avec animation musicale par un orchestre country. Au départ de Neuchâtel 20h00 - 23h00 Prix: Fr. 28.- (adulte)

(Renseignements sur les horaires, les menus, etc. : www.navig.ch)

Les transports en général

04-015 **Suisse – Entreprise ferroviaire étrangère sur la sellette**

L'entreprise ferroviaire *TX Logistik (TXL)* a obtenu en mai 2004 une autorisation d'accès au réseau ferroviaire suisse pour le trafic marchandises pour une durée de 10 ans. *TXL*, concurrent en Suisse des *CFF* et du *BLS Cargo/Railion*, est surtout actif en Allemagne.

L'Office fédéral des transports (OFT) a porté plainte, devant le procureur de Bâle-Ville, contre TX Logistik pour violation de la loi sur la durée du travail. Les dispositions sur la durée du travail moyenne maximale, l'octroi de pauses et le tour de repos moyen ont notamment été violées. L'OFT renonce toutefois à retirer l'accès au réseau à la société.

(OFT – 6.5.05)

04-016 France- Royaume- Uni - Eurotunnel : données sur l'exercice 2004

Eurotunnel gère l'infrastructure du Tunnel sous la Manche et exploite deux types de navettes : des navettes fret transportant des camions et des navettes passagers transportant des voitures et des autocars, entre Calais/Coquelles (France) et Folkestone (Royaume-Uni). *Eurotunnel* perçoit aussi des péages de la part d'autres compagnies ferroviaires qui utilisent le Tunnel (*Eurostar* pour les services passagers ferroviaires et la *SNCF* et *EWS* pour les trains de marchandises).

Le système de transport d'*Eurotunnel* est ouvert 24 heures sur 24, tous les jours de l'année. En 2004, *Eurotunnel* a, d'une part, transporté 1'281'207 camions, 2'101'323 voitures et 63'467 autocars sur ses navettes et, d'autre part, assuré le passage en tunnel de 7'276'675 passagers *Eurostar* et 1'889'175 tonnes de marchandises des réseaux ferroviaires.

L'entreprise a deux sièges sociaux : *Eurotunnel SA* (France) à Paris et *Eurotunnel plc* (Royaume Uni) à Folkestone. *Eurotunnel* compte plus de 700 000 actionnaires. Les actionnaires individuels, dont 73% résident en France et 27% à l'étranger, notamment au Royaume-Uni, représentent au total 68% du capital.

En 2004, le chiffre d'affaires d'*Eurotunnel* s'est élevé à 789 millions d'euros. 96% de ce chiffre d'affaires provient de l'activité transport se répartissant entre les revenus de l'exploitation propre d'*Eurotunnel*, son service de navettes (35%), et ceux liés à sa prestation de services ferroviaires aux chemins de fer en tant que gestionnaire de l'infrastructure du tunnel (43%). Les 4% restant proviennent des activités hors transport. Au 31 décembre 2004, le nombre de salariés était de 3'205, dont 1'278 en Grande-Bretagne et 1'927 en France.

(*Eurotunnel* – 4.05)

Technique – Dossiers

04-017 France – Une station révolutionnaire de dépollution marine

Spécialiste en matière de lutte antipollution liée aux hydrocarbures, Dominique Rémy propose un système qui permet de lutter efficacement contre toutes formes de pollution pétrolière flottante (ou toutes forme de pollutions), suite à un naufrage.

Le *D.A.P.G.*, est un Trimaran, qui "avale" rapidement toutes les nappes, pour ensuite les conditionner sous forme de solides sacs étanches, d'un volume de 1 m³. Après conditionnement, ces sacs sont liés entre eux, par groupes de 20 et couplés à une balise de positionnement, avant d'être remis à l'eau.

La coque centrale intègre la totalité du processus de traitement. Deux flotteurs latéraux assurent la stabilité de l'ensemble même avec une mer de force 6 à 7. Une équipe de 20 personnes intervient sur ce navire dont les dimensions prévues sont: 65 m de large (deux fois plus que les techniques proposées), sur 85 m de long, et intègre le système de captation des pétroles de Ø 15 m. « Côté capacités, ce navire est en mesure de gérer une pollution de 65.000 tonnes de pétrole brut minimum, sans ravitailler, soit dix fois plus que les techniques actuellement proposées. La machine peut travailler 24h/24h.

En recueillant ces pétroles, ce procédé stoppe définitivement la propagation avant qu'elle ne vienne souiller le littoral. Il améliore les manutentions et les transports de ces déchets, pour rendre ces opérations nettement plus aisées (récupération à l'aide de grues automotrices, transport par camions bennes standard). L'étanchéité des sacs est garantie plus de trois ans et les récupérations des colis peuvent se faire dans tous types de ports.

Contact : Dominique Rémy, 7 avenue de la Vallière, 06100 Nice

Tél : 0033. 4. 9714 08 39

Portable : 0033. 6. 60 55 12 84.

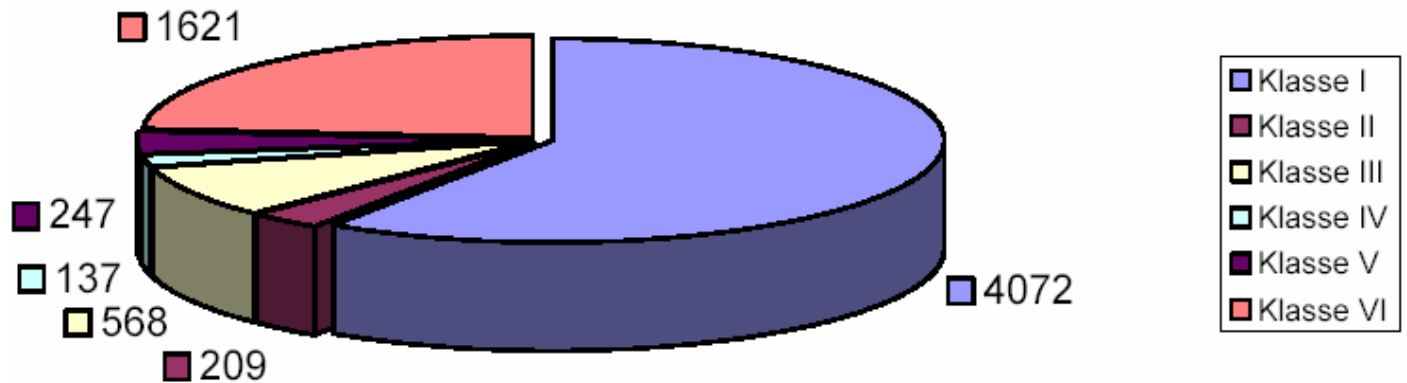
E-Mail : remydapg@aol.com.

Site Web : <http://apgdepollution.free.fr>

04-018

DOSSIER 5 - Les voies fluviales européennes par classes

Les voies fluviales européennes sont répertoriées en 6 classes selon la classification *CEMT*.
Les chiffres du dessin sont des km.



Klasse I	250-400T
Klasse II	400-650T
Klasse III	650-1000T
Klasse IV	1000-1500T
Klasse Va	1500-3000T
Klasse Vb	3200-6000T
Klasse VIa	3200-6000T
Klasse VIb	6400-12000T
Klasse VIc	9600-18000T
Klasse VII	14500-27000T

(Promotie Binnenvaart Vlaanderen – 4.95)

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 :
E-mail :

x	No.	Titres	Sources - Date	L.	Pages	Prix
		<u>Légende</u> : L = langue - P = papier - * = frais d'expédition				
		-				
		Annonces de nos membres				
	04-008	A vendre – Entreprise de jardinier-paysagiste et de pépinières	R. Krattinger, - 7.05	F	1	0.00