



La vie de l'ASNAV

10-001 Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 10 » - Sommaire

La vie de l'ASNAV :	Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 10 » - Sommaire	1
La vie de nos membres :	Lac Léman – Les prochains événements de mai à la CGN	1
	Lacs de Neuchâtel et Morat - Les prochains événements de mai à la SNNM	2
Manifestations – Foires – Expositions :	France – « Transports publics 2006 », Paris – 13 au 15 juin 2006	2
La navigation sur le plan suisse :	Lac de Zurich – Un service de taxis nautiques	2
	Ports de Bâle – Trafic de containers de 1980 à 2005 (en TEU)	3
	Lac Léman – Modernisation et remise à l'eau du « Léman »	3
	Une étude sur l'importance économique de la navigation lacustre en Suisse	3
	8'000 tonnes de vieilles munitions au fond de certains lacs suisses	4
La navigation sur le plan international :	France – Projet de canal « Seine-Nord Europe » (dossier de consultation)	4
	Europe – Nombre de passagers dans les ports maritimes en 2002	6
	Chine – Shanghai, 1 ^{er} port du monde	6
	Canada – Le port de Montréal a le vent dans la voile	7
Les transports en général :	Suisse – Le futur développement des projets ferroviaires : 4,7 milliards de fr.	7
	Suisse – Le développement des routes nationales : 1,36 milliards de fr.	8
	Europe / Suisse - Les transports se font de plus en plus par la route	8
Technique – Dossiers :	<u>DOSSIER 8</u> – Classification des voies d'eau et types de bateaux	9
Commande de documents		10

10-002 Assemblée générale de l'ASNAV – Vendredi 23 juin à Paudex (VD)

L'assemblée générale de l'ASNAV – Association suisse pour la navigation intérieure se tiendra le **vendredi 23 juin** à **Paudex** (au Centre patronal) à **17h00**. Elle sera suivie d'un apéritif. Convocation suivra.

La vie de nos membres

10-003 Lac Léman – Les prochains événements de mai à la CGN

- Croisière Fête des Mères

Une journée exceptionnelle pour inviter toutes les mamans sur une croisière gourmande.

Dimanche 14 mai 2006

- Le «Savoie» fête son retour sur le lac...

Après plus d'un an de travaux de rénovation, le «Savoie» fleuron de la flotte Belle Epoque s'offre une nouvelle jeunesse sur le Léman et accueille les saveurs gourmandes du grand Chef Philippe Chevrier, sous le drapeau de *Lake Gourmet SA*, filiale du *Groupe DSR*.

Fête inaugurale : samedi 20 mai 2006 à Genève Pâquis.

- Parade Navale

Le "Coeur de la Côte", Rolle et Aubonne accueillent la Parade Navale.

Dimanche 21 mai 2006 : Grande fête sur les quais de Rolle et à bord de la flotte historique !

10-004 **Lacs de Neuchâtel et Morat - Les prochains événements de mai à la SNNM**

- **Croisière Fête des Mères** - Dimanche 14 mai 2006 : Croisière, animation et le service d'un menu spécial fête des mères. Estavayer-le-Lac, départ 11:00. Neuchâtel, arrivée 12:15. Neuchâtel, départ 12:30. Estavayer-le-Lac, arrivée 15:00. Estavayer-le-Lac, départ 15:15. Neuchâtel, arrivée 16:30. Prix CHF 60.– par personne (enfant jusqu'à 12 ans – moitié prix). Comprenant: croisière, animation et repas. Boissons en sus. Toutes faveurs suspendues.

- **Soirées «Raclette»** - Vendredi 19.mai.2006 : Au départ de Neuchâtel, avec croisière, animation. Neuchâtel, embarquement 19:00 / Neuchâtel, départ 19:30 / Neuchâtel, arrivée 21:00 / Poursuite à quai, jusqu'à 23:00. Prix adulte: CHF 24.– / enfant: CHF 12.– Comprenant: croisière, animation et repas. Boissons en sus. Toutes faveurs suspendues.

Manifestations – Foires - Expositions

10-005 **France – « Transports publics 2006 », Salon européen de la mobilité Paris – 13 au 15 juin 2006**

Cet important salon européen se déroulera du 13 au 15 juin 2006 à la Porte de Versailles à Paris. Parmi les événements, signalons les conférences et manifestations suivantes :

13. juin : 14h-15h : Débat "*Evolution de la fonction 'Achats' de matériel roulant*"

15h-17h : Forum "*Consolider le parc des véhicules propres en France et en Europe*"

17h-18h : Débat "*Les enjeux internationaux de la filière européenne du transport public*"

14.juin : 10h-12h : Forum "*Concrétiser l'intermodalité des réseaux*" avec Jean-Paul Huchon, Président de la Région Ile-de-France

14h-15h : Débat "*Le tramway change la ville et l'entreprise*"

15h-17h : Forum "*Les Européens face à la hausse des prix des carburants*" avec Dominique Perben, Ministre français chargé des Transports.

17h-17h30 : Remise des Trophées de l'Innovation par Dominique Perben, Ministre des Transports.

17h30-18h : Débat "*Accessibilité : où en sont nos voisins européens ?*"

17h30-18h30 : Remise du Bus d'Or européen par Dominique Perben, Ministre des Transports.

15 juin : 10h-12h : Forum "*Quelle organisation du transport public en Europe ? Rôle réciproque des opérateurs et des autorités organisatrices*".

14h-15h : Débat "*Développer un nouveau concept de transport public pour améliorer la mobilité : le BHNS*".

16h-17h : Forum "*Rencontre des maires européens : gestion des déplacements dans les très grandes agglomérations*".

17h-18h : Clôture du salon avec Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne et Commissaire aux transports.

La navigation sur le plan suisse

10-006 **Lac de Zurich – Un service de taxis nautiques**

En 2005, un service de taxis nautiques sur le lac de Zurich et la partie supérieure de la Limmat a entamé sa deuxième saison. Deux bateaux offrant chacun 12 places (l'embarcation à moteur «*Letten*» et le bac couvert et chauffé «*Zürhorn*») sont utilisés pour le service de taxi. Le bateau à moteur historique «*Annie*», datant de l'année 1912, est mis à contribution pour des excursions individuelles. Le rayon d'activité des taxis nautiques s'étend du Schanzengraben et de la Limmat à hauteur de l'Hôtel «*Storchen*» jusqu'au bassin lacustre et jusqu'à Rüschlikon. Les taxis nautiques peuvent être commandés auprès de la centrale de réservation des taxis *Alpha*, numéro de téléphone 044. 777 77 77.

(Litra – 13.3.06)

10-007 **Ports de Bâle – Trafic de containers de 1980 à 2005 (en TEU)**

Les chiffres sont exprimés en TEU (Twenty Foot Equivalent Unit), soit en containers de 20 pieds.

Années	Arrivées	Départs	Total	Evolution*
1'980	119	703	822	...
1'985	5'441	2'323	7'764	...
1'990	12'182	10'012	22'194	...
1'995	23'010	22'012	45'022	...
2'000	37'774	36'414	74'188	11,1 %
2'001	35'695	33'023	68'718	- 7,3 %
2'002	36'367	36'064	72'431	5,4 %
2'003	36'082	41'905	77'987	7,7 %
2'004	37'840	47'414	85'254	9,3 %
2'005	39'748	45'183	84'931	- 0,4 %

(Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel – 2.06)

10-008 **Lac Léman – Modernisation et remise à l'eau du "Léman"**

Lundi 6 mars 2006, le bateau " MS Léman" a été remis à l'eau, après trois mois, d'importants travaux.

Une nouvelle 1ère classe dédiée à l'espace et au confort individuel a été aménagée au pont supérieur.

- 46 places assises intérieures, plus ergonomiques, spacieuses et confortables
- un accès extérieur réservé à l'arrière du pont avec 36 places assises

Deux nouveaux moteurs MAN V12 d'une puissance de 529 kW chacun ont remplacé les moteurs d'origine et l'insonorisation a été améliorée.

La 2ème classe a été rénovée (nouveaux sièges). Elle compte 237 places assises intérieures et 50 places assises extérieures au pont principal, ainsi que 151 places assises intérieures au pont supérieur.

Ces travaux répondent à la demande de la clientèle. La constante augmentation de la fréquentation des passagers entre Evian-les-Bains et Lausanne confirme l'importance de développer ce service public de transport lacustre.

(CGN – 6.3.06)

10-009 **Une étude sur l'importance économique de la navigation en Suisse**

Combien de recettes les quelque 12,3 millions de passagers des bateaux sillonnant les lacs et les cours d'eau suisses génèrent-ils chaque année ? Tout d'abord, chacun d'eux achète un titre de transport. Mais, en outre, selon une étude scientifique publiée récemment, la navigation engendre d'autres dépenses qui profitent à toute l'économie du pays. Jürg Meister, dr. oec., chargé de cours à l'Université de Saint-Gall, a été chargé d'une étude scientifique par l'AESN – *Association des entreprises suisses de navigation*. Il estime les plus-values annuelles à presque 300 millions de francs, ce qui correspond à environ 25 francs par passager.

Ces plus-values comprennent le coût de l'acheminement des passagers par voitures privée ou transports publics (~30 millions de fr.), la gastronomie à bord (21,3 millions) et à terre (22 millions), les petites dépenses telles que l'achat d'une glace, d'une carte postale ou d'un souvenir à un kiosque. En fonction du lac, les voyageurs ne se contentent pas seulement du passage en bateau, mais dépensent aussi pour des trajets en chemin de fer de montagne ou en remontées mécaniques (~7 millions). En incluant d'autres dépenses liées à un déplacement en bateau, telles que les coûts d'hébergement et les entrées dans des institutions et des manifestations (musées, expositions, etc.), l'étude évalue à 91,35 millions de francs la création brute de plus-values chez des tiers.

Ajoutées à la plus-value nette des entreprises de navigation de l'AESN (recettes des billets, y compris les recettes accessoires et d'éventuelles compensations), d'un montant de 68,66 millions de fr. et des prestations préalables achetées par les entreprises AESN, d'un montant de 28,74 millions de fr., ainsi que de chiffres d'affaires globaux induits qui se chiffrent par effet multiplicateur à 103,81 millions de francs, les plus-values créées par les passagers des bateaux peuvent être estimées à 292,56 millions de fr. au total. Il s'agit donc d'une contribution importante pour l'économie nationale, plutôt sous-estimée jusqu'ici.

(« Plus-values de la navigation sur les lacs et les rivières suisses », AESN / Litra – 21.10.05)

10-010 8'000 tonnes de vieilles munitions au fond de certains lacs suisses

Pendant plusieurs années, l'armée suisse s'est débarrassée de munitions en les jetant dans les lacs. Au total, elle en a déposé plus de 8000 tonnes dans les années 40, 50 et 60. Il s'agit de cartouches, de grenades, de détonateurs et de bombes aériennes. Le lac de Thoune, dans le canton de Berne, est le plus touché avec 4600 tonnes. Les autres lacs touchés sont le lac de Brienz et le lac des Quatre-Cantons. Il est évident que ces munitions ne risquent en aucun cas d'exploser et il n'a pas été prouvé que ces dépôts de munitions représentaient un danger sanitaire. En 1995, une expertise du ministère de la Défense concluait d'ailleurs que les parties métalliques des munitions mettaient des décennies, voire des siècles, pour rouiller. Conséquence: leur contenu ne se disperse dans l'eau qu'en très faibles quantités. Pourtant, on a repéré des malformations sexuelles dans des poissons du lac de Thoune, ce qui a entraîné le vote d'une motion au Grand Conseil bernois. Affaire à suivre.

(swissinfo – .12.05)

La navigation sur le plan international

Transports fluviaux

10-011 France – Projet de canal « Seine-Nord Europe » (dossier de consultation économique)

Nous en avons déjà parlé dans le n° 08 de février 2006 de *NAVIGATION*. Le projet de Canal Seine-Nord Europe reliera le bassin de la Seine et de l'Oise au bassin du Nord-Pas-de-Calais et, au-delà, au réseau de l'Europe du Nord. Cette liaison constitue le maillon manquant de la liaison européenne à grand gabarit Seine-Escaut et, s'inscrivant sur le corridor Nord Amsterdam Paris, elle constitue une alternative de transport sur cet axe particulièrement saturé.

Ce canal est inscrit au *Schéma directeur trans-européen des voies navigables à grand gabarit*, il a été approuvé par le *comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT)* portant sur les nouvelles infrastructures de transport. Le gouvernement a décidé de lancer les études d'avant-projet sommaire, préalables à la déclaration d'utilité publique. En cet été 2006, ce sera la remise du dossier d'avant-projet et, à l'automne, l'appel à candidatures pour un partenariat public-privé et le lancement de l'enquête publique. On peut obtenir le dossier complet par le bulletin de commande ci-joint.

La capacité de transport du canal Seine-Nord Europe pourra atteindre environ 32 millions de tonnes par an (Rappelons que, bon an mal an, le port de Bâle accueille ~8 à 9 millions de tonnes), ce qui représente l'équivalent de 1,6 million de poids lourds. Cela correspond à 25 % du trafic constaté actuellement sur l'autoroute A1, soit un poids lourd toutes les 20 secondes.

Le nouveau canal Seine-Nord Europe a été conçu aux normes européennes du transport à grand gabarit, permettant les convois de 4400 tonnes (contre environ 700 tonnes pour le canal du Nord actuel) et le transport de trois niveaux superposés de conteneurs dans les bateaux.

Les principales caractéristiques de l'ouvrage :

- ▶ Longueur de 105 km, de Janville (nord de Compiègne) jusqu'au canal Dunkerque-Escaut (Est d'Arleux)
- ▶ Largeur du canal au fond : 36 m
- ▶ Largeur du canal en surface : 54 m ; ▶ Hauteur d'eau : 4,5 m
- ▶ Hauteur libre sous les ponts (c'est-à-dire la hauteur disponible au dessus du niveau de l'eau) : 7 m
- ▶ Les écluses : Longueur : 190 m - Largeur : au moins 12 m - hauteur : 15 et 25 m - Nombre : 6 à 10

La moyenne des croissances annuelles entre 1995 et 2005 a été le suivant sur le réseau actuel,

Céréales et produits agricoles	+ 4.6 %	Produits énergétiques	+ 2.8 %
Minerais et métallurgie	+ 1.0%	Matériaux de construction	+ 0.6 %
Engrais	+ 2.9 %	Chimie	+ 5.9 %
Conteneurs, véhicules et colis lourds	+ 18.6 %	Total	+ 3.0 %

Trafics par mode de transport sur le corridor nord-sud Coupure entre Péronne et Nesle										
Catégories de marchandises	Unité	Situation 2000			2020 Référence			2020 Projet		
		Route	Fer	Voie d'eau	Route	Fer	Voie d'eau	Route	Fer	Voie d'eau
Produits agricoles	MT	14,3	4,3	1,6	15,9	5,9	1,7	14,3	5,0	4,8
Bolssons	MT	3,1	0,6	0,0	4,0	1,1	0,0	4,0	1,1	0,0
Charbons	MT	0,8	0,4	0,3	0,8	0,3	0,1	0,6	0,2	0,3
Produits pétroliers	MT	3,2	0,6	0,2	4,2	1,0	0,1	3,7	0,7	0,9
Déchets	MT	2,1	1,0	0,0	1,8	2,5	0,0	1,7	2,4	0,1
Métaux	MT	5,8	5,8	0,5	8,0	9,9	1,1	7,9	9,7	1,4
Granulats	MT	8,6	2,1	1,0	15,2	4,6	1,2	12,3	3,4	5,6
Ciment	MT	0,9	0,5	0,0	1,1	0,8	0,0	1,1	0,7	0,1
Autres matériaux	MT	6,3	0,0	0,0	5,7	0,1	0,0	5,7	0,1	0,0
Engrais	MT	2,7	1,1	0,3	2,8	1,4	0,2	2,5	1,1	0,7
Chimie	MT	11,3	1,0	0,1	14,7	2,3	0,3	14,5	2,2	0,5
Autos	MT	4,4	0,5	0,0	6,8	1,3	0,1	6,8	1,3	0,2
Divers	MT	39,7	2,6	0,2	54,1	5,7	0,3	54,1	5,6	0,5
Total hors conteneurs part en %		103,3 81 %	20,5 16 %	4,2 3 %	135,1 76 %	36,8 21 %	5,3 3 %	129,3 73 %	33,6 19 %	15,0 8 %
Conteneurs pleins	KEVP	118	5	-	335	19	0	254	15	174
Conteneurs vides	KEVP	47	2	-	153	9	0	116	7	80
Total	MT	104,5	20,6	4,2	138,4	37,0	5,3	131,9	33,8	16,7

Le réseau des voies navigables du Nord en 2020 se présenterait comme suit (en vert, les tirants d'air) :



Réseau de voies navigables en 2020.

On peut obtenir le dossier complet (par chapitres au moyen du bulletin de commande ci-joint). (VNF – 3.06)

CHAPITRE 1 - SEINE-NORD EUROPE, UN NOUVEAU SYSTÈME DE TRANSPORT

1.1 Les évolutions du trafic de marchandises	10
1.2 Le cadre des études économiques de Seine-Nord Europe	16
1.3 Les perspectives d'évolution de la demande et des prix de transport	17
1.4 L'offre de transport en 2020	21
1.5 Les perspectives de trafic à l'horizon 2020 et à long terme (2050)	23
1.6 Les enjeux de Seine-Nord Europe pour les ports maritimes et le développement de l'intermodalité	30
1.7 Un projet global dans le cadre du contrat de partenariat public-privé pour développer les fonctions multi-usages de la voie d'eau	34

CHAPITRE 2 - SEINE-NORD EUROPE, UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TERRITOIRES

2.1 Picardie et sud du Nord-Pas-de-Calais (Artois et Cambrésis) : valorisation du potentiel agricole et industriel	36
2.2 Nord-Pas-de-Calais : au cœur d'un réseau élargi vers l'Europe	43
2.3 Ile-de-France : une logistique rationalisée avec des flux sécurisés	46
2.4 Haute-Normandie : une offre de transport massifiée vers le Grand Bassin parisien et l'Europe	50
2.5 Champagne-Ardenne et nord-Bourgogne : une mise en réseau avec le grand gabarit fluvial	52
2.6 Flandre et Wallonie : assurer la croissance des échanges européens	52
2.7 L'emploi et la formation : une opportunité à préparer dès à présent	53

CHAPITRE 3 - L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DE SEINE-NORD EUROPE

3.1 La contribution du projet à la réduction des nuisances	56
3.2 Le coût de réalisation et d'exploitation du canal Seine-Nord Europe	57
3.3 L'évaluation socio-économique du canal Seine-Nord Europe	59
3.4 La conduite et le financement du projet en contrat de partenariat public-privé	62

CONCLUSION

ANNEXES – I. La croissance du transport fluvial en France	66
II. La méthodologie des études socio-économiques de Seine-Nord Europe	67
III. L'évolution des prix de transport en 2020	70
IV. L'évolution du réseau fluvial	71
V. Détails des résultats des études de prévision de trafic	74
VI. Un modèle d'intermodalité, le port de Duisbourg	78
VII. Les zones d'activités portuaires multimodales du canal Seine-Nord Europe	79
VIII. Voies navigables et développement territorial, l'exemple du canal Albert en Belgique	83
IX. Rappel des étapes à venir du projet Seine-Nord Europe	85

Transports maritimes

10-012 Europe – Nombre de passagers dans les ports maritimes en 2002

Pays	Passagers	Pays	Passagers
BE BELGIUM	1'124'690	IE IRELAND	3'892'788
BG BULGARIA	6'057	IT ITALY	82'700'467
DE GERMANY	33'221'835	LT LITHUANIA	107'182
DK DENMARK	48'177'817	LV LATVIA	22'629
EE ESTONIA	5'136'041	NL NETHERLANDS	2'201'701
ES SPAIN	18'946'533	PT PORTUGAL	501'751
FI FINLAND	16'576'944	RO ROMANIA	0
FR FRANCE	29'109'850	SE SWEDEN	32'112'315
GB UNITED KINGDOM	35'622'848	SI SLOVENIA	42'163
GR GREECE*	50'124'852		

(Eurostat - 9.05)

10-013 Chine – Shanghai , 1^{er} port du monde en 2005

Après avoir surpassé Rotterdam l'an dernier, Shanghai est devenue en 2005 le premier port mondial devant Singapour en termes de capacité de fret maritime, ont annoncé ses autorités portuaires. Avec une croissance économique de plus de 9% par an, un développement axé sur l'industrie d'exportation et une soif intarissable de matières premières, la Chine fait exploser le commerce maritime et les tarifs des transports transocéaniques. Tout le long des côtes chinoises de nouveaux ports en eaux profondes sont en cours de construction pour répondre aux exigences des nouveaux supertankers. Dans le même temps, la Chine se positionne comme une nouvelle puissance dans le domaine de la construction navale alors qu'elle est déjà leader mondial de la fabrication de conteneurs.

L'an dernier, la Chine a enregistré une croissance exceptionnelle de 25% du trafic total de ses ports (hors Hong Kong) qui a atteint 2,45 milliards de tonnes dont 1,05 milliard de tonnes pour le commerce extérieur. Cela signifie que la croissance cumulée des 8 premiers ports chinois en 2004 a représenté l'équivalent de trois ports de Marseille, premier port français. Si l'on considère uniquement le trafic de conteneurs, la Chine est au premier rang mondial avec 60 millions d'équivalents 20 pieds (EVP ou TEU en anglais).

Résultat ? Les infrastructures portuaires peinent à suivre le rythme des échanges commerciaux. Des cargaisons de minerai de fer ou d'autres matières premières doivent parfois attendre des jours ou des semaines pour être déchargées. La sous-capacité des ports chinois était évaluée l'an dernier à 500 millions de tonnes. Contrôlés par le gouvernement central jusqu'en 2000, les ports chinois ont mal anticipé l'évolution de la demande. Désormais, des acteurs privés peuvent investir dans des entreprises mixtes, mais le capital afflue avec prudence, les conditions d'investissement étant jusqu'ici peu attrayantes. Les principaux acteurs externes sont le groupe hongkongais *Hutchison Whampoa* et les *Autorités du port de Singapour (PSA)*. Aujourd'hui, toutefois, tous les grands armements maritimes cherchent à investir dans les terminaux à conteneurs chinois pour s'assurer un accès au marché. (Le Temps – 21.11.05)

10-014 Canada - Le port de Montréal a le vent dans les voiles

L'Administration portuaire de Montréal a publié ses résultats de trafic et elle note une hausse de 3% du trafic qui se chiffre à 24,3 millions de tonnes en 2005, après une excellente année 2004. L'entreprise attribue la croissance aux produits pétroliers, aux conteneurs et aux croisières de 35 360 passagers. C'est le deuxième meilleur rendement en 25 ans pour le port, qui annonce un profit provisoire de 10,2 M\$.

Le trafic de vrac liquides, dont les produits pétroliers, s'est accru de façon très importante, soit 18,9%, à 7,4 millions de tonnes. Du côté des vrac liquides divers comme le méthanol et les alcools, l'augmentation est de 9,9% ou 1,2 million de tonnes. Le secteur des «marchandises diverses», lui, a augmenté de 2,3% à 11,6 millions de tonnes. Par contre, le secteur des vrac solides s'est replié de 12,2% à 5,3 millions de tonnes et le trafic maritime de céréales s'est déprécié de 15,6% à 1,1 million de tonnes.

Le Port de Montréal a l'intention d'investir 40 M\$ dans de nouveaux équipements, dans l'intégration de nouvelles technologies et dans l'agrandissement de terminaux à conteneurs et enfin, dans la réhabilitation de la chaussée pour accroître sa clientèle. La sécurité et les infrastructures en général font aussi partie des priorités. (M.Munger,lapresseaffaires.com – 20.1.06)

Les transports en général

10-015 Suisse – Le futur développement des projets ferroviaires : 4,7 milliards de fr.

Dans le cadre de la vue d'ensemble, demandée par les Chambres fédérales, concernant le «futur développement des projets ferroviaires» (*ZEB*), un groupe de l'OFT et des CFF, chargé de planification, a élaboré des propositions en rapport avec l'offre ferroviaire à venir. A l'aide d'investissements de 4,7 milliards de francs, l'objectif est d'accélérer et de densifier le trafic ferroviaire sur les principaux axes au cours des 20 prochaines années. Une fois la consultation des cantons terminée, l'OFT rédigera un message à l'attention des Chambres fédérales.

L'offre de base poursuit le principe de planification de Rail 2000. Elle repose sur l'infrastructure ferroviaire actuelle, mais elle inclut déjà le tunnel de base du Loetschberg, dont la mise en exploitation est déjà prévue pour 2007. Elle tient également compte du tunnel de base du St-Gothard ainsi que des aménagements déjà approuvés par le Parlement et destinés à améliorer le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Par ailleurs, elle présuppose que les nouvelles lignes prévues de Zurich-Oerlikon (ligne diamétrale, DML), Genève-Annemasse (CEVA) et Mendrisio-Varese seront mises en exploitation.

Pour le trafic marchandises, il est prévu ce qui suit :

- Augmentation des capacités sur l'axe nord-sud, amélioration de la qualité afin de garantir la compétitivité dans le trafic intérieur.
- Accélération des sillons marchandises est-ouest (Lausanne Triage–gare de triage Limmattal)
- 260 sillons marchandises via le tunnel de base du St-Gothard. Vu la demande réduite le week-end en ce qui concerne les sillons du trafic de transit des marchandises, ce moindre besoin pourra être utilisé au profit d'une densification de l'offre de trafic longues distances.
- Augmentation des capacités d'import-export (de Bâle à la gare de triage Limmattal).

Certes, cette planification est nécessaire et intéressante, bien que plusieurs projets ont été remis à plus tard pour des raisons financières. Mais **l'ASNAV ne voit pas très bien comment les CFF vont pouvoir, avec ce programme, faire face à la très forte augmentation du tonnage transporté ces prochaines années dans notre pays. La navigation serait d'un grand secours pour résoudre ce problème.**

Le document complet (37 pages) peut être obtenu en version PDF en renvoyant le bulletin de commande en annexe.
(OFT – 6.4.06 / ASNAV – 9.5.06)

10-016 Suisse – Le développement des routes nationales en 2006 : 1,36 milliard de fr.

Quelque 10 km vont s'ajouter au réseau des routes nationales cette année. Le feu vert a été donné d'une part aux travaux de trois tronçons : Knonau – limite cantonale ZH/ZG (A4), frontière française - Porrentruy Ouest (A16) et semi-autoroute Landquart - Klosters Selfranga (A28), et d'autre part à ceux du tunnel destiné aux exercices des services d'intervention. Voilà ce que prévoit le programme 2006 approuvé par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Le Parlement a accordé un crédit de 1,360 milliard de francs à cet effet lors de sa session d'hiver.

L'attribution des ressources financières engagées pour l'achèvement du réseau, les projets d'aménagement et les mesures de lutte contre le bruit et de protection de l'environnement tient dûment compte du réseau romand et tessinois. En effet, le programme actuel de construction des routes nationales du DETEC accorde 390,1 millions de francs, soit 28,7% du total du crédit, aux tronçons en voie de réalisation dans ces deux régions. Par cantons, les contributions les plus élevées se répartissent comme suit : Zurich 402,6 millions, Valais 135,9 millions, Berne 124,4 millions, Jura 123,3 millions, Uri 59,7 millions, Argovie 57,5 millions et Vaud 53,7 millions

Les tronçons suivants seront ouverts à la circulation sur le réseau des routes nationales en 2006 :

- Contournement Ouest de Zurich : N1c Bergermoos - Fildern ZH
- Tangente Nord de Bâle N2 : frontière française - Wiese
- N16 : limite cantonale JU / BE - Moutier Ouest
- Voie d'accès N3 - A98 (D) à Rheinfelden/AG (pont du Rhin)
- N3 Installations douanières de Rheinfelden AG

A la fin de 2005, 1'755,7 kilomètres de routes nationales étaient en service, ce qui équivaut à 92,8% de la longueur totale prévue du réseau.
(DETEC – 3.2.06)

10-017 Europe / Suisse - Les transports se font de plus en plus par la route

Selon les dernières enquêtes internationales, le trafic intereuropéen a augmenté ces 10 dernières années de 2,4%. 72% de la totalité des marchandises est transporté par la route, 16% par le rail et 12% sur l'eau ou par des pipelines.

En Suisse, durant la même période, la marchandise transportée a augmenté de 40%. Le transport routier a augmenté de 27 à 35%. Selon Carlo Schmid, le transit ne représente que 12% de la totalité du transport routier de marchandises. 16% incombent à l'import/export et la plus grande partie (72%) vient du trafic intérieur. Par rapport à 1995, les chemins de fer ont perdu une part de marché de 16%.

(NZZ, 20. 1.06 / Aqua Nostra – 16.2.06)

Technique – Dossiers

10-018

DOSSIER 8 - Classification des voies d'eau et types de bateaux

Ci-dessous la classification des voies d'eau (*voir version détaillée dans NAVIGATION 02 de mars 2005*). Nous y avons ajouté l'image des types de bateaux correspondants, ainsi que le nombre de camions que représenteraient ces tonnages. On sait qu'un « 40 tonnes » charge environ 20 tonnes et au plus 24 t. Pour nos calculs, nous avons fixé à 22 tonnes la charge moyenne de ces grands camions-remorques.

Péniche Freycinet (classe I)

Dimensions : 38,50 m x 5,05 m - Tirant d'eau : 2,20 m - Tonnage : 250 à 400 t (soit **11 à 18 camions**)



Campinois (classe II)

Dimensions : 50-63 m x 6,60 m - Tirant d'eau : 2,50 m - Tonnage : 400 à 600 t (soit **18 à 27 camions**)



Dortmund-EMS-Kanaal (DEK) (classe III)

Dimensions : 67-80 m x 8,20 m - Tirant d'eau : 2,50 m - Tonnage : 650 à 1 000 t (soit **30 à 45 camions**)



Rheine Herne Kanaal (RHK) (classe IV)

Dimensions : 80-85 m x 9,50 m - Tirant d'eau : 2,50 m - Tonnage : 1 000 à 1 500 t (soit **45 à 68 camions**)



Grand Rhénan (classe Va)

Dimensions : 95-135 m x 11,40 m - Tirant d'eau : 2,50-3 m - Tonnage : 1 500 à 3 000 t (soit **68 à 136 camions**)



Convoi d'une barge (classe Va)

Dimensions : 95-110 m x 11,40 m - Tirant d'eau : 2,50-3 m - Tonnage : 1 500 à 3 000 t (soit **68 à 136 camions**)



Bateau-citerne

Dimensions : 50-100 m x 11,40 m - Tirant d'eau : 2,20-3 m - Tonnage : 500 à 3 000 t (soit **23 à 136 camions**)



Porte-conteneurs

Dimensions : 140 m x 11,40 m - Tirant d'eau : 3 m - Capacité : 140-210 EVP (soit **35 / 70 à 105 / 210 camions**)



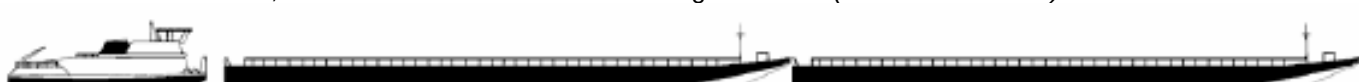
Car carrier (classe Va)

Dimensions : 95-110 m x 11,40 m - Tirant d'eau : 2,50 m - Capacité : 300 voitures (soit **25 camions** de 12 voitures)



Convoi poussé de 2 barges (classe Vb)

Dimensions : 185 m x 11,40 m - Tirant d'eau : 3 m - Tonnage : 4 400 t (soit **200 camions**)



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
		Légende : L = langue - P = papier - * = frais d'expédition				
		La navigation sur le plan international				
	10-011	France – Projet de canal « Seine-Nord Europe » (dossier de consultation économique)	VNF – 3.06	F	90	---
		Les transports en général				
	10-015	Suisse – Le futur développement des projets ferroviaires : 4,7 milliards de fr.	OFT - 6.4.06 ASNAV – 9.5.06	F	37	---