ASNAV Association suisse pour la navigation intérieure
S B S V Schweizerischer Binnenschifffahrts-Verband

NAVIGATION 12

2.07

Editorial

Le texte ci-dessous est la conclusion d'un article que notre Président d'honneur, M. Jean-Didier Bauer, a rédigé en mars 2006 pour la revue d'*Aqua Nostra.* Il défend la voie fluviale avec sa vigueur coutumière.

Pourquoi attendre la catastrophe ?

Puisque nos élus décident de ne rien décider, faut-il attendre une catastrophe économique et l'embouteillage complet de nos artères, pour qu'une vision plus saine des réalités apparaisse ? Ou faut-il que des générations plus avisées parviennent au pouvoir ? Quoi qu'il en soit, alors que les problèmes d'énergie se posent avec une acuité croissante, il n'est pas acceptable que nos autorités continuent à faire preuve d'une telle insouciance et négligent les économies facilement réalisables avec la navigation fluviale.

Une réflexion intelligente devrait conduire à la redéfinition de l'aménagement de l'Aar et à une meilleure utilisation de l'énergie hydraulique. La reconstruction d'Augst en 1992 a permis de doubler la production électrique. La conception des usines de l'Aar est vieille de près d'un siècle. Des améliorations considérables sont donc possibles.

Le canal serait à l'origine d'un vaste projet de réflexion énergétique dont la navigation serait un sous-produit. Alors que la consommation d'électricité ne cesse d'augmenter, que les énergies renouvelables sont dans l'enfance et que des questions graves se posent au sujet du nucléaire, pourquoi ne pas commencer par ce qui est simple et peu coûteux, un aménagement hydroélectrique innovant de l'Aar. ? Hélas, les projets innovants n'ont politiquement que peu chance et la réalisation de travaux peu coûteux n'en ont aucune. *(Jean-Didier Bauer / Aqua Nostra – 3.06)*

En page 5, vous trouverez la description et un bulletin de commande du dernier livre de notre Président d'honneur Jean-Didier Bauer : **« *Une bouteille dans chaque port* »**

La vie de l'ASNAV

12-001 Notre bulletin d'information en ligne *« NAVIGATION 12 »* - Sommaire

La vie de l'ASNAV :	Notre bulletin d'information en ligne *« NAVIGATION 12 »* - Sommaire	1
La navigation sur le plan suisse :	Lac de Bienne : La flotte de la *BSG Bielersee Schifffahrt*	2
	Deux nouvelles vedettes rapides de la *CGN* sur le Léman : les *« Navibus »*	2
	Fusion prochaine des ports des deux Bâle	3
La navigation sur le plan international :	Belgique – Plan décennal de 1 Mrd d'EUR pour les voies d'eau de Wallonie^	3
	France – Une publicité qui fait réfléchir : la navigation très peu polluante	3
	Europe – Les ports maritimes ont battu de nouveaux records en 2006	4
	Union Européenne – Dérégulation dans le domaine du transport maritime	4
	Finlande - Nouveau port ouvert à Helsinki en 2008	4
	Espagne – Le port de Barcelone va doubler sa superficie	4
Documents :	Le dernier livre de notre Président d'honneur : *« Une bouteille dans chaque port »*	5

La navigation sur le plan suisse

12-002 Lac de Bienne – La flotte de la *BSG – Bielersee Schifffahrt* *

Caractéristiques de chaque unité *: pour suivre les liens :* **CTRL + clic**

MobiCat
Le plus grand bateau pour passagers avec propulsion solaire du monde.

MS Petersinsel - OrangeBoat
La plus grande unité.

MS Berna
Un bateau très attractif avec nouveau interieur et bar. Idéal pour les manifestations d'importance moyenne.

MS Stadt Biel
Le bateau par excellence. Aussi connu du nom bateau au lait.

MS Chasseral
Pour séminaires, conférences et fêtes de famille. Idéal pour petits groupes.

MS Seeland
Le bateau idéal pour les mariages.

MS Siesta

MS Stadt Solothurn

MS Büren

12-003 Deux nouvelles vedettes rapides de la *CGN* sur le lac Léman : les *«Navibus »*

Rapidité, sécurité et confort, la navigation sur le Léman s'affirme de plus en plus concrètement comme une solution de transport quotidien pour plus de 300'000 passagers par année.

Le développement par la CGN d'un service d'intérêt général de transport public lacustre s'inscrit dans une tendance actuelle, confirmée par l'augmentation constante de la fréquentation entre Evian-les-Bains et Lausanne et par l'accueil très encourageant réservé à la nouvelle ligne entre Chens-sur-Léman et Nyon.

Dès le printemps 2007, les trajets translémaniques proposés par la *CGN* se développeront avec l'arrivée de deux nouvelles vedettes – les ***Navibus*** - et l'ouverture de nouvelles lignes rapides dévolues essentiellement au transport public pendulaire. Petits, rapides et maniables, ces *Navibus* permettront de transporter 125 passagers.

Caractères techniques
Type : Monocoque
Longueur : 24.40 m
Largeur : 5.70 m
Matériaux : aluminium
Puissance : 2 * 900 kW (Caterpillar)
Capacité : 125 passagers assis
Déplacement en charge : 55 tonnes
Vitesse: 50 Km / heure

Impact sur l'environnement
Consommation: 7,5 l/km
Bruit: max 72 Db (= voiture)
Panneau solaire: appoint pour recharge des bateaux

Hauteur de vague*: idem bateau actuel

Impact sur la mobilité
Pas ou peu d'infrastructures nécessaires, tout ou presque existe
Réduction du trafic autour du lac
Réduction des pointes de trafic

**A l'attention des pêcheurs et des plaisanciers : à 300 mètres du bateau, la hauteur de la vague est de 30 cm.*

© Copyright 2006, CGN Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman

---

12-004 Fusion prochaine des ports des deux Bâle

Après l'accord des deux gouvernements des deux demi-cantons, la fusion des ports des deux Bâle vient d'être acceptée par les deux parlements les 17 et 18 janvier 2007. Certes, Bâle-Campagne ne pourra donner son accord définitif qu'après la votation populaire prévue en juin 2007, mais il semble qu'il n'y ait aucun risque d'échec.

La fusion de la *Rheinschifffahrtsdirektion Basel* et de la *Rheinhäfen Basel-Landschaft* sera effective et opérationnelle le 1er janvier 2008 sous la raison sociale ***« Schweizerische Rheinhäfen SRH »*** avec siège social à Birsfelden (Bâle-Campagne) et la direction à Bâle-Ville. La participation actuelle de Bâle-Campagne à la *Hafengesellschaft Weil am Rhein* sera reprise par la nouvelle *SRH*. *(SVS Journal – 1.07)*

La navigation sur le plan international

Trafic fluvial

12-005 Belgique – Plan décennal de 1 Mrd d'EUR pour la voie d'eau de la Région wallonne

L'important programme actuel d'infrastructures porte sur les nouvelles écluses à grand gabarit : la 4ème écluse de Lanay, dont les chantiers seront lancés en 2007, et l'écluse d'Ivot-Ramet, dont les études viennent de commencer, vont contribuer à faciliter la desserte du bassin portuaire liégeois au gabarit à 9'000 t. Ces deux grands chantiers seront complétés par une nouvelle écluse à Ampsin Neuvillequi achèvera la mise en classe Vb de la Meuse moyenne.

D'autre part, un plan décennal couvrant la période 2007-2016 est en cours délaboration. Doté de 1 Mrd d'EUR (1,6 Mrd de CHF), il s'attaquera d'abord à la réfection de nombre d'ouvrages (datant parfois d'une cinquantaine d'années) de la Basse-Sambre, du canal Charleroi-Bruxelles et de la Meuse liégeoise.
Dans le domaine des infrastructures portuaires, il est prévu d'injecter une enveloppe de 40 millions d'EUR pour la mise en œuvre de différents projets prioritaires d'ici 2009. dans les Ports autonomes de Liège, Namur, Charleroi et le PACO.

Inscrivant l'action du gouvernement wallon dans le programme européen *« Naïades »,* ce plan veut donner la priorité aux axes du développement durable que constituent les voies navigables. Il a pour but de réduire la pollution, de faire passer le plus de trafic de la route à la voie d'eau, d'éviter la paralysie du réseau routier à moyen terme, de faciliter la collaboration avec le rail et de réduire le coût des transports.
Il identifie 5 objectifs stratégiques :

1. accroître l'attractivité des voies navigables
2. améliorer l'accès par les zones portuaires
3. lutter contre les inondations
4. améliorer la gestion de l'eau
5. améliorer le cadre de vie.

Et en Suisse ? Avons-nous des buts ? de objectifs stratégiques pour un développement durable ?

(Navigation, Ports et Industries – 8.06)

12-006 France – Une publicité qui fait réfléchir : la navigation très peu polluante

Sous la photo grand format d'une péniche, l'annonce publicitaire suivante du groupe de distribution *« Monoprix »* parue dans le *« Figaro »* du 2 février 2007 : ***« On préfère transporter nos marchandises 3 jours de plus, mais avec 298 tonnes* de CO2 de moins »*** (* calcul réalisé sur l'année 2006) **.** L'entreprise ajoute : « *Depuis 2004, chez Monoprix, nous utilisons le transport fluvial, moins polluant que le transport routier, pour acheminer plus de la moitié de nos produits grand import ».*

Bravo, c'est vrai, mais ce que *Monoprix* oublie de dire, c'est que, non seulement moins polluante, la navigation est aussi le moins cher de tous les moyens de transport….Evidemment, une maison de distribution y voit moins d'opportunité … tout au moins dans sa publicité…. *(Le Figaro / ASNAV – 2.2.07)*

Trafic maritime

12-007 Europe – Les ports maritimes ont battu de nouveaux records en 2006

Trafic 2006 des ports européens en 1'000 tonnes + variation 2005 / 2006 en %

1. Rotterdam (NL)	376'600	+ 1,7 %	9. Gênes (I)	56.200	+ 3,2 %
2. Anvers / Antwerpen (B)	167'300	+ 4,0 %	10. Barcelone (E)	46'300	+ 5,6 %
3. Hambourg (D)	132'000	+ 5,0 %	11. Calais (F)	41'500	+ 8.4 %
4. Marseille (F)	100'070	+ 3,6 %	12. Zeebrugge (B)	39'300	+ 13,6 %
5. Le Havre (F)	74'450	- 1,1 %	13. Nantes / St-Nazaire (F)	34'480	- 0,2 %
6. Bremenhaven (D)	65'000	+ 19,7 %	14. Zeeland Seaport (NL)	30'140	- 1,0 %
7. Amsterdam (NL)	64'000	+ 20,0 %	15. Gent / Gand (B)	24'144	+ 8,6 %
8. Dunkerque (F)	56'650	+ 6,0 %	16. Rouen (B)	23'274	+ 5,8 %

Parmi les ports dont le trafic est inférieur à 20 millions de tonnes par an, signalons les ports français suivants : Bordeaux 8'223 t (- 5,5 %), La Rochelle 7'334 t (+ &,4 %) et Sète 3'427 t (- 10,7 %).

(Navigation Ports & Industries – 1.07 / MOCI - 22.2.07)

12-008 Union Européenne – Dérégulation dans le domaine du transport maritime

Le Conseil européen a décidé, le 25 septembre dernier, d'abroger (sur proposition de la Commission européenne) l'exemption dont bénéficient actuellement les compagnies maritimes de ligne à destination ou en provenance de l'UE. Cette exemption leur permettait de déroger aux règles de concurrence du traité CE (article 81) interdisant les pratiques commerciales restrictives.

Le transport maritime de ligne est organisé sous la forme de cartels, dites « conférences maritimes », depuis les années 1870. Ces conférences sont des accords entre compagnies de transport de ligne sur les prix d'autres conditions de transport : elles ont donc pour effet, selon Bruxelles, de réduire la concurrence entre leurs membres et d'augmenter les prix pour les utilisateurs.

Afin de faciliter la transition vers un régime totalement concurrentiel, la Commission, suivant la recommandation du Parlement européecalcul n, publiera des lignes directrices sur l'application des règles de concurrence aux services de transport maritime. Ces lignes directrices seront diffusées avant la fin de la période transitoire de deux ans accordée aux conférences maritimes existant actuellement, soit en 2008.

(MOCI – 12.10.06)

12-009 Finlande - Nouveau port ouvert à Helsinki en 2008

Les travaux de construction du nouveau port de Vuosaari à Helsinki vont bon train. Ce port marchand, qui sera partiellement ouvert en 2008, devrait être entièrement opérationnel l'année suivante.

Les travaux de construction se dérouleront en plusieurs étapes au cours des trois prochaines années:

- installations portuaires
- entrée du port
- infrastructure pour la logistique (terminaux, docks, postes de douane)
- voies d'accès (routes, rails)
- business park (bureaux d'armateurs et de prestataires de services logistiques, installations et services d'achat)

Le total des investissements nécessaires se chiffre à 317 millions d'euros. Le port pourra accueillir 10 à 15 cargos et manier le fret des ports avoisinants à l'ouest et au nord de la ville. Certaines parties des anciens ports seront transformées en zones d'habitation, quartiers commerciaux et espaces de repos et de loisirs. Le trafic des passagers continuera d'être assuré dans les ports sud et ouest. *(bfai / osec – 3.06)*

12-010 Espagne – Le port de Barcelone va doubler sa superficie

Avec ses 313 lignes régulières, le port de Barcelone est relié à 423 destinations portuaires à travers le monde. D'une superficie de 7,06 km2, il s'agit du 2ème port de la Méditerranée pour les marchandises (après Marseille) et du 1er pour les passagers qui y transitent. Un plan de réaménagement va doubler la surface terrestre et tripler la surface des activitévs logistiques d'ici à 2010. *(Bilan – 1.07)*

UNE BOUTEILLE DANS CHAQUE PORT

Capitaine au long-cours en retraite, Jean-Didier Bauer ne change pas volontiers de sujet, mais de registre parfois, passant du réel à la fiction. Dans ce dernier livre, se muant en captivant conteur, il modifie la forme littéraire qui est habituellement la sienne en optant pour un langage plus intimiste.

Histoires d'eau, de fleuves et de mers, «Une bouteille dans chaque port» est une nouvelle invitation au voyage, au gré de plusieurs récits au contenu dense et fourmillant d'informations, malgré un titre un peu léger. Comme si ces traversées océaniques, ces aventures de quelques jours ou de quelques heures lui étaient confiées au coin du feu, ou, pourquoi pas sur une terrasse du port, bercé par le clapotis des vagues, le lecteur trouvera ici de quoi satisfaire pleinement sa curiosité quant à la vie des marins, leurs relations quotidiennes dans un microcosme où se nouent des amitiés et leur contraire.

Il découvrira des îles, des ports, des populations, des us et des coutumes décrits avec une précision toute horlogère et pimentée d'humour. Et n'ignorera plus rien de l'emploi du temps des marins au gré d'escales exotiques, de leurs parcours de bar en bar, de leurs liaisons éphémères, de leur grandeur et de leurs faiblesses, de leurs peurs et de leur maîtrise des éléments.

Il a fallu toute l'insistance d'un ami de l'auteur pour que ces tranches de vies au quotidien, où tout est inventé et où tout est vrai, nourries de culture autant que d'amour de la mer, dépassent le stade de l'oralité pour pouvoir être lues par le plus grand nombre.

Sonia Graf - journaliste

Pour cette fin d'année, nous sommes heureux de vous proposer un nouvel ouvrage de Jean-Didier Bauer. Six récits, dans le style vivant de marins faisant partager leurs aventures dans un mess d'équipage, écrits avec la maîtrise d'un auteur expérimenté. Ces histoires, dans la ligne de Blaise Cendrars, vous entraîneront à travers les Antilles, sur le Rhin à destination d'Anvers, à la Nouvelle Orléans, à New York, à Hambourg, des escales où bien des choses se passent…

Superbe ouvrage de 288 pages. Sa typographie aérée contribue au plaisir de lire. Illustré de dessins de Tony Marchand.

Format A5, couverture en quadrichromie, impression sur papier offset fin blanc de 80 gm². Reliure thermoplastique.

Un cadeau apprécié à l'occasion des Fêtes!

Commandes à adresser à : Editions H. Messeiller, Case postale 2006 Neuchâtel

Carte de commande

_____ ex. de l'ouvrage **UNE BOUTEILLE DANS CHAQUE PORT**
de Jean-Didier Bauer
au prix de **Fr. 24.–** (TVA 2,4% incluse)

Nom et prénom: _____

Rue et N°: _____

NP et localité: _____

Téléphone: _____ Date: _____

Signature: