



NAVIGATION 13

4.07.

Sommaire

13-001 Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 13 » - Sommaire

Editorial :	Augmentation de la mobilité et décisions en matière de transports	1
La vie de l'ASNAV :	Prochaines assemblées générales des sections	2
	Prochaine consultation fédérale touchant la navigation : en mai 2007	2
La navigation sur le plan suisse :	Suisse - Législation fédérale sur la navigation entrée en vigueur en janvier 2007	3
	Suisse - Exigences sécuritaires renforcées dans la navigation	3
	Suisse - Bâle et le trafic ferroviaire de transit : un goulet d'étranglement	3
	Suisse - Lignes de navigation exploitées par des entreprises suisses et étrangères	4
	Ports de Bâle – Trafic de containers de 1980 à 2006 (<i>en TEU</i>)	4
La navigation sur le plan international :	UE – Transport de marchandises par voies d'eau intérieures en 2005	5
	France – Flash sur les grands projets	5
	Allemagne - Aménagement du Danube : décision différée	5
	UE - Approbation des programmes de soutien pour les transports	6
	France – Faible compétitivité du trafic de conteneurs par voie maritime	6
	France – Port de Marseille : le seuil des 100 millions de tonnes est atteint	6
Les transports en général :	UE - Approbation des programmes de soutien pour les transports	7
	UE – Tendances des transports routiers de marchandises de 1999 à 2005	7
Commande de documents		8

Editorial

13- 002 « Augmentation de la mobilité et décisions en matière de transports »

La mobilité est en perpétuelle croissance, que ce soit pour les déplacements de personnes ou de marchandises, terrestres et aériens. Durant les 20 prochaines années, l'augmentation en Suisse est estimée à 48% pour le trafic voyageurs et jusqu'à 95% pour le trafic lourd routier. Les embouteillages nous coûtent déjà près d'un milliard de francs chaque année à cause des pertes de temps et d'énergie !

*Nos décideurs politiques devraient davantage se préoccuper de ces problèmes, sans favoriser seulement le rail. **Des solutions respectueuses de l'environnement, utilisant tous les systèmes de transports par l'optimisation de leur intermodalité, doivent impérativement être trouvées.***

Pourquoi ne jamais parler de la navigation, pourtant proposée par la Commission européenne ? La navigation fluviale ou lacustre et les bacs constituent le mode de transport le plus écologique et le moins gourmand en énergie.

Sur les lacs Majeur, de Zurich et de Constance, des millions de voitures et de passagers sont chaque année transportés à la satisfaction de tous et les sociétés d'exploitation sont bénéficiaires.

Sur les lacs Majeur, de Zurich et de Constance, des millions de voitures et de passagers sont chaque année transportés à la satisfaction de tous et les sociétés d'exploitation sont bénéficiaires.

Au lac Léman il n'y a pas de bac, mais la Compagnie générale de navigation (CGN) et la Segrave (transports de graviers) fonctionnent bien. Dans le Petit-Lac et particulièrement à la Rade Genevoise, un service de bacs entre les deux rives serait certainement utile, en attendant le futur tunnel routier Le Vengeron-Vésenaz-Annemasse, dont l'investissement serait trente fois plus cher (voir l'interview du Conseiller d'Etat Robert Cramer dans la Tribune de Genève du 27.10.2006 intitulé «Traversée de la rade : Cramer préférerait une autoroute»). Mentionnons encore que les Mouettes genevoises ont augmenté leur offre et contribuent ainsi à la décharge du trafic au Pont du Mont Blanc.

Les compléments aux infrastructures prévues, devront immanquablement être construites conformément au futur «Plan sectoriel des transports» étudié par l'Office fédéral du développement territorial (ODT/ARE), en collaboration avec les autres offices fédéraux ou cantonaux, ainsi qu'avec les associations directement intéressées.

Les compléments ferroviaires prévus dans le cadre du trafic public doivent évidemment se faire en respectant une bonne coordination avec les autres modes de transports, grâce au **fonds de financement du trafic d'agglomération** (par ex. au CEVA à Genève).

Walter U. Knobel-Jomini, Ing. dipl. EPFL/SIA, membre des comités de l'ASNAV et de l'ASTL (2.4.07)

La vie de l'ASNAV

13-003 Prochaines assemblées générales de sections

- **Section vaudoise** (AVNF - Association vaudoise pour la navigation fluviale)
Le 19 avril 2007 à 17h30 au Centre patronal à Paudex
- **Section neuchâteloise** (ANNI – Association neuchâteloise pour la navigation intérieure)
Le 5 juin 2007 à 16h00.

13-004 Prochaine consultation fédérale touchant la navigation : en mai 2007

L'ouverture de la prochaine procédure fédérale de consultation touchant les transports est prévue en mai 2007 et sa fin en septembre 2007. il s'agira de l' **Ordonnance fédérale sur la protection des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS)**.

Le Conseil fédéral désigne dans cette ordonnance le réseau des voies de communication historiques importantes et encore visibles sur le terrain. Il comprend des chemins et des routes d'aspect traditionnel ainsi que des voies de communication attestées par des documents historiques (plans, etc.).

Nous demanderons les documents ad hoc au Département fédéral des transports et vous consulterons le moment venu. A première vue, il s'agira pour l'ASNAV de désigner le Canal d'Entreroches, mais il est possible que nos sections aimeraient protéger certains ouvrages touchant de près la navigation. A elles de nous avertir.

(DFTCE – 3.07)

Pour protéger notre environnement,
Pour réduire notre consommation d'énergie,
Pour réduire le coût des transports de nos entreprises
Parions sur la NAVIGATION

La navigation sur le plan suisse

13-005 Suisse -Législation fédérale sur la navigation entrée en vigueur en janvier 2007

Pour lire ces textes législatifs : **CTRL + clic pour suivre le lien.**

- Lois fédérales et arrêtés fédéraux

RS **721.100** [Loi fédérale du 21 juin 1991 sur l'aménagement des cours d'eau, Modification du 17 juin 2005 RO 2006 2197](#)

RS **747.11** [Loi fédérale du 28 septembre 1923 sur le registre des bateaux, Modification du 17 juin 2005 RO 2006 2197](#)

RS **747.201** [Loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure \(LNI\), Modification du 17 juin 2005 RO 2006 2197](#)

RS **747.30** [Loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse Les annexes II à X sont publiées sous d'autres N° RS., Modification du 17 juin 2005 RO 2006 2197](#)

- Ordonnances du Conseil fédéral

RS **747.201.3** [Ordonnance du 13 décembre 1993 sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses \(OEMB\), Modification du 8 novembre 2006 RO 2006 4705](#)

RS **747.201.5** [Ordonnance du 23 janvier 1985 sur l'expertise des types de bateaux, Modification du 8 novembre 2006 RO 2006 4705](#)

RS **747.201.7** [Ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations des entreprises publiques de navigation \(Ordonnance sur la construction des bateaux, OCB\), Modification du 8 novembre 2006 RO 2006 4705](#)

RS **747.312.4** [Ordonnance du 30 octobre 1985 sur les émoluments dans la navigation maritime, Modification du 8 novembre 2006 RO 2006 4705](#)

RS **747.321.7** [Ordonnance du 15 mars 1971 sur les yachts suisses naviguant en mer, Modification du 8 novembre 2006 RO 2006 4705](#) (Recueil systématique– 1.07)

13- 006 Suisse - Exigences sécuritaires renforcées dans la navigation

Le niveau de sécurité pour les bateaux à passagers naviguant dans les eaux suisses est encore amélioré. Le Conseil fédéral a révisé l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCB) et prescrit désormais un plus grand nombre d'engins de sauvetage à bord des bateaux à passagers.

La révision décidée au début du mois de mars par le Conseil fédéral porte principalement sur la base juridique concernant l'augmentation du nombre d'engins de sauvetage à bord des bateaux à passagers. Les dispositions d'exécution de l'OCB prévoient qu'un gilet de sauvetage soit disponible pour chaque personne admise à bord, (jusqu'ici seulement pour 50% des passagers).

La révision des dispositions d'exécution contient encore un élément important en plus de l'augmentation des engins de sauvetage : la mise en oeuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés, en vigueur depuis 2004. Les bateaux à passagers et les embarcadères devront désormais satisfaire à de nouvelles exigences techniques, dans le but de faciliter l'accès des bateaux aux handicapés. Par ailleurs, la révision procède à des adaptations dans le domaine de la formation et de l'examen du personnel nautique (bateliers et conducteurs) et dans le secteur administratif (par exemple la reconnaissance des certificats de protection contre l'incendie) ainsi que pour l'admission des bateaux. (OFT – 9.3.07)

13- 007 Suisse – Bâle et le trafic ferroviaire de transit : un goulet d'étranglement

La région bâloise, densément peuplée, doit canaliser un fret ferroviaire en transit en provenance d'énormes bassins de desserte. Cette situation crée un « trou d'aiguille » entre Liestal et Olten, là où les trains directs et les RER circulant par le tunnel de l'Adler rejoignent le même tracé que celui emprunté par les convois de marchandises. (ndlr : *Ah ! Que la navigation aménagée sur le Rhin rendrait service!*)

(Echos / Initiative des Alpes – 20.2.07))

13- 008 Suisse – Lignes de navigation exploitées par des maisons suisses et étrangères

La liste ci-dessous a été établie par l'OTIF - Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Il ne s'agit pas des lignes intérieures helvétiques de navigation, mais seulement des lignes suisses touchant les pays voisins.

Lignes exploitées par des entreprises suisses

1. Lac de Constance (Bodensee)

Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG (SBS)

2. Lac Léman :

Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN)

17, av. de Rhodanie, Case postale, CH – 1000 Lausanne 6

3. Le Rhin :

Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh)

Freier Platz 8, CH – 8202 Schaffhausen

4. Lac de Lugano :

Società Navigazione del Lago di Lugano (SNL),

Casella postale 56, CH – 6906 Lugano

Lignes exploitées par des entreprises allemande et suisse

5. Ligne Friedrichshafen – Romanshorn :

Ligne de navigation coexploitée par la “*Bodensee Schiffsbetriebe GmbH (BSB)*”

et la “*Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG (SBS)*”

6. Reichenau – Kreuzlingen :

La ligne de navigation coexploitée par la “*Bodensee Schiffsbetriebe GmbH (BSB)*”

et la “*Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh)*” :

Ligne exploitée par des entreprises allemande, autrichienne et suisse

7. Ligne Konstanz – Meersburg – Hagnau – Immenstaad – Langenargen – Arbon – Rorschach
Bregenz – Romanshorn :

Ligne de navigation coexploitée par la “*Bodensee Schiffsbetriebe GmbH (BSB)*”,

la “*Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG (SBS)*” et

les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB)

Ligne exploitée par une entreprise italienne

8. Ligne près de Brissago à Locarno :

La ligne de navigation sur le Lac Majeur exploitée par la “*Navigazione sul Lago Maggiore (Bacino svizzero)*”, de la frontière italo-suisse :

(OTIF – 1.7.06)

13- 009 Ports de Bâle – Trafic de containers de 1980 à 2006 (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 %
2006	42'596	45'434	89'030	3,6 %

(Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel – 2.07)

La navigation sur le plan international

Transports fluviaux

13-010 UE – Transport de marchandises par voies d'eau intérieures en 2005

Selon la dernière étude d'*Eurostat* (8 pages), le volume total de la navigation intérieure dans l'Union européenne s'est établi en 2005 à environ 465 millions de tonnes). Le transport national et international représentant respectivement 47 et 53% du total.

L'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique sont les trois principaux contributeurs à cette activité. En 2005, ils représentaient 87 % des biens transportés en Europe (sur la base des chargements du transport national et international). Toutefois, en termes de croissance annuelle (2004-2005), la République tchèque (36 %) et la Hongrie (15 %) ont enregistré les chiffres les plus élevés. La moyenne européenne était d'environ 0,4 %.

En Pologne, le transport national (exprimé en tonnes transportées) était prédominant. Dans les autres États membres, c'est le transport international (chargements et déchargements) qui a été le principal type de transport, à l'exception du Luxembourg où le transport en transit est arrivé largement en tête.

Les voies navigables intérieures sont essentiellement utilisées pour le transport national de marchandises en Roumanie, alors que la Bulgarie affiche des chiffres plus élevés pour le transport international.

Au niveau national, ce sont les minéraux bruts et manufacturés ainsi que les matériaux de construction qui représentent presque la moitié des marchandises transportées par voies navigables intérieures. Les automoteurs ont transporté 78 % des marchandises.

- Sommaire :**
- *Données essentielles*
 - *Transport par voies navigables intérieures dans l'UE: évolution générale par type de transport*
 - *Transports par voies navigables intérieures selon les marchandises*
 - *Les voies navigables intérieures par type de bateau*
 - *Transport de marchandises par voies navigables intérieures dans les pays candidats*

(Eurostat – 22.12.06)

13- 011 France – Flash sur les grands projets

La navigation intérieure en France, qui a connu une véritable renaissance au cours de la dernière décennie, fait preuve d'une croissance d'environ 40 %. Ceci a donné de nouveaux arguments en faveur de l'aménagement des infrastructures et l'élimination des obstacles administratifs. Les efforts se concentrent sur des réseaux de grande capacité et de portée internationale comme par exemple la Seine (le Havre – Paris), Rhône – Saône et Moselle-Rhin. Certains ports fluviaux se sont également établis en tant que centres logistiques.

Les grands projets actuels sont Seine-Escaut, un projet bien développé et de haute priorité, dont la déclaration d'utilité publique est prévue pour la fin de 2007. Toutefois, le financement n'est pas encore réglé. Pour le projet Moselle-Saône (échancier 2020-2025) les études sur le potentiel économique et l'impact écologique sont actuellement en cours. Tout en reconnaissant l'importance stratégique de la liaison Rhin-Rhône, certains ne pensent pas qu'un tracé dans la vallée du Doubs soit possible pour des raisons politiques. et préféreraient donc un tracé qui commencerait au Rhin Supérieur, passerait par Mulhouse-Montbéliard et rejoindrait la liaison Moselle-Saône à Port-sur-Saône.

(UECC – 9.06)

Transports maritimes

13- 012 France – Faible compétitivité du trafic de conteneurs par voie maritime

Le secteur des conteneurs est celui où la situation concurrentielle des ports français est la plus médiocre. Multiplié par 3,2 depuis 1991 dans les autres ports européens, il n'a fait que doubler (2,2) dans les ports français, soit une érosion de 42 % de leurs parts de marché. Par exemple, avec 7 millions d'EVP (équivalents 20 pieds = TEU), le trafic de conteneurs du port d'Anvers (Belgique) a été de 8 % et celui d'Hambourg (Allemagne) de 9 %, alors qu'en France la progression moyenne ne fut que de 1,5%.

La desserte ferroviaire des ports français n'a cessé de diminuer. La libération du rail ouvre quand-même des perspectives comme le montre l'accord conclu en septembre 2006 entre *Rail Link*, filiale ferroviaire de l'armement maritime CMA-CGM et *Veolia*. L'objectif est d'assurer un trafic de conteneurs entre les ports du Havre et de Marseille et ceux du Benelux et de l'Allemagne, puis avec les grands ports européens, tout au moins là où la desserte fluviale n'est pas possible ou peu pratique.

La progression du transport par voie d'eau se confirme également, en particulier le fluvio-maritime. En 2006, le trafic fluvial de conteneurs a ainsi progressé de 8,5 % à Marseille, de 17 % au Havre, de 21,7 % à Rouen.
(MOCI – 22.2.07)

13- 013 France – Port de Marseille : le seuil des 100 millions de tonnes est atteint

Pour la 1^{ère} fois depuis 1980, le trafic annuel de marchandises du port de Marseille-Fos a atteint le seuil des 100 millions de tonnes (100.07 Mt). Il progresse de 3,6% par rapport à 2005.

La bonne performance du terminal à conteneurs de Fos (+8.9 % en tonnage et + 6.8% avec 646'171 EVP) lui permet d'atteindre une progression supérieure aux ports méditerranéens qui est de 6 %.. Le nombre total de conteneurs traité à Marseille-Fos s'établit à 941 400 EVP (+3.9%), le cap du million pourrait être franchi en 2007.

Les vracs solides dépassent les 16 millions de tonnes (16.19 Mt) marquant ainsi un bond de 5.4% par rapport à 2005 bénéficiant de la croissance du charbon (+25%) mais aussi du bon fonctionnement du terminal minéralier public (3.2 Mt, +10.9%). Pour la 2^{ème} année consécutive, les hydrocarbures enregistrent une croissance qui s'établit à 2.7% en 2006 (64.2 Mt). Les vracs liquides connaissent une progression de +2.7% (3,17 Mt).

Enfin, après 2 années de stagnation, le trafic passagers repart à la hausse (+ 8.5%) et dépasse la barre symbolique des 2 millions de voyageurs (2'020'000 voyageurs).

D'un point de vue financier, le chiffre d'affaires du Port Autonome de Marseille devrait bénéficier d'une hausse de 5% pour l'année 2006 et approcher les 184 millions d'euros.

Les investissements 2006 affichent un total de 62 millions d'euros, un montant dans la moyenne des 5 dernières années (62 M€). Les investissements atteindront des niveaux exceptionnels dans les 3 années à venir : 161 M€ en 2007, 155 M€ en 2008 et 92 M€ en 2009.

Fait majeur pour le retour du Port de Marseille-Fos dans la compétition mondiale du conteneur, le projet Fos 2XL a été définitivement engagé en 2006. La validation de son plan de financement (206.4 millions d'euros, hors investissements des opérateurs), la signature des conventions d'exploitation par les 2 opérateurs - *Portsynergy* et *MSC* - et la réalisation des travaux préparatoires au chantier permettront aux travaux maritimes de débuter en 2007 pour une durée de 2 ans.

A l'horizon de 3 à 5 ans, l'ensemble de ces projets devrait générer un potentiel de trafic maritime supplémentaire estimé à 23.5 millions de tonnes, dont 10.1 Mt de marchandises diverses (en particulier conteneurs), 4 Mt de vracs solides, 7.6 Mt d'hydrocarbures et 1.8 Mt de vracs liquides.
(PAM - 15.1.07)

Les transports en général

13-014 UE - Approbation des programmes de soutien pour les transports

La Commission européenne a approuvé les programmes nationaux de soutien pour le transport combiné en Slovaquie, les unités de chargement multimodales dans le réseau ferroviaire britannique et la navigation fluviale en Belgique. En principe, toutes les entreprises de transport peuvent demander de l'aide financière dans le cadre de ces programmes. (UECC – 12.06)

13-015 UE – Tendances des transports routiers de marchandises de 1999 à 2005

Selon l'étude d'Eurostat (8 pages), entre 2004 et 2005, le volume total des transports effectués par les transporteurs immatriculés dans l'UE-25 a augmenté de 3%. Au niveau de l'UE-25, le volume des transports internationaux enregistré en 2005 est resté assez stable par rapport à 2004. Toutefois, des changements significatifs ont été observés au niveau des pays et notamment des baisses se sont produites en Finlande (-19%), France (-15%), République tchèque (-15%), Suède (-13%) et en Belgique (-12%), lesquelles ont été compensées par une forte croissance notamment dans certains des nouveaux États membres.

Entre 1999 et 2005, l'Espagne, le Portugal et l'Irlande ont enregistré des augmentations notables du volume de transport dans tous les secteurs. En Allemagne et aux Pays-Bas, la croissance des transports nationaux sur la période considérée n'a pas dépassé 5% mais les autres secteurs ont fortement progressé, notamment le trafic tiers et le cabotage.

En 2005, le trafic tiers a augmenté de 21% par rapport à 2004. Depuis leur adhésion, certains nouveaux États membres ont rapidement développé leurs activités de trafic tiers pour devenir des acteurs majeurs dans ce secteur. La Pologne dont les transporteurs ont exécuté plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres (t/km) de trafic tiers en 2005 a remplacé les Pays-Bas à la première place. Le trafic tiers occupe la 1^{ère} place au Luxembourg avec 43% du transport total. Il est aussi très développé dans les nouveaux États membres : 38% du transport total pour la Lituanie, 26% pour la Slovaquie, 21% pour la Lettonie et 19% pour la Slovénie.

Avec pratiquement 3 milliards de t/km effectués en 2005, les transporteurs néerlandais ont été les plus importants (par pays). Ces trois pays ont représenté la moitié du transport de cabotage total effectué par les transporteurs de l'UE-25.

Sommaire : - Principales tendances. - Évolution générale - Transports nationaux - Transports internationaux chargés et déchargés - Trafic tiers - Cabotage (Eurostat – 8.3.07)

RAPPEL : Les articles précédés de numéros en rouge se réfèrent à des articles ou études que vous pouvez obtenir en nous renvoyant le bulletin « Commande de documents »

NAVIGATION 13

4.07.

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 : L = langue - P = papier - * = frais d'expédition</u>				
		La navigation sur le plan international				
	130-010	UE – Transport de marchandises par voies d'eau intérieures en 2005	Eurostat – 22.12.06	F	8	---
		Les transports en général				
	13-015	UE – Tendances des transports routiers de marchandises de 1999 à 2005	Eurostat – 8.3.07	F	8	---