



NAVIGATION 14

6.07.

Sommaire

14-001 Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 14 » - Sommaire

| | | |
|---|---|---|
| La vie de l'ASNAV : | Assemblée générale 2007 le 11 juillet 2007 à Paudex VD) | 1 |
| | ASNAV – Informations et problèmes à étudier et / ou à résoudre à court terme | 2 |
| La navigation sur le plan suisse : | Ports de Bâle – Progression extraordinaire du trafic des containers : + 22,4 % | 2 |
| | Bâle et le trafic ferroviaire de transit : un goulet d'étranglement | 2 |
| | Bons résultats 2006 pour le port de Weil-am-Rhein | 2 |
| La navigation sur le plan international : | France – Le Président Sarkozy compte sur le transport fluvial | 3 |
| | France – <i>Renault</i> passe progressivement de la route au transport fluvial | 3 |
| | Allemagne - Réallocation des terrains dans les ports fluviaux | 3 |
| | Allemagne - Aménagement du Danube : décision différée | 3 |
| | Chine – Aménagements fluviaux et nouveaux ports intérieurs | 3 |
| Technique – Dossiers : | Suisse – Valeurs limites plus sévères et filtres à particules pour les moteurs diesel | 4 |
| | « Autoroutes de la mer » : un concept à concrétiser d'ici à 2010 | 4 |

La vie de l'ASNAV

14-002 **RAPPEL** Assemblée générale 2007

Mercredi 11 juillet 2007 à 17h00

au Centre patronal, Route du Lac 2, à Paudex VD (Tél. : 021.796 33 00)

Ordre du jour :

1. Procès-verbal de l'assemblée générale du 23 juin 2006
2. Nomination des scrutateurs
3. Rapport d'activités 2006
4. Comptes 2006 et rapport des vérificateurs
5. Décharge aux organes de l'ASNAV
6. Comité – Bureau ASNAV
7. Election de vérificateurs des comptes
8. Programme d'activités 2007-2008
9. Divers

L'assemblée sera suivie de la conférence de **M. Kurt Oesch**, Président de la CGN sur la

Stratégie de la CGN : de la notion tourisme sur l'eau à la notion transport.

Après la conférence, vous serez conviés à un **apéritif**. Nous vous attendons nombreux.

Le Président central : Gérard Ducarroz

14-003 **ASNAV – Informations et problèmes à étudier et / ou à résoudre à court terme**

1. Le Grand Conseil vaudois a décidé de supprimer la protection du tracé d'un futur canal dans la plaine de l'Orbe. Un épisode de plus dans l'incompréhension des vrais problèmes de l'avenir. Il faut dire que le Conseil d'Etat vaudois a été soumis à des pressions intolérables. Un nouveau tracé est à étudier.
2. Nomination d'un nouveau comité de notre section vaudoise, l'*Association vaudoise pour la navigation fluviale – AVNF*). Une assemblée générale extraordinaire de la section sera convoquée en automne.
3. Une enquête a été réalisée par le *VWR* pour définir les besoins d'un prolongement de la navigation rhénane jusqu'à l'embouchure de l'Aar au moins. Les résultats positifs sont à analyser en détail.
4. Un groupe parlementaire pour la navigation sur le Haut-Rhin a été constitué pour soutenir le projet d'aménagement du Rhin de Bâle jusqu'à l'embouchure de l'Aar avec création d'un port à Ulm. Ce groupe est présidé par M. Hans Fünfschilling, Conseiller aux Etats radical de Bâle-Campagne, qui fut Conseiller d'Etat de ce canton de 1987 à 2000.
5. Le Conseil fédéral, puis le Conseil des Etats vient d'accepter un postulat sur la promotion de la navigation de Mme la Conseillère aux Etats socialiste de Bâle-Ville Anita Fetz.
6. L'*Office fédéral des routes (OFROU / ASTRA)* vient de répondre le 3 juillet à une lettre de notre section Ostschweiz du 10 septembre 2005 envoyée au nom de l'ASNAV et de l'ASTL. Cet Office accepterait de faire un projet d'étude sur les moyens de « *décharger la route et le rail par le transport de marchandises et véhicules par bateau sur les rivières et les lacs* ». L'*OFROU* financerait ne partie cette étude.

Toutes ces questions seront soulevées lors de notre assemblée générale de ce 11 juillet 2007.j

La navigation sur le plan suisse

14-004 **Ports de Bâle – Progression extraordinaire du trafic des containers : + 22,4 %**

De janvier à mai 2007, le trafic total des ports de Bâle a augmenté de 5,9 %, soit, par rapport à la période correspondante de 2006, soit + 4,4 % d'arrivages (2'550'266 t) et + 17,5 % d'enlèvements (368'325 t).

Le trafic des containers est extraordinaire depuis le début de l'année : l'augmentation totale est de 22,4 %, soit 39'060 TEU.au cours des 5 premiers mois de 2007. *(Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel – 28.6..07)*

14-005 **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)

14-006 **Bons résultats 2006 pour le port de Weil-am-Rhein**

La *Rheinhafengesellschaft Weil-am-Rhein* a enregistré en 2006 un trafic total de 1,06 million de tonnes, soit une augmentation de 0,4 %. Au Container Center, 23'800 conteneurs de 20 pieds (TEU) ont été déchargés (*umgeschlagene*) Sur le plan financier, notons un bénéfice de 95'000 EUR (30'000 EUR en 2005). *(SVS Journal 1-07)*

**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 international

14-007 France – Le Président Sarkozy compte sur le transport fluvial

Privilégiant une approche pragmatique, M. Sarkozy a prôné une écologie qui ne s'opposerait "*ni au social, ni à la croissance, ni à l'industrie*". Cette synthèse passe essentiellement par la fiscalité. Son intention : doubler les revenus de la fiscalité écologique, qui représentent actuellement 2,3 % du PIB.

Pour y parvenir, il souhaite instaurer une taxe sur les produits importés en provenance des pays ne respectant pas les normes environnementales, une autre sur les camions étrangers traversant la France ("*taxe à l'essieu*") afin de rendre compétitif le ferroutage ou le transport fluvial. Parallèlement, le candidat s'était prononcé en faveur d'une baisse de la fiscalité sur les "*voitures propres, les bâtiments à haute qualité environnementale et les travaux d'isolation*" de la résidence principale. (Le Monde – 21.5.07)

14-008 France – Renault passe progressivement de la route au transport fluvial

Renault se jette à l'eau et passe progressivement du transport routier au transport fluvial pour exporter des pièces automobiles depuis sa plate-forme logistique de Grand-Couronne en Seine-Maritime via le port du Havre. L'objectif est de transporter par la Seine 12'500 conteneurs et de diminuer la circulation sur l'autoroute A13 de 25'000 camions par an entre Grand-Couronne et le Havre, ce qui contribuera à désengorger cette autoroute proche de la saturation et divisera par 2 les émissions de CO2 correspondantes à ce trafic. L'économique rejoint ainsi l'écologique. Même son de cloche chez le représentant de la compagnie maritime *Marfret*, l'opérateur de la ligne qui a remporté le marché. L'opération semble profitable aux deux parties et est promise à un bel avenir avec le développement de l'import de pièces.

(PlaneteRenault – 15.5.07).

14-009 Allemagne - Réallocation des terrains dans les ports fluviaux

Dans les ports fluviaux allemands, les terrains libres sont souvent utilisés pour construire des logements ou des parcs de loisirs. Les ports craignent que leur fonction en tant que centre logistique urbaine soit mise en danger par ces mesures, qui deviennent toujours plus fréquentes. (UECC – 12.06)

14-010 Allemagne - Aménagement du Danube : décision différée

L'aménagement du trajet entre Straubing et Vilshofen demeure controversé. En dépit des appels urgents de la navigation fluviale et de l'*UECC (Union Européenne des Chambres de Commerce)*, le gouvernement fédéral de l'Allemagne n'a toujours pas pris de décision sur la variante d'aménagement. Selon le ministre des transports, M. Wolfgang Tiefensee, le débat sera entamé le plus vite possible afin de trouver une bonne et acceptable solution. Pourtant, le parlement fédéral allemand devrait encore examiner et discuter des expertises à ce sujet. (UECC – 12.06)

14-011 Chine – Aménagements fluviaux et nouveaux ports intérieurs

La Chine accélère l'aménagement des voies navigables de ses fleuves et la construction de ports le long de ses cours d'eau intérieurs dans l'objectif d'élever sa capacité du transport fluvial de 40% d'ici à 2010, et de doubler encore ce chiffre entre 2010 et 2020. C'est ce qu'a déclaré Wong Mengyong, le vice-ministre chinois des Transports et Communications.

La Chine envisage de créer des chenaux fiables sur 19'000 km de fleuves, riches en ressources du transport fluvial, comme le fleuve Changjiang et le fleuve Zhujiang, et de construire 28 ports à Chongqing, Yichang, Wuhan etc. (CRI – 27.6.07)

Technique – Dossiers

14-012 Suisse – Valeurs limites plus sévères et filtres à particules pour les moteurs diesel

Le Conseil fédéral a adapté l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI) et l'ordonnance sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux (OEMB) à l'état actuel de la technique et à l'évolution dans l'Union européenne (UE). De plus, les nouveaux moteurs diesel devront obligatoirement être munis à l'avenir d'un filtre à particules. Les ordonnances révisées entreront en vigueur le 1^{er} juin L'OEMB) est entrée en vigueur le 1^{er} juin. L'ONI le sera le 1^{er} décembre 2007.

La Suisse reprend partiellement dans son droit de la navigation l'ordonnance de l'Union européenne sur les bateaux de plaisance, élargie en 2003. C'est ce qui explique la révision des deux ordonnances.

La quatrième révision de l'ONI comprend les deux principaux éléments ci-après:

- Reprise partielle de la directive UE précitée, qui date de 2003;
- Harmonisation des exigences pour la formation et les examens des conducteurs des bateaux à passagers et renforcement des exigences pour le transport de voyageurs sur des bateaux à marchandises.

Même après la révision de l'ONI, l'interdiction des scooters aquatiques restera en vigueur en Suisse.

Les prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs des bateaux sur les eaux suisses (OEMB) sont entrées en vigueur en 1995. La Suisse a été le premier pays à introduire sur son territoire de telles prescriptions destinées à protéger les eaux. Depuis 1995, les règles techniques et les valeurs limites des gaz d'échappement sont restées inchangées.

Dorénavant, les moteurs à quatre temps et les moteurs diesel des bateaux de sport et de plaisance seront soumis en Suisse aux mêmes dispositions que dans l'UE. L'homologation, en Suisse, de ces moteurs UE sera ainsi simplifiée par rapport à la situation actuelle. Les moteurs à deux temps pourront alors être admis s'ils remplissent au moins les valeurs limites applicables aux moteurs à quatre temps.

Les valeurs limites des gaz d'échappement des moteurs diesel des bateaux utilisés à titre professionnel seront adaptées aux normes internationales. Par ailleurs, les moteurs diesel des bateaux utilisés à titre professionnel seront soumis à l'obligation du filtre à particules. Cette obligation sera valable pour les nouveaux bateaux (à voyageurs et à marchandises). Les bateaux déjà en service ne seront pas soumis à une obligation générale d'équipement a posteriori. Pourtant, lors du changement de moteurs, il faudra examiner si la pose du filtre à particules est techniquement possible et économiquement supportable.

(DETEC – 2.5.07)

14-013 « Autoroutes de la mer » : un concept à concrétiser d'ici à 2010

Le concept des « *autoroutes de la mer* », introduit par la Commission européenne dans son « Livre blanc » sur les transports en 2001, consiste à favoriser l'intermodalité en mettant en place des liaisons maritimes qui se substituent aux transports routiers pour les trajets internationaux. Les *autoroutes de la mer* se distinguent du traditionnel cabotage (= Short Sea = Transport maritime à courte distance) parce qu'elles visent à créer à l'échelle européenne une chaîne logistique complète basée sur le transport maritime et intégrant les modes de transport terrestres (route, rail, navigation intérieure) pour des liaisons porte à porte.

Chaque projet d'autoroute de la mer reliant deux ports de l'Union Européenne doit faire l'objet d'un appel d'offres lancé par les Etats membres. Il s'agit de mettre en place des navettes très fréquentes offrant la même rapidité et fluidité que le transport routier. A certaines conditions, les projets d'autoroutes peuvent prétendre à un financement de la part de fonds nationaux, mais aussi de l'Union Européenne (RTET, Marco Polo, fonds de cohésion, Feder, Interreg)..

Quatre corridors ont été définis : un corridor Nord (mer Baltique, mer du Nord), un corridor Ouest (mer du Nord, océan Atlantique), un corridor Sud-Ouest (Méditerranée occidentale) et un corridor Sud-Est (mer Adriatique, Méditerranée orientale). Ces subventions – tout au moins au départ – ne concernent pas seulement les infrastructures, mais aussi l'exploitation des lignes.

(Navigation Ports & industries – 7.06)