



NAVIGATION 16

11.07

Sommaire

16-001 Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 16 » - Sommaire

| | | |
|---|--|---|
| Editorial : | Confessions de M. Leuenberger à propos de la navigation (par G. Ducarroz) | 1 |
| La vie de l'ASNAV : | Rapport annuel 2006 (résumé) de l'ASNAV | 2 |
| La vie du réseau : | Demande de témoignage et de renseignements sur la remontée du Danube | 3 |
| Manifestations : | Lac Léman – Evénements de fin 2007 | 4 |
| La navigation sur le plan suisse : | Suisse - Le trafic des ports de Bâle durant les 3 premiers trimestres 2007 | 4 |
| La navigation sur le plan international : | Belgique - Le réseau fluvial wallon accessible aux 2000 tonnes en 2020 | 5 |
| | France - Très belle progression du trafic fluvial de conteneurs au Havre | 5 |
| | France-Belgique – Le canal Seine-Nord Europe devrait transporter 32 Mio t / an | 6 |
| | UE / Belgique – Aides au transport par voies navigables | 6 |
| | UE / Pays-Bas – Aides au transport par voies navigables | 6 |
| | UE-25 – Le transport maritime de marchandises à courte distance 2000-2005 | 6 |
| | Europe – Ports maritimes surchargés | 7 |
| Les transports en général : | Grande-Bretagne / France - Accord entre Eurotunnel et le Port de Dunkerque | 7 |
| Navigation et environnement : | France - Le Port autonome de Paris s'engage pour l'environnement | 8 |
| | France – Principales décisions du « Grenelle de l'environnement » | 8 |
| | France – Les magasins Monoprix en pointe sur l'écologie | 8 |
| Bulletin de commande | | 9 |

Editorial

16-002 Confessions de M. Leuenberger à propos de la navigation

J'ai reçu de notre Président d'honneur Jean-Didier Bauer la traduction qu'il a faite du discours de M.le Conseiller fédéral **Moritz Leuenberger** à l'occasion du centenaire de la SVS (*Association suisse pour la navigation rhénane*) en avril 2004. Je vous en donne quelques extraits d'autant plus inattendus que l'on connaît l'indifférence du Conseil fédéral é l'égard de la navigation intérieure :

« Contrairement à la route, on ne rencontre pas de bouchons sur le Rhin, au pire quelquefois de hautes ou basses eaux, chose qui n'arrive au maximum que 5 jours par année. La navigation rhénane remplit avec constance une tâche essentielle pour notre pays, dans le calme et le silence. Elle achemine presque un cinquième de nos importations et de nos exportations – et cela pratiquement sans aucune aide de la Confédération. Pour les routes nationales, il a fallu investir 350 fois plus d'argent que dans la navigation intérieure » (Il ne dit pas combien il a fallu investir dans les chemins de fer...).

« Comme le grand fleuve, la navigation rhénane suit son cap, calme et sans égarements.

De coûteuses protections anti-bruit ? La navigation n'en a pas besoin.

Agression de l'environnement ? Aucun autre moyen de transport n'occasionne des coûts externes aussi bas. Et de plus, la tonne/kilomètre coûte huit fois moins que par la route..

La navigation rhénane est un moyen de transport sûr sous deux aspects : on peut se fier au transport fluvial (pour le just in time), il est aussi celui qui connaît le moins d'accidents de tous..»

Je m'imagine M. Leuenberger à la tribune....Je n'en crois pas mes oreilles. . ! Mais attendons la suite...

« La navigation est sûre et ponctuelle (...) Par dessus tout, les maisons de transport ont besoin d'une chose : le respect des délais. La route ne peut pas toujours garantir une telle ponctualité – et pas dans toute l'Europe. Le col du Brenner étouffe dans la circulation - jour pour jour, et pas seulement de façon ponctuelle le matin ou le soir, ou les veilles de Pâques, ou pendant les vacances d'été. Dans la vallée du Rhône le fleuve s'écoule souvent plus vite que les colonnes de voitures.

« Le rail ne garantit pas encore suffisamment le respect des délais. Mais la navigation rhénane le fait. Une péniche est certes plus lente qu'un camion, plus lente que le rail ou que l'avion : Bâle – Rotterdam : deux jours, à la montée quatre jours ».

Cela, ce n'est pas moi qui le dit, c'est M. Leuenberger en personne, notre Ministre des transports.

Sur les 6 pages du discours, 3 font l'éloge de la navigation en général et plus particulièrement de la navigation sur le Rhin. Les 3 dernières pages sont consacrées à la fiabilité politique, à la lenteur des décisions, à la concurrence rail-route, à la RPLP, à la politique des transports (...où on ne parle pas de navigation). Bref, tout s'arrête à Bâle, y compris les compliments.

Donc, à Berne, on semble conscient des avantages de la navigation, mais on est obnubilé par le transfert de la route au rail. Or, on sait que le ferroutage ne pourra d'ici 20 ans transporter que 3 à 4 % des marchandises et que l'asphyxie complète du réseau routier est inévitable car, non seulement le transport de marchandises doublera en 20 ans, mais le nombre de voitures augmentera d'au moins 40 %.

Faut-il pour autant se décourager ? Certainement pas ! Le temps joue en notre faveur et le moment des grandes décisions se rapproche car, au pied du mur, **nécessité fait loi**.

Gérard Ducarroz, Président central de l'ASNAV

La vie de l'ASNAV

16-003 Rapport annuel 2006 (résumé) de l'ASNAV

L'assemblée générale ordinaire de l'ASNAV 2007 s'est déroulée le 11 juillet au Centre patronal à Paudex VD sous la présidence de M. **Gérard Ducarroz**, Président central.

Après avoir salué l'assistance, plus fournie que d'habitude, le Président mentionna la présence de quelques personnalités, excusa l'absence annoncée de quelques autres et signala en bloc les excuses d'environ 180 membres dont une quarantaine de Communes.

Rapport présidentiel résumé

Depuis la dernière assemblée générale, les activités administratives ont été perturbées par le départ à l'hôpital à mi-juillet du Président central et son retour au foyer la veille de Noël seulement. Il n'a pu ainsi s'occuper, entre autres, du dossier Plaine de l'Orbe aussi efficacement qu'il le souhaitait.

Informations de l'ASNAV sur la navigation

5 bulletins en ligne « *NAVIGATION* » ont quand-même paru en 2006, ainsi qu'un bulletin d'information *ASNAV* sur papier pour les membres n'ayant pas d'adresse e-mail. En 2007, nous reprenons le rythme de 6 bulletins électroniques et 2 bulletins papier. Nous étudions avec M. Brüttsch, Président de la section Ostschweiz, la sortie de certains bulletins en langue allemande.

Protection d'un tracé dans la plaine de l'Orbe

- Le projet *GESORBE* présenté par l'*AVNF Association vaudoise pour la navigation fluviale* était destiné à lutter contre les inondations de la plaine de l'Orbe. Il prévoyait la construction d'un canal dit « sanitaire ». Comme annoncé l'an dernier déjà, ce projet n'a pas trouvé grâce auprès du Conseil d'Etat vaudois qui, en résumé, prévoit simplement d'indemniser les paysans victimes d'inondations.

- Autre grosse déception pour notre association : malgré l'envoi de notre message aux Députés et l'avis positif de la Commission parlementaire ad hoc, le Grand Conseil vaudois a décidé finalement en automne, sur proposition du Conseil d'Etat, de supprimer la protection du tracé du futur canal dans la plaine de l'Orbe.

Nouveau comité de notre section vaudoise

Cet échec a démotivé le comité de notre section vaudoise, présidée par M. Claude Tilleu, qui s'était fortement engagée pour le projet *GESORBE*. C'est pourquoi, notre section vaudoise cherche à recruter des membres qui viennent garnir un futur nouveau comité. Une assemblée générale extraordinaire de la section se tiendra en automne 2007. Le secrétariat central est à disposition pour aider à atteindre ce but.

Enquête du VWR

- Une grande enquête a été réalisée par le *VWR Verein für Weiterführung des Rheins* présidée par M. Züger. Le but était de définir les besoins d'un prolongement de la navigation rhénane jusqu'à l'embouchure de l'Aar au moins. Un port est prévu à Full. L'idéal serait de se rapprocher le plus possible de la Suisse orientale et de prolonger la navigation rhénane jusqu'à Eglisau. De là, on pourrait construire un pipeline en direction de Kloten, énorme consommateur de carburant.
- Le coût de l'aménagement du Rhin jusqu'à l'embouchure de l'Aar serait de 300 millions de fr et celui du port de Full de 50 millions. Il s'agirait de construire 3 écluses et de rehausser certains ponts.
- Les résultats de l'enquête sont bons en ce sens que 80 % des réponses sont favorables à ce projet, mais il est nécessaire d'analyser encore ces résultats en détail.

Groupe parlementaire pour la navigation sur le Haut-Rhin

- Un groupe parlementaire a été constitué au niveau fédéral pour soutenir le projet d'aménagement du Rhin de Bâle jusqu'à l'embouchure de l'Aar avec création d'un port à Full. Ce groupe parlementaire 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.
- En juillet 2007, le groupe s'était déjà réuni à quatre reprises. L'*ASNAV* doit s'en rapprocher par l'intermédiaire de notre section Ostschweiz présidée par M. Franz Brütsch. Rappelons que l'*ASRR* (ancienne *ASNAV*) avait constitué aussi, il y a une vingtaine d'années, un groupe parlementaire fédéral qui se réunissait à Berne sous l'égide de notre association.

Postulat Anita Fetz, Conseillère aux Etats

Le Conseil fédéral, le 29 novembre 2006, puis le Conseil des Etats, le 21 mars 2007, ont accepté un postulat sur la promotion de la navigation de Mme Anita Fetz, Conseillère aux Etats socialiste de Bâle-Ville. Dans l'excellent développement de son postulat, se basant sur le programme « Naiades » de l'Union Européenne, Mme Fetz demande au Conseil fédéral d'indiquer concrètement comment orienter la politique en matière de navigation en Suisse pour les années à venir. Comme quoi c'est maintenant du côté alémanique que l'idée de navigation fait son chemin.

Site Internet de l'ASNAV

- Le site de l'*ASNAV* fonctionne normalement. Il est mis à jour régulièrement. Les bulletins électroniques d'informations *NAVIGATION* et en version papier n'y figurent que sous forme de titres par chapitres, mais on peut les lire in extenso ou partiellement en cliquant sur les chapitres qui intéressent le lecteur.
- Nous étudions avec M. Brütsch, Président de la section Ostschweiz, la sortie du site en langue allemande un peu moins dense que le site francophone actuel.
- Signalons que, d'août 2006 à juillet 2007, soit sur 11 mois, le site de l'*ASNAV* a fait l'objet de 101'500 hits et de 13'400 visites, soit entre 28 et 60 visites par jour, et que 79'600 fichiers y ont été consultés.

La vie du réseau

16-004 **Demande de témoignage et de renseignements sur la remontée du Danube**

Un correspondant français vient de nous envoyer le message suivant. Si l'un de nos membres peut lui répondre directement, il trouvera ci-dessous ses coordonnées et serait gentil de nous adresser une copie.

« Je fais partie du Club Nautique L'Eau-Reine de Sarreguemines dans l'est de la France, et j'envisage de rallier Budapest depuis Strasbourg, via le Rhin et le Danube, mais je ne trouve pas de témoignages des

personnes ayant remonté le Danube avec un bateau fluvial. Auriez-vous peut-être parmi vos adhérents des personnes ayant effectué cela? Existe-t-il des documents papiers recensant tous les renseignements utiles (vitesse des courants, périodes favorables de navigation, haltes, ravitaillement gazole, etc)
Merci d'avance pour les renseignements que vous pourriez me fournir.»

NEMSON Charles
Secrétaire Club Nautique L'Eau-Reine
11 Allée du cimetière
F-57350 Stiring-Wendel (France) - Tél. : 0033. 387842587

Manifestations

16-005 Lac Léman – Evénements de fin 2007

Pour profiter pleinement des animations de Noël et de célébrer dignement le passage en 2008, la *CGN Compagnie générale de navigation sur le lac Léman* a concocté le programme suivant :

- Depuis le 24 novembre, **chaque samedi et dimanche**, des **navettes spéciales pour le Marché de Noël de Montreux** vous sont proposées au départ de Lausanne, Vevey, Chillon et Villeneuve. Embarquez sur l'une des vedettes modernes de la *CGN* et profitez du tarif spécial entre Montreux et Villeneuve ! Des animations sont organisées au Château de Chillon les trois premiers week-ends de décembre.
- **Les jeudis 13 et 20 décembre**, des **navettes spéciales** vous sont également proposées à destination du **Marché de Noël de Thonon-les-Bains**, au départ de Nyon, Rolle et Yvoire.
- **Dès le 15 décembre**, le **Festival de fondues s'élargit au samedi soir avec l'apparition de la fondue chinoise** ! Vous avez dès lors le choix entre trois types de fondues et trois soirées : jeudi, vendredi et samedi. Embarquement de Genève, Lausanne, Morges, Vevey, Clarens, Montreux, Villeneuve ou du Bouveret.
- **Les dimanches 16 et 23 décembre**, la *CGN* et le *Beau-Rivage Palace* vous proposent des **croisières de Noël sur le bateau Belle Epoque « Montreux »**. Dégustez un succulent buffet et débarquez au cœur du **Marché de Noël de Montreux**.
- **Le lundi 31 décembre**, montez à bord pour **une croisière féerique en musique, un succulent repas et une coupe de champagne** ! Au vu du succès des éditions précédentes, la *CGN* propose cette année trois croisières St-Sylvestre : au départ de Lausanne, de Genève et dans le Haut-Lac, au départ de Vevey, Montreux, Villeneuve et du Bouveret
(*CGN – 21.11.07*)

La navigation sur le plan suisse

16-006 Suisse - Le trafic des ports de Bâle durant les 3 premiers trimestres 2007

Durant les 3 premiers trimestres 2007. 4'534'205 t sont arrivées au ports de Bâle , soit une augmentation de 27,1 % et 455'771 t en sont sorties, soit une augmentation de 2,4 %. Le trafic total a donc atteint quelque **5'327'999 t**, en **augmentation moyenne de 5,4 %** par rapport à la même période de 2006.

Toujours en 2007 par rapport à 2006, les résultats sont les suivants en tonnages pour chaque port :

| | | | | | | |
|------------------------|----------|--------|---------------|----------|------------|----------|
| <u>Bâle-Ville</u> : | + 12.3 % | dont : | Kleinhüningen | + 11,8 % | St. Johann | + 16,0 % |
| <u>Bâle-Campagne</u> : | - 0,3 % | | Birsfelden | - 0,1 % | Auhafen | - 0,4 % |

Les statistiques complètes sont à disposition (en allemand)

(*Rheinschiffartsdirektion Basel – 9.07*)

La navigation sur le plan international

Trafic fluvial

16-007 Belgique - Le réseau fluvial wallon accessible aux 2000 tonnes en 2020

En 2020, plus de 70% du réseau fluvial wallon devrait être au moins en classe Va (2000 tonnes). Le transport fluvial a augmenté de 800.000 tonnes en 2006 en Wallonie, pour atteindre un total de 44,5 millions de tonnes. Ce chiffre représente un accroissement de 39% au cours des 10 dernières années. Cette augmentation n'est certainement pas étrangère à la mise à zéro des droits de navigation en mars 2006. Cette suppression représente en effet une économie de quelque 5 millions d'euros pour le secteur.

Avancées

D'autres plans wallons d'aide au transport fluvial ont été approuvés et seront appliqués dès janvier 2008. Elles concernent notamment un taux d'aide porté de 21 à 30% pour la modernisation de la flotte, ainsi que pour les équipements de transbordement. L'objectif de la Région est d'augmenter ses infrastructures mais aussi la capacité et la qualité de son réseau.

Projets

Deux nouvelles écluses à 9000 tonnes seront aménagées à l'est du réseau. Ainsi, les travaux de la 4e écluse de Lanaye devraient débuter en 2009 pour se terminer en 2013. A Ivoy-Ramet, les études sont en cours jusqu'en 2009. Les projets de plate-formes fluviales devraient prochainement se concrétiser à Vaulx, Garocentre, Farciennes, Auvelais et Liège-Trilogiport. Enfin, le gouvernement wallon a réclamé la 'un dossier commun de cofinancement, avec la Flandre et la France, pour l'axe Seine-Escaut. Le dossier sera présenté à l'Union européenne.

Modernisation

Pour les Français, l'amélioration de la Lys en classe Vb (3200 tonnes), à hauteur de Comines, est prioritaire. Les Wallons veulent pour leur part améliorer le tonnage vers l'Est, actuellement à 1350 tonnes, via la modernisation des barrages de Kain et de Hérisson, l'adaptation du Pont des Trous à Tournai, la nouvelle écluse de Pommeroeul, l'élargissement local du canal Nimy-Blaton, la nouvelle écluse de classe Va à Obourg, à Viesvilles, Gosselies et Marchienne. Le tout représente un budget évalué à 270 millions d'euros.

(RTBF - 8.6.07)

16-008 France - Très belle progression du trafic fluvial de conteneurs au Havre

La croissance de ce mode de transport pour les conteneurs s'est particulièrement accentuée ces dernières années, le trafic fluvial ayant été multiplié par 3 entre 2002 et 2006, passant de quelque 37 000 à 112 000 EVP, du fait du développement de nouveaux services et de l'arrivée de nouveaux opérateurs depuis 2003 (SNTC-CARline, MSC, RSC, Marfret et Maersk). Initiée fin 1994 par Logiseine avec la desserte de la plate-forme de Gennevilliers (Ouest de Paris), l'offre de transport combiné fluvial permet de connecter régulièrement les terminaux havrais à la région rouennaise (42% des volumes traités en 2006) et à la région parisienne (58%). Des chargeurs comme ceux de la grande distribution (tels que Auchan, Carrefour et Monoprix) ou de grandes entreprises comme Renault font confiance à la voie d'eau pour acheminer leurs marchandises conteneurisées.

Dns ce contexte, de nouvelles plates-formes multimodales devraient prochainement s'ajouter à celles déjà desservies (Radicatel, Rouen, Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Nogent-sur-Seine) au fil de la Seine, de l'Oise ou encore de l'Yonne. En tonnage, le trafic de conteneurs traité par la voie fluviale au Havre a représenté 1,17 Mio de t en 2006, soit près du tiers des tonnages traités par ce mode de transport (qui est de 3,7 Mio de t).

(Port autonome du Havre - 28.6.07)

16-009 France–Belgique – Le canal Seine-Nord Europe devrait transporter 32 Mio t / an

Depuis l'inauguration du canal du Nord, en 1965, la France n'avait connu aucun projet de cette ampleur en matière de transport fluvial. La réalisation du canal Seine-Nord Europe relèvera d'un travail de titan: long de 105 kilomètres, large de 54 mètres, le canal devra accueillir des convois de 4 400 tonnes, contre... 700 actuellement pour le canal du Nord. Il permettra de relier le bassin de la Seine à celui de l'Escaut. En clair: le réseau fluvial de la puissante Ile-de-France aux canaux et aux grands ports de la riche Europe du Nord, comme Anvers et Rotterdam.

Il offrira une alternative au transport routier sur l'axe Amsterdam-Paris, en situation de saturation, et stimulera un développement plus respectueux de l'environnement. A terme, plus de **32 millions de tonnes** de marchandises devraient transiter, chaque année, par ce canal de grand gabarit. L'équivalent de **1,6 million de poids lourds. Soit un camion toutes les vingt secondes...**

Début des travaux: 2008. - Mise en service: 2012 - Coût: 2,6 milliards d'euros.

(Site VNF)

16-010 UE / Belgique – Aides au transport par voies navigables

La Commission autorise la Belgique à soutenir le transport intermodal sur les voies navigables flamandes. La Commission européenne a décidé de ne pas soulever d'objections à une aide allouée par l'État belge pour des installations de transbordement de conteneurs de la route vers la voie navigable. Dans le cadre du nouveau régime, une subvention sera accordée pour chaque conteneur transbordé vers un terminal à conteneurs intérieur ou vers un bateau de navigation intérieure. (UE – 10.5.07)

La Commission approuve également un régime d'aide au transport par voies navigables en Belgique. La Commission a autorisé un régime d'aide destiné à encourager le développement du transport par voies navigables en Belgique. Ce régime soutiendra les entreprises de transport exploitant des services réguliers au départ et à destination du port de Bruxelles. Le régime d'aide couvre la période 2007-2009 et son montant s'élève à un total de € 450.000.- (UE – 18.7.07)

La politique européenne des transports encourage l'utilisation du transport par voies navigables et d'autres modes de transport respectueux de l'environnement en tant qu'options compétitives pour remplacer le transport routier. La Commission européenne vise à promouvoir et renforcer la compétitivité du transport par voies navigables, notamment en améliorant son intégration dans la chaîne logistique multimodale grâce au programme *NAIADES*

16-011 UE / Pays-Bas – Aides au transport par voies navigables

La Commission approuve un régime d'aide néerlandais en faveur du transport par voies navigables. La Commission européenne a autorisé aujourd'hui un régime d'aide d'État néerlandais qui vise à encourager le développement du transport par voies navigables en améliorant les caractéristiques techniques des bateaux de navigation intérieure. L'aide s'élève à un total de 600 000 euros et concerne la recherche et la viabilité économique du projet. La Commission a estimé que le régime d'aide est compatible avec la législation de l'UE.

L'objectif du projet est la mise au point d'un bateau de navigation intérieure innovant, polyvalent et léger en matériaux composites. Le bateau permettra de maintenir et d'élargir l'éventail des voies navigables actuellement utilisées par la flotte existante de «petits» bateaux classiques en acier. Ce nouveau type de bateau est appelé *«CompoCaNord»*. En raison de son faible poids, le bateau a un plus faible tirant d'eau, ce qui assure des vitesses plus élevées ou une plus faible consommation de carburant, mais aussi la possibilité de naviguer dans des eaux peu profondes. Les résultats de la recherche seront mis à la disposition de l'ensemble du secteur industriel. (UE - 30.5.07)

Trafic maritime

16-012 UE-25 – Le transport maritime de marchandises à courte distance 2000-2005

En 2005, avec plus de 1,8 milliard de tonnes, le transport maritime à courte distance (TMCD) (1) a représenté 68 % du volume total des marchandises transportées par mer dans l'UE-25. Le Royaume Uni et l'Italie se classent en tête avec les volumes les plus importants – 354 et 323 millions de tonnes respectivement. La part du transport maritime à courte distance dans le transport maritime total varie fortement d'un pays à l'autre (voir graphique 1). Entre 2004 à 2005, la majorité des États membres de l'UE-

25 ont connu une croissance du transport maritime à courte distance, à l'exception de l'Estonie, de la Grèce, de la Lituanie, des Pays-Bas et de la Finlande.

La mer du Nord et la Méditerranée arrivent en tête avec des parts respectives de 28,6 % (591 millions de tonnes) et 26,4 % (546 millions de tonnes) du TMCD réalisé par les pays de l'UE-25. Le vrac liquide (incluant le gaz liquéfié, le pétrole brut et les produits pétroliers) a joué un rôle rédominant dans le transport maritime à courte distance; en Estonie, en France, en Italie et aux Pays-Bas, il a représenté environ 58 % du fret total. Dans toutes les régions maritimes, le vrac liquide a été le type de fret le plus traité en TMCD, à la fois en provenance et à destination des ports de l'UE-25; sa part a varié de 69 % dans la mer Noire à 40 % dans l'océan Atlantique.

En 2005, Rotterdam était le plus grand port de l'UE-25 pour le transport maritime de marchandises à courte distance pour tous les types de fret, à l'exception des unités mobiles roll-on/roll-off. En ce qui concerne ces dernières, les cinq premiers ports présentent une prépondérance du TMCD par rapport aux types de transport maritime (transport hauturier ou océanique), avec des parts supérieures à 95 %.

(Eurostat – 22.1.07)

16-013 Europe – Ports maritimes surchargés

Dans les ports maritimes européens, de longues périodes d'attente sont devenues la norme. En 2006/2007, en raison de problèmes de transbordement dans les ports maritimes, le nombre de transports par conteneurs a augmenté plus faiblement que dans les années précédentes parce que l'acheminement des conteneurs vides n'était plus possible.

Il est estimé que le volume de transbordements s'élèvera bientôt à environ 100 millions de tonnes par an. Les entreprises de transport demandent donc des mesures coordonnées, car les délais dans les transbordements portent préjudice à leurs services de livraison « just-in-time ». Il manque surtout des places pour stationner les conteneurs vides, même dans les zones plus éloignées des ports. Chaque nouvel espace de stationnement est très vite occupé.

Au moyen terme, il faudra aussi tenir compte de l'impact des nouveaux grands ports que seront ouverts à Marseille et Alger (Mer Méditerranée) et à Constanza (Mer Noire). Les nouvelles infrastructures pourraient avoir des conséquences importantes pour les routes de transport en Europe (UECC – 9.07)

Les transports en général

16-014 Grande-Bretagne / France - Accord entre Eurotunnel et le Port de Dunkerque

L'exploitant du tunnel sous la Manche. Eurotunnel et le Port Autonome de Dunkerque (PAD) ont conclu un accord de partenariat stratégique visant au développement coordonné de leurs activités de transport ferroviaire de marchandises. Après la réussite de sa restructuration financière, l'exploitant du tunnel sous la Manche fait de la relance du fret ferroviaire un de ses axes prioritaires de développement. En première ligne dans cette coopération, sa filiale Europorte 2, créée il y a deux ans, qui dispose d'une licence d'opérateur et de cinq locomotives, ce qui lui donne la capacité de tirer des trains. Quant au PAD, il est doté d'équipements ferroviaires de taille, ce qui le place au premier rang des ports français pour ce qui est de l'acheminement par rail de ses trafics maritimes.

L'accord porte des sujets tels que le transport de conteneurs débarqués par le terminal portuaire de Dunkerque et ensuite acheminés par trains vers la Grande-Bretagne via le tunnel sous la Manche. Les ports britanniques et belges, notamment Southampton et Anvers, ne sont pas loin d'être saturés. Il n'est pas rare que des porte-conteneurs attendent plusieurs jours avant de pouvoir y débarquer leurs marchandises. Au lieu de rester à l'ancre pendant trois à quatre jours avant d'être débarqués à Southampton, les débarquer à Dunkerque puis les acheminer par le tunnel jusqu'à la Grande-Bretagne, pourrait être une solution - de plus économique - à cette saturation.

Un autre sujet concerne l'exploitation des liaisons ferrées entre Dunkerque, le littoral et la plateforme multimodale de Dourges (Pas-de-Calais), des lignes sur lesquelles 74 millions de tonnes de fret ont transité en 2006. Dourges pourrait devenir une base arrière du PAD. (L'Usine Nouvelle - 15.6.07)

Navigation et environnement

16-015 **France - Le Port autonome de Paris s'engage pour l'environnement**

Le 5 juin dernier à l'occasion de la *Journée mondiale de l'environnement*, le Port autonome de Paris a affiché des banderoles grand format "*Sur la Seine, je transporte propre*" sur tous les bateaux de transport fluvial de marchandises circulant sur la Seine. Plus de 100 péniches de différentes compagnies (*CFT, SCAT, Cemex, Lafarge...*) étaient engagées dans l'opération. (VNF Infos – 6.07)

16-016 **France – Principales décisions du « Grenelle de l'environnement »**

Contrairement à ce qu'affirment nombre de politiciens et de journalistes, le « Grenelle de l'environnement » voulu par le Président Nicolas Sarkozy, les décisions prises sont loin d'être anodines et l'on doit admettre qu'aucun gouvernement précédent n'avait été aussi loin en matière d'environnement.

- ▶ Gel des cultures d'OGM dans l'attente d'une évaluation sérieuse.
- ▶ TGV : 2000 kilomètres de lignes nouvelles d'ici à 2020.
- ▶ **Suppression de 3 millions de camions sur les routes (2 millions grâce au train, 1 million grâce au transport fluvial).**
- ▶ 2012 : tous les bâtiments neufs construits en France répondront aux normes dites de « basse consommation ».
- ▶ Passer à 400 000 logements anciens rénovés par an au lieu de 200 000 actuellement.
- ▶ Toutes les cantines publiques proposeront au moins une fois par semaine un repas issu de l'agriculture biologique.
- ▶ Imposer dans les cahiers des charges de la restauration collective des produits labellisés ou issus d'exploitations certifiées.
- ▶ Dès 2008, le code des marchés publics sera réformé pour que les clauses environnementales ne soient plus une faculté mais une obligation.
- ▶ **Taxation des camions qui traversent la France pour financer le transport collectif.**
- ▶ **Taxe écologique annuelle sur les véhicules neufs les plus polluants.**
- ▶ TVA à taux réduit sur tous les produits écologiques qui respectent le climat et la biodiversité.
- ▶ Plan pour réduire de 50 % l'usage des pesticides, si possible dans les dix ans qui viennent.
- ▶ Plan d'éradication du saturnisme et nouvelle loi sur l'air. (A. Bernier, *Avenir d'Attac* - 9.11.07)

16-017 **France – Les magasins Monoprix en pointe sur l'écologie**

L'enseigne de distribution *Monoprix* tente d'utiliser, pour approvisionner ses magasins, des moyens de transports moins polluants que les classiques camions et veut éviter ainsi de contribuer par leurs émissions de CO2 au réchauffement climatique. Il s'agit, en premier lieu, du choix du transport fluvial pour l'approvisionnement des magasins de la région parisienne. C'est effectivement par ce mode de transport que s'effectue l'approvisionnement en marchandises importées des entrepôts de Combs la Ville au départ du Havre par la Seine. Egalement *Monoprix* vient de construire son premier entrepôt HQE (haute qualité environnementale) à Angers.

Monoprix récidive avec la mise en place d'un nouveau plan d'approvisionnement de la région parisienne qui alliera le train et des camions de livraison alimentés au gaz naturel. Les deux dépôts de la société en région parisienne, situés à Combs la Ville et Lieusaint sont reliés par des embranchements ferroviaires au réseau ferré et par l'intermédiaire des voies de la ligne de RER D, à la seule gare de marchandise intra muros, celle de Bercy. De là partiront des camions de livraisons alimentés au gaz naturel, au nombre de 20, pour alimenter les 60 magasins parisiens.

Au total ce seront 210 000 palettes/120 000 tonnes qui transiteront tous les ans par Bercy et surtout environ 10 000 camions qui ne seront plus obligés de rentrer dans Paris tous les ans pour les magasins Monoprix. Enfin ce seront 280 tonnes de CO2 émises en moins sur les 350 que représentent les émissions par camionnage classique. (Natura Vox – 16.7.07)

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 |
|---|---------------|---|--------------------|----|-------|------|
| | | <i>Légende: L = langue - P = papier - * = frais d'expédition</i> | | | | |
| | | <i>La navigation sur le plan international</i> | | | | |
| | <u>16-012</u> | UE-25 – Le transport maritime de marchandises à courte distance 2000-2005 | Eurostat – 22.1.07 | F | 12 | 0.00 |