

NAVIGATION 17

12.07

Sommaire

17-001 Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 17 » - Sommaire

Les vœux de l'ASNAV pour 2008		1
La navigation sur le plan suisse :	Suisse - Postulat Anita Fetz sur la promotion de la navigation	2
La navigation sur le plan international :	Europe - Coup d'envoi de grands chantiers pour doper le trafic fluvial	3
	France - Région Rhône-Alpes - Développement du fret fluvial	3
	France - Les nouveaux concepts du Port autonome de Paris	4
	France - Le projet Rhin-Rhône refait surface	5
Les transports en général :	UE : budget 2007-2013 - Le rail privilégié, mais la navigation n'est pas oubliée	5
Navigation et environnement :	UE - 1 ^{er} rapport sur l'avancement du programme « Naiades »	6
Technique - Dossiers :	UE - Directives techniques : 4 Systèmes d'information fluviales (SIF)	6

Heureux mariage entre la navigation et la nature



Le Comité central de l'ASNAV vous souhaite une année 2008 pleine de bonheur et de bonnes surprises, par exemple, en matière de....navigation fluviale.

La navigation sur le plan suisse

17-002 Suisse - Postulat Anita Fetz sur la promotion de la navigation

Comme nous l'avons signalé à plusieurs reprises, Mme la Conseillère aux Etats Anita Fetz déposait, le 5 octobre 2006, un postulat sur la promotion de la navigation. Complétant les actions actuellement menées avec bonheur et détermination par quelques mouvements alémaniques (par exemple, le *Groupe parlementaire pour la navigation sur le Haut-Rhin*), ce postulat vient à son heure et a le grand mérite de ne pas se limiter aux problèmes de navigation sur le Rhin, mais demande au Conseil fédéral d'indiquer concrètement comment orienter la politique en matière de navigation dans toute la Suisse pour les années à venir. Il nous a paru très utile, en dépit de sa longueur, de reproduire in extenso le texte de l'excellent développement de ce postulat. La seule chose que nous puissions regretter est que le postulat ait été choisi plutôt que la motion...encore que, politiquement, ce fut peut-être préférable en première étape.

Texte déposé : *Le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport sur la politique de la Suisse dans le secteur de la navigation, comme il l'a fait en 2004 pour le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, et d'y proposer des mesures destinées à exploiter toutes les capacités de transport qui sont en friche dans ce secteur.*

Développement : *Le transport maritime représente 97 pour cent des échanges de marchandises dans le commerce mondial. D'après des estimations, les taux de croissance annuels dans le transport de conteneurs par bateau vont atteindre, suivant les régions du monde, jusqu'à 6 pour cent dans les cinq à dix années à venir. Pour les transports de marchandises, la navigation joue un rôle stratégique, même pour la Suisse. Actuellement, 35 pour cent des carburants et 15 pour cent de toutes les marchandises qui sont importées en Suisse le sont par le Rhin, par les ports des deux Bâle.*

A l'heure actuelle, en Europe, les voies navigables intérieures (Rhin, Rhône, Danube) comportent, en termes de transport de conteneurs et de marchandises de grande consommation, des capacités considérables qui sont en friche et que l'on pourrait exploiter à moindres frais, dans le respect de l'environnement. A l'opposé, le transport de marchandises sur les réseaux routiers et ferroviaires d'Europe occidentale atteint de plus en plus souvent les limites de ses capacités.

Consciente du problème, la Commission européenne a décidé, le 17 janvier 2006, de lancer un programme d'action et de développement de la navigation intérieure à l'échelle européenne pour les années 2006 à 2013. Baptisé "Naiades" (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe), ce programme pluriannuel global comprend cinq volets stratégiques: le marché, la flotte, les emplois et les connaissances spécialisées, l'image et les infrastructures. Dans ces conditions, on peut s'attendre à ce que l'UE examine l'opportunité de donner de nouvelles impulsions et à ce qu'elle veuille exploiter des capacités en friche. Des experts estiment que l'UE pourrait aussi être tentée, en cas de mise en oeuvre systématique du programme "Naiades", d'affaiblir, au profit d'institutions propres, la Commission centrale pour la navigation du Rhin, dont la Suisse fait partie et qui fait autorité pour tout ce qui touche à la navigation fluviale en Europe.

Dans le souci de mener une politique des transports axée sur le développement durable et tournée vers l'avenir, le Conseil fédéral doit présenter un rapport sur la politique de la Suisse en matière de navigation, comme il l'a fait pour la politique aéronautique de notre pays. Ce rapport proposera, à titre prospectif, des mesures destinées à exploiter les capacités de transport qui sont en friche dans le secteur de la navigation rhénane et il indiquera concrètement comment orienter la politique en matière de navigation pour les années à venir.

Notons que ce postulat de Mme Anita Fetz (PS) a été cosigné par Mme Christiane Brunner (PS), M. Ernst Leuenberger (), Mme Christiane Langenberger (PRD), Mme Simonetta Sammaruga () et M. Hans Fünfschilling (PRD - Président du *Groupe parlementaire pour la navigation sur le Haut-Rhin*)

Dans sa réponse du 29 novembre 2006, le Conseil fédéral proposa au Conseil des Etats d'accepter le postulat et signala que l'Office fédéral des transports a déjà lancé les travaux concernant ce rapport. Dans sa séance du 21 mars 2007, le postulat a été accepté par les sénateurs.

La navigation sur le plan international

Trafic fluvial

17-003 Europe / France - Coup d'envoi de grands chantiers pour doper le trafic fluvial.

L'Europe veut que le transport fluvial mse modernise en déployant les technologies de l'information et des communications. Dans ce cadre, la France veut aller plus loin et doper son transport fluvial. Dans les discussions préparatoires au *Grenelle de l'environnement*, les pouvoirs publics ont annoncé qu'ils comptaient accroître d'un quart ce trafic d'ici à 5 ans et le doubler d'ici à 10 ans. Encore faut-il que le réseau de voies navigables soit à la hauteur. Des travaux d'Hercule auxquels s'affaire en ce moment *Voies navigables de France (VNF)*, aiguillonnée par l'Union européenne. L'établissement public vient de lancer les travaux de modernisation sur la Seine. Un premier pas vers une navigation tout électronique, préalable à l'autoroute fluviale. «*Il s'agit de sauter du XIXe au XXIe siècle*», avoue le président de *VNF*.

L'Union européenne a décidé de rendre la voie d'eau «*plus intelligente*», et le transport fluvial plus compétitif et plus sûr. En ces temps d'hypersensibilisation au transport écologiquement correct, les alternatives à la route sont encouragées. Et la voie fluviale est en première ligne. D'ici à la mi-2009, un système d'information unifié de la France à la mer Noire va être implanté. Plus puissant encore (selon ses promoteurs) que celui déployé pour gérer le trafic ferroviaire ou aérien. Exemple : un transport de céréales par barges passant par plusieurs pays sera saisi en une seule fois. Plus besoin de faire viser et déclarer son chargement à chaque passage de frontière.

Autre saut dans la modernité : les cartes des voies navigables seront numérisées, consultables à bord du bateau sur un écran. Qui dit numérisation dit aussi géolocalisation. En route vers Rotterdam, le marinier pourra voir à l'écran qu'à telle écluse une douzaine de péniches font un bouchon. Et adapter sa vitesse pour économiser le carburant.

Et *VNF* veut encore accélérer l'allure et moderniser tout son réseau. La directive européenne n'impose la bascule vers les nouvelles technologies qu'aux seules voies ouvertes aux grands gabarits et si elles sont reliées à d'autres voies du même type de l'autre côté de la frontière, soit la Moselle, la Meuse, le Rhin et la liaison Dunkerque-Escaut. Mais la France a décidé de moderniser aussi le Rhône, la Saône, l'Oise et la Marne, soit 1'800 km aux nouvelles normes au lieu des 500 km. Et, bien entendu, la Seine est de la partie, parce qu'elle sera reliée dans quelques années au réseau fluvial du nord de l'Europe.

Alors que la France dispose d'un réseau très dense (8 500 km de voies d'eau navigables du canal au fleuve aménagé), la voie fluviale, souvent «en cul-de-sac», comme la Seine aujourd'hui, achemine en France 3 % des marchandises, soit moitié moins que la moyenne des pays européens (6 %). Selon l'Union européenne, le potentiel des voies fluviales à l'échelle européenne est au moins du double du niveau atteint aujourd'hui. (*VNF / Libération – 6.10.07*)

17-004 France – Région Rhône-Alpes – Développement du fret fluvial

Pour ce qui est du transport fluvial, un million de tonnes sont transférables (soit l'équivalent de 40 000 poids-lourds par an) pour les palettes. Il s'agit de l'équivalent de 500 semi-remorques en moins sur l'autoroute A7 par semaine. Pour l'Armée (transport de chars Leclerc, *convois exceptionnels*), le potentiel de transfert correspond à l'équivalent d'un convoi par semaine. Enfin, pour les matériaux de construction, 2 millions de tonnes sont transférables (soit l'équivalent de 80 000 poids-lourds par an).

Selon le Préfet de la Région Rhône-Alpes, l'Etat va donc poursuivre les études sur le schéma portuaire, aménager et équiper les ports fluviaux notamment pour assurer l'intermodalité, aider à la réalisation d'embranchements fluviaux afin de favoriser le report entre camions, trains et péniches. Il s'engage aussi à moderniser les ouvrages du Rhône et de la Saône à grand gabarit et améliorer les capacités du canal du Rhône à Sète pour répondre à l'accroissement du trafic.

En région Rhône-Alpes l'Etat travaille à l'amélioration routière du port Edouard Herriot à Lyon, les travaux sur les ports de Villefranche, Lyon, Vienne-Salaise et Valence, et aux améliorations des écluses. (11.07)

17-005 **France – Les nouveaux concepts du Port autonome de Paris**

Utilisation actuelle de la voie d'eau : La portion parisienne de la Seine représente 12 km et comporte 20 ports situés en majorité dans les arrondissements périphériques. Les principaux ports " industriels " sur la Seine sont au nombre de 9 : Port du Point du Jour, Port Victor, Port de Javel, Port de la Gare, Port Tolbiac, Port National, Port de Bercy amont, Port de Bercy aval et Port de la Bourdonnais.

En 2006, plus de 22,2 millions de tonnes (+ 7,1 % par rapport à 2005) transitent par les 70 ports fluviaux situés en Ile de France, principalement dans la Ville de Paris. Cela représente 9 % des tonnages entrant ou sortant de Paris. (Pour comparaison : 87 % par la route et 4 % par le fer) Ces ports parisiens ont une activité logistique liée à 99 % au BTP avec : l'approvisionnement en matériaux neufs (agrégat et ciment), la fabrication de béton prêt à l'emploi, l'évacuation de déchets et déblais de chantiers du BTP, et le négoce des produits du bâtiment.

Malgré une efficacité énergétique et une efficacité environnementale plus de trois fois supérieures à celles de la route et des effets négatifs sur l'environnement infiniment moins importants (bruit, occupation d'espace, accidents, etc.), la voie d'eau est, selon les autorités, sous-utilisée dans le fonctionnement logistique de la Ville de Paris.

Comment améliorer la situation ? 'abord en consolidant les filières classiques :

- Maintenir la position du transport fluvial sur des filières classiques telles que le BTP (bâtiment).
- Consolider les parts du transport fluvial sur le secteur des déchets :
- Transport de déchets bruts (centre de transfert vers les lieux de traitement notamment l'incinération) ;
- Transport de matières premières secondaires issues du tri sélectif (papier, carton, verre, etc.)
- Transport de résidus issus du traitement (mâchefers, etc.).
- Pour cela il faut aussi penser à positionner les sites liés à la logistique des déchets bord à voie d'eau. (traitement avec l'incinération et centres de transfert).
- La conteneurisation semble être la technique la plus adaptée à cette logistique.
- Développer de nouveaux trafics, en particulier ceux liés à la grande distribution et aux autres filières de produits manufacturés.

Les sites portuaires : L'ensemble des sites portuaires de la région Ile de France doit être mis en réseau avec le positionnement de ports " porte d'entrée " de la région (exemple Gennevilliers) et des ports secondaires permettant l'irrigation du territoire. D'autre part certains de ces ports doivent être embranchés au réseau ferroviaire de façon à permettre la mise en place de transports multimodaux.

Pour la Ville de Paris, cela nécessite de nouveaux concepts de port intégrant les notions suivantes:

- de transit ;
- de partage de l'espace dans le temps entre activité portuaire et loisirs ;
- de multi-activités permettant le transit de marchandises de différentes filières ;
- de répartition géographique équilibrée le long des berges de la Seine de façon à limiter les concentrations de trafic routier de diffusion et le rapprochement des sites portuaires des lieux de destination.

L'organisation de la logistique fluviale urbaine : Le développement des sites portuaires et du trafic fluvial dans Paris et la région Ile de France doit se faire sur les bases du concept de la logistique urbaine fluviale : 5 principes :

- Les marchandises transportées sont liées au fonctionnement logistique de Paris et son agglomération ;
- Les entrées et/ou sorties de ces marchandises se font de façon massifiée par la Seine ou les canaux ;
- Ces transports se structurent autour de sites portuaires organisés en réseau ;
- Ces sites portuaires sont bien intégrés dans leur environnement (visuel, émissions de polluants, bruit, occupation d'espace) ;
- La diffusion des marchandises dans la Ville se fait dans le cadre de la mise en place d'un service propre (véhicules électriques ou au gaz, moyen de manutention silencieux, optimisation des circuits de livraisons et de collectes, formation du conducteur au métier de la logistique urbaine, etc.).

Le Port autonome de Paris a une double mission : la gestion et le développement d'installations portuaires en Ile-de-France et le désengorgement des axes routiers par transfert sur les modes alternatifs que sont le maritime, le fluvial et le fer. Il étudie aussi les possibilités de développer le trafic fluvio-maritime soit par le lancement de lignes régulières soit en trouvant des compléments de chargement permettant de rentabiliser la cale transitant sur le Bassin parisien.

Le Port autonome de Paris occupe 200 salariés et 1'000 ha en Ile de France. Outre les 22,2 millions de t précitées, il transporte 7 millions de passagers par an. Son plan d'investissements 2006-2010 atteint quelque 184,6 millions d'euros.

17-006 **France – Le projet Rhin-Rhône refait surface**

Depuis 1997 et l'abandon du grand canal, ses défenseurs ont mis de l'eau dans leur vin. L'association « *Saône-Rhin Voie d'Eau 2010* », créée il y a dix ans, défend aujourd'hui une liaison Rhin-Rhône « redimensionnée » sans commune - assure-t-elle – avec le projet enterré par Lionel Jospin. Elle se réjouit aujourd'hui de l'étude d'opportunité qui vient d'être confiée au cabinet *Eurotrans*, et dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil général du Haut-Rhin.

C'est une étude à dominante socio-économique et non technique qui doit être le pendant de celle faite en 2006 sur Saône-Moselle. Un grand canal revu à la baisse coûterait, selon l'association entre 3 et 3,5 milliard d'euros, contre nettement plus de 4 milliards pour les 220 km de l'ancienne mouture. Le cap est mis sur 2025 ou 2030.

(*Dépêches-Le Progrès - 13.2.07*)

Les transports en général

17-007 **UE : budget 2007-2013 – Le rail privilégié, mais la navigation n'est pas oubliée.**

L'Union européenne vient de donner la priorité au rail dans la répartition entre pays de l'UE de plus de 5 milliards d'euros, destinés à éliminer les goulets d'étranglement et à remédier aux chaînons manquants de ses 30 axes prioritaires de transport traversant l'Europe. Ces fonds, destinés aux grands réseaux prioritaires de transport de fret et de passagers, sont inscrits dans le budget 2007-2013 de l'UE.

Plus de la moitié de l'enveloppe va "aux tronçons transfrontaliers de ces corridors verts car ils sont souvent négligés par les Etats". Les services du Commissaire aux transports ont alloué **74,2% du total au rail**, mais ils n'ont pas oublié les **projets de canaux (11,5 % du total)**. C'est le cas par exemple pour le canal à grand gabarit Seine-Nord qui doit permettre de relier le réseau fluvial de la région parisienne aux canaux belges et aux grands ports du nord de l'Europe, comme Anvers et Rotterdam. Sans oublier l'axe fluvial Rhin/Meuse/Main-Danube partant de Rotterdam pour aller jusqu'à la Roumanie et la mer Noire. Les Fonds européens doivent par exemple permettre d'améliorer la navigation sur le Danube entre Vienne et Bratislava.

Deux **axes ferroviaires majeurs** - l'un allant de Berlin à la Sicile, l'autre de Lyon (France) à Budapest - s'adjugent une part substantielle de la manne européenne en raison de leurs coûts colossaux qui impliquent le percement de deux tunnels transalpins. Le futur tunnel du Brenner (63 kilomètres) dans les Alpes du Sud, entre l'Autriche et l'Italie, qui devrait ouvrir en 2022 et alléger le trafic de camions dans la région, a reçu 786 millions d'euros de financement. Le tunnel de 51,5 km du Mont Cenis entre la France et l'Italie, dont le tracé de sortie controversé côté italien va être revu, doit être financé à hauteur de 671,8 millions d'euros.

Egalement situées dans des zones de trafic très congestionné, les sections transfrontalières de la ligne à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe (deux branches entre la France et l'Espagne, une entre l'Espagne et le Portugal) ont été privilégiées. Le prolongement vers Bratislava du parcours du TGV Est, mis en service le 10 juin entre Paris et Strasbourg, a été relativement bien doté pour combler des tronçons manquants en France, en Allemagne et en Autriche. C'est le cas aussi de la ligne à grande vitesse "Rhin-Rhône" (Lyon/Gênes-Bâle-Duisbourg-Rotterdam/Anvers). Le TGV entre Lyon et Mulhouse, première ligne à grande vitesse française qui ne passera pas Paris, a notamment obtenu 198 Mio. euros

Les Etats membres avaient soumis en juillet leurs desiderata, qui auraient cumulé 11,5 milliards d'euros de financement (par rapport aux 5,1 milliards finalement répartis). Les choix de la Commission européenne (78 projets retenus sur 168 demandes) ont été soumis au Parlement européen et devraient être entérinés début 2008.... *Et la Suisse dans tout ça ? (ndlr)*

(*AFP - 21.11.07*)

Navigation et environnement

17-008 UE – 1^{er} rapport sur l'avancement du programme « *Naiades* »

La Commission européenne a présenté aujourd'hui son premier rapport sur l'avancement de la mise en œuvre du programme « *Naiades* », qui vise à promouvoir la navigation intérieure en Europe. Selon ce premier rapport, des progrès ont été réalisés dans un grand nombre de domaines, avec notamment le lancement d'initiatives pour améliorer les conditions du marché, moderniser la flotte, rendre la profession plus attrayante et améliorer les infrastructures de voies navigables.

Ce 1^{er} rapport rappelle que le transport de marchandises par les voies de navigation intérieures est respectueux de l'environnement et peut apporter une contribution notable à la mobilité durable en Europe. Son potentiel important doit être mieux exploité afin de soulager les axes de circulation saturés d'une partie de leur trafic. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour améliorer ses performances et mieux l'intégrer à la chaîne logistique.

Le programme d'action « *Naiades* », lancé en 2006, se poursuivra jusqu'en 2013 et doit être mis en œuvre par la Commission européenne, les États membres et le secteur du transport fluvial. (UE – 17.12.07)

Technique – Dossiers

17-009 UE – Directives techniques : 4 Systèmes d'information fluviales (SIF)

L'Europe a décidé de financer pour moitié l'ambitieux projet SIF Seine-Escaut, mené par VNF – Voies navigables de France, en partenariat avec la région wallonne, et estimé à 1,7 millions d'euros. En effet, adoptée en octobre 2005 par la Commission européenne, la directive RIS (*River Information Services*) impose aux ministères des transports de chaque pays membre de mettre à la disposition des acteurs du transport fluvial un socle commun de services.

C'est ainsi que 4 **Systèmes d'informations fluviales (SIF)** doivent être déployés à travers les différents pays de la Communauté d'ici à mi-2009. Ces systèmes concerneront toutes les voies navigables à grand gabarit (de catégorie IV et +) assurant une liaison entre deux États membres. Trois des systèmes sont déjà en tout ou partie opérationnels en France :

- 1) Les **avis à la batellerie** qui avertissent les usagers des restrictions ou interdiction de navigation (il est d'ores et déjà possible de s'abonner sur le site Internet de VNF).
- 2) Les **cartes électroniques de navigation** au standard *ECDIS* intérieur, sont en cours de réalisation suivant un planning qui court jusqu'à fin 2008 pour les voies concernées par la Directive.
- 3) Le **reporting électronique**, qui facilite les procédures administratives et rend plus efficaces les contrôles sera progressivement déployé auprès des bateliers.
- 4) Mais c'est le **système de repérage et de suivi automatisé des bateaux "Tracking & tracing"**, qui sera largement mis en place à travers le projet franco-belge *SIF Seine-Escaut*. C'est aussi celui qui nécessite les plus lourds investissements et qui a reçu l'appui de la Commission européenne. Cette solution permettra de géolocaliser les bateaux en temps réel grâce à des relais terrestres installés tout le long de la Seine, de l'Oise et de l'Escaut grâce à la technologie *AIS (Automatic Identification System)*, technologie déjà utilisée dans le maritime et transposée au fluvial, et à l'équipement en test d'une cinquantaine de bateaux de transpondeurs, qui seront capables de communiquer aux relais terrestres par transmission VHF des informations relatives à leur position, itinéraire, vitesse ou cap ou concernant la nature de leur cargaison. Cette information sera numérisée et accessible via internet selon des droits d'accès spécifiques attribués aux acteurs du transport.

Ces systèmes d'information font partie du programme « **voie d'eau intelligente** » (VNF Infos – 6.07)