



NAVIGATION 18

3.08.

Sommaire

Notre bulletin d'information en ligne « NAVIGATION 18 » - Sommaire

Editorial :	<i>Augmentation de la mobilité et décisions nécessaires en matière de transports</i>	1
La vie des sections :	Section Vaud (AVNF) - Un nouveau comité a été élu	2
La navigation sur le plan suisse :	Suisse – Les Jet-skis seront-ils autorisés sur nos lacs ?	2
	Ports de Bâle : + 5,3 % du trafic total en 2007	2
	Ports de Bâle : Le trafic par conteneurs passe le cap des 100'000 TEU record)	3
La navigation sur le plan international :	France – Canal Saône-Moselle : l'étude technique et environnementale est lancée	3
	France - Relèvement des ponts dans le Nord-Pas de Calais : la voie d'eau progresse	4
	France - Un nouveau terminal fluvial à conteneurs à l'ouest de Paris	4
	Autriche – Rachat d'une grande entreprise de Vienne (plus de 250 bateaux)	4
	Belgique – Le port d'Anvers va offrir 13'000 emplois d'ici 2015	5
	Belgique – Trafic fluvial stable en Wallonie en 2007, mais record du trafic intérieur	5
Navigation et environnement :	France – 4 exemples récents d'utilisation nouvelle de la voie d'eau	
	- Déchets en Ile-de-France : suppression de 4'167 trajets en camion	5
	- Transport fluvial de 45'000 t de mâchefers par an (= 2'200 camions)	6
	- Groupe CMA CGM : la voie d'eau et le ferroviaire pour alléger les routes	6
	- Accord VNF / GSM : développement du fret fluvial des granulats	6
Les transports en général :	UE 25 – Panorama des transports (édition 2007) (<i>Panorama of transport</i>)	7
Technique – Dossiers :	Lancement d'un site destiné à promouvoir le transport combiné	7
Commande de documents		8

Editorial

18-001 **Augmentation de la mobilité et décisions nécessaires 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 48% pour le trafic voyageurs est 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 transports 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 annuellement transportés à la satisfaction de tous, et les sociétés d'exploitation sont bénéficiaires.*

*Sur le **lac Léman**, il n'y a pas de bac, mais la Compagnie générale de navigation (CGN) et la Sagrave (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) Mentionnons encore que les Mouettes genevoises ont augmenté leur offre et contribuent ainsi à la décharge du Pont du Mont Blanc.

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 fond de financement du trafic d'agglomération (par ex. au CEVA à Genève).

Telles sont les revendications de l'**ASTL Association de soutien aux traversiers du Léman**.

Walter U. Knobel-Jomini, Ing. dipl. EPFL/SIA. représentant de l'ASTL au Comité central de l'ASNAV

La vie des sections

18-002 **Section Vaud (AVNF) - Un nouveau comité a été élu**

Lors de son assemblée générale du 7 février à Paudex, la section vaudoise de l'ASNAV (*Association vaudoise pour la navigation fluviale AVNF*) a élu un nouveau comité. Nous reviendrons sur cette séance et sur la composition du comité quand il se sera reconstitué, que les tâches de ses membres auront été définies et que son programme aura été discuté. (ASNAV – 29.2.08)

La navigation sur le plan suisse

18-003 **Suisse – Les Jet-skis seront-ils autorisés sur nos lacs ?**

Verra-t-on les jet-skis envahir nos lacs ? Jusqu'à présent, l'immatriculation de ces véhicules nautiques à moteur aussi appelés scooters marins ou *personal watercraft* ne répondait pas aux normes techniques en vigueur en Suisse. Mais la loi pourrait bien changer, comme le révèle le journal dominical alémanique *SonntagsZeitung*. Le Conseil fédéral a chargé l'Office fédéral des transports (OFT) de revoir l'ordonnance sur la navigation intérieure dans ce sens.

Pourquoi ce revirement, alors que ces motos des mers, pouvant atteindre 60 km à l'heure, ont toujours été perçues comme trop polluantes par les autorités helvétiques ? Parce que le gouvernement entend appliquer en Suisse le principe du *cassis de Dijon*, qui permet à un produit homologué dans un pays de l'UE de circuler librement dans les autres. Les véhicules nautiques à moteur devraient donc désormais être considérés comme des bateaux de sport et non plus de plaisance. Ce qui veut dire que le lien qui existait entre la puissance admissible et la grandeur ou le poids du bateau est supprimé.

Inutile de dire que le projet du gouvernement, en consultation jusqu'au mois de mars auprès des cantons, provoque des vagues de tous bords. Tout n'est toutefois pas joué. Selon le texte ficelé par l'OFT, les cantons auront le dernier mot concernant les plans d'eau autorisés pour la pratique de ce sport. Libre à eux, donc, de serrer la vis et de limiter au maximum l'utilisation de ces engins. (Tribune de Genève – 4.2.08)

18-004 **Ports de Bâle : + 5,3 % du trafic total en 2007**

En 2007, 6'008'469 tonnes sont arrivées au ports de Bâle, soit une augmentation de 1,5 % et 1'099'761 t en sont sorties, soit un accroissement de 32,9 %. Le trafic total a donc atteint quelque 7'108'230 t, en augmentation moyenne de 5,3 % par rapport à 2006.

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

<u>Bâle-Ville</u> :	+ 11,8 %	dont :	Kleinhüningen	+ 10,8 %	St. Johann	+ 19,4 %
<u>Bâle-Campagne</u> :	- 0,2 %	dont :	Birsfelden	+ 2,6 %	Auhafen	- 2,8 %

Les statistiques complètes sont à disposition (en allemand)

(*Rheinschiffartsdirektion Basel – 25.1.08*)

18-005 Ports de Bâle : Le trafic par conteneurs passe le cap des 100'000 TEU (record)

En 2007, le trafic total de conteneurs dans les ports de Bâle a dépassé pour la première fois le cap des 100'000 TEU (Twenty foot Equivalent Unit = Containers d'équivalents 20 pieds), soit **104'366 TEU**, une **augmentation de 21,3 %** par rapport à 2006 qui était déjà un record. Ce total se décompose en 36'132 conteneurs de 20 pieds et 34'117 de 40 pieds. *(Rheinschiffartsdirektion Basel – 25.1.08)*

La navigation sur le plan international

18-006 France – Canal Saône-Moselle : l'étude technique et environnementale est lancée

Les études socio-économiques réalisées sur le projet Saône-Moselle, financées par les Conseils régionaux de Lorraine et de Rhône-Alpes, ayant conclu à la pertinence économique de cette liaison fluviale à grand gabarit, l'étude technique et environnementale a été lancée. Le comité de pilotage du projet de canal, d'une longueur de 200 à 250 km entre Neuves Maisons (Meurthe-et-Moselle) et Pagny (Côte d'Or) et sous maîtrise d'oeuvre de *Voies navigables de France*, a donné le coup d'envoi de cette nouvelle phase d'études le 11 juillet 2007.



Saône-Moselle constituerait un important levier pour le désengorgement du sillon lorrain, du sillon rhénan et du couloir rhodanien à l'horizon 2025. Si le projet est retenu, le trafic du canal Saône-Moselle pourrait être de 15 millions de tonnes par an, avec un taux de report du transport routier vers le fluvial de 33,5%. L'effet "réseau" de cette interconnexion avec le bassin rhénan se propagerait à l'ensemble des trafics de l'axe grâce notamment à une offre fluviale étoffée et diversifiée. Cet aménagement fluvial contribuerait aussi à donner une dimension européenne à l'hinterland du port de Marseille, dont la situation devrait lui conférer le rôle de porte d'entrée sud de l'Europe pour les échanges mondiaux, et de Sète à titre complémentaire. (VNF Infos – 7.07)

18-007 France (Nord-Pas de Calais) - Relèvement des ponts : la voie d'eau progresse

Placées dans la perspective de la mise en service du canal Seine-Nord Europe, les opérations de relèvement des ponts sur le canal à grand gabarit Dunkerque Escaut Lille, entamées en juin 2006, pilotées par la direction régionale VNF / Service de la navigation du Nord-Pas de Calais, ont atteint leur rythme de croisière. L'objectif de l'opération est de dégager à la fin de l'année 2009 une hauteur libre de 5,25 m par rapport à la ligne d'eau de référence.

Concernant les ponts routiers, 25 ouvrages subiront à la fois le relèvement du pont, la réadaptation des rampes d'accès et la remise à l'état zéro des équipements. 90% des travaux sur les ponts routiers à travers tout le Nord-Pas de Calais doivent s'achever en 2008. Le montant global de ce volet de l'opération est d'environ 20 millions d'euros (travaux, maîtrise d'oeuvre, contrôles de chantiers...).

Les ponts routiers ne sont pas les seuls : Réseau Ferré de France assure la maîtrise d'ouvrage du relèvement des ponts ferrés. La moitié des 6 ponts prévus en 2007 sont réalisés.

L'ensemble de l'opération s'étend sur tout le réseau à grand gabarit régional, afin d'atteindre les objectifs du nouveau contrat de projets pour toujours mieux développer la voie d'eau. Les ponts se lèvent, dans le nord, dans l'Est, sur la Moselle, et la voie d'eau progresse. (VNF Infos – 7-8.07)

18-008 France - Un nouveau terminal fluvial à conteneurs à l'ouest de Paris

Alors que l'extension du terminal de Gennevilliers se poursuit, le *Port autonome de Paris (PAP)* vient d'inaugurer un nouveau terminal à conteneurs au port de Limay-Porcheville dans les Yvelines qui sera exploité la société *Limay Terminal*, une filiale de la *SHGT (Société havraise de Gestion et de Transport)* et la *Scat (Société coopérative de transport fluvial)*.

Parallèlement, deux autres terminaux sont en voie d'achèvement à Bruyères-sur-Oise (95) et Montereau-Fault-Yonne (77) et seront mis en service en 2009 et 2010, portant la capacité à 100 000 mouvements par an. « Ces nouvelles structures contribuent à élargir l'hinterland du port du Havre », explique le PAP qui par ces investissements veut également anticiper la future liaison à grand gabarit Seine-Nord Europe. Le trafic fluvial de conteneurs du bassin parisien connaît une croissance exceptionnelle : de + 8,2% en 2006 avec 80 000 EVP, il a augmenté de 25% en 2007. (ANI – 27.2.08)

18-009 Autriche – Rachat d'une grande entreprise de Vienne (plus de 250 bateaux)

Darby Overseas Investments, Ltd. (« Darby »), la filiale aux capitaux propres privée de l'entreprise américaine *Franklin Templeton Investments*, a annoncé que son fonds *Darby Converging Europe Mezzanine Fund (DCEMF)* avait engagé 20 millions d'euros pour une acquisition par emprunt de *DDSG Cargo Group*, une des plus grandes sociétés de transport fluvial basée à Vienne. *Franklin Templeton Investments*. La société, basée à San Mateo en Californie, a 60 ans d'expérience en investissements et gérait environ 620 milliards de dollars d'actifs au début juin 2007.

DDSG et ses filiales possèdent ensemble une flotte de plus de 250 bateaux circulant sur le Danube et le Rhin, depuis la mer Noire et la mer du Nord. La société est une des plus grandes sociétés de transport fluvial du pays en Europe centrale et orientale (ECO). Le rachat de *DDSG* (100 millions d'euros, a été sponsorisé par *East Point Holding (EPH)*, un conglomérat serbe très actif dans la négociation de céréales et autres marchandises. (BourSoneWS – 25.6.07)

18-010 **Belgique – Le port d'Anvers va offrir 13'000 emplois d'ici 2015**

Le port d'Anvers offrira 1.800 nouveaux emplois dans les 3 prochaines années, sans compter les postes ouverts au sein des entreprises actives dans la zone portuaire. D'ici 2015, ce nombre pourrait grimper jusqu'à 13.000 emplois, selon une étude européenne. A l'heure actuelle, certains postes restent vacants par manque de personnel qualifié et cette situation devrait encore s'aggraver dans les prochaines années.

Le Ministre-Président flamand Kris Peeters s'est déjà penché sur les métiers recherchés pour les secteurs de la logistique et du transport, à savoir des magasiniers, des grutiers, des chauffeurs de camions, des conducteurs de chariots élévateurs et des matelots pour la navigation intérieure.

(Gazet van Antwerpen / belga – 27.2.08)

18-011 **Belgique – Trafic fluvial stable en Wallonie en 2007, mais record du trafic intérieur**

Pour le transport fluvial wallon, 2007 a été une "bonne année de consolidation et de stabilisation", a indiqué le ministère de l'Équipement et des Transports (MET). En 2007, les prestations de transport se sont élevées à 1'825 millions de tonnes kilomètres parcourus (Mtkm), soit une baisse de 2 % par rapport à 2006, qui était une année-record. Au niveau du tonnage, 43,9 millions de tonnes de marchandises (Mt) ont transité sur les voies navigables wallonnes, soit 1 % de moins qu'en 2006. Les importations se sont maintenues à 16,2 Mt (-0,2 %), les exportations se tassant à 13,2 Mt (-3,6 %). Par contre, le trafic fluvial intérieur a atteint un niveau record avec un volume de 3,2 Mt en 2007, soit une hausse de 5,1 % par rapport à 2006. Le trafic de transit (11,3 Mt) est resté stable.

Parmi les clients les plus importants de la voie d'eau, les résultats sont contrastés. Alors que les minerais (4,4 Mt soit 10,1 % du total) et les produits métallurgiques (4,2 Mt soit 9,6 %) sont en hausse (respectiv. +6,6 % et +2,3 %), les matériaux de construction (18,3 Mt soit 41,7 %), les combustibles solides (3,8 Mt soit 8,7 %) et les produits pétroliers (3,4 Mt soit 7,7 %) sont en légère baisse. Les denrées alimentaires (1,1 Mt) et les "divers" (0,9 Mt) font une belle percée (respectivement +10 % et +9 %). Les trafics des autres marchandises sont stables.

(RTL info.be – 5.2.08)

Navigation et environnement

France – 4 exemples récents d'utilisation nouvelle de la voie d'eau

La France se rend compte brusquement de son retard dans le secteur de la navigation intérieure...

18-012 **France - Déchets en Ile-de-France : suppression de 4'167 trajets en camion**

En 2004, la *REP Routière de l'Est Parisien*, filiale de *Véolia propreté*, spécialisée dans le transport et le traitement de déchets en Ile-de-France, décidait d'utiliser la Seine et la Marne et non plus la route pour faire transiter ses chargements. Cette initiative lui a valu un prix de l'innovation logistique le 12 mars 2008 à la *SITL. Semaine Internationale du transport et de la logistique*.

La *REP* exploite en région parisienne plusieurs centres de transfert et de traitement par enfouissement de déchets ménagers et industriels. Depuis 2004, elle a décidé d'emprunter la voie fluviale pour transporter 75' 000 tonnes d'ordures conteneurisées par an. Ce transfert permet de supprimer 4'167 trajets en camion, d'économiser 55 tonnes équivalent pétrole et de réduire les émissions de CO2 de 173 tonnes. La *REP* a développé un partenariat avec une compagnie de transport fluvial, la *SCAT*, qui a conçu des barges spécialement adaptées à la demande. La *SCAT* reste propriétaire des barges.

La *REP* gère actuellement 2 centres de tri, une plate-forme bois, une plate-forme mâchefer et est en train de créer une plate-forme pneumatiques. En 2007, elle a enfoui 2,3 millions de t de déchets directement transportées par les services des ordures ménagères des collectivités ayant recours à ses services. Elle a également traité depuis son site de Gennevilliers 220 000 tonnes, dont les 75 000 transportées par voie fluviale.

(najapresse.com – 13.3.08)

18-013 **France - Transport fluvial de 45'000 t de mâchefers par an (= 2'200 camions)**

Novergie, filiale de *Sita France (SUEZ Environnement)* et *Tirfer du Groupe Tiru (EDF)* ont inauguré le 6 novembre 2007 le transport fluvial des mâchefers de *CIE*, usine d'incinération exploitée par *Novergie* pour le compte du *SMITDUEM*, en partenariat avec le Port Autonome de Paris.

Ce seront près de 45.000 tonnes par an de mâchefers de *CIE* qui, après avoir été chargés à l'usine et transportés par camion au Port de Bonneuil-sur-Marne, seront acheminées par péniche vers le centre de valorisation *TIRFER*, situé à 70 km, à l'Isles-les-Meldeuses. « *Ce mode de transport, ayant une efficacité énergétique de 2 à 3 fois supérieure à celle de la route, permet l'économie de 290'000 Tonnes Equivalent Pétrole ainsi que des gains importants en matière de congestion et de sécurité avec la suppression de plus de 2.200 camions annuels sur les autoroutes A86 et A4 déjà largement saturées par la circulation automobile* », souligne le communiqué.

CIE s'engage également à valoriser les mâchefers en granulats de substitution. Selon le communiqué, 39.500 tonnes de granulats devraient ainsi être transformés en remblais routiers, 5.000 tonnes de métaux ferreux et 500 tonnes de métaux non ferreux réutilisés en aciérie et sidérurgie. *La valorisation des mâchefers de CIE permet d'éviter l'émission de 17'000 tonnes de CO₂ /an. Cette logique de valorisation matière s'inscrit pleinement dans une dynamique d'économie circulaire, économe des ressources naturelles*, a déclaré Paul Maury, Directeur de *CIE*.
(Actu-Environnement – 7.11.07)

18-014 **France – Groupe CMA CGM : la voie d'eau et le ferroviaire pour alléger les routes**

Le *Groupe CMA CGM* souhaite adopter une politique environnementale inscrite dans une démarche de progrès continu. Il détaille trois initiatives qu'il a impulsées :

Le rail : Créée en 2001, la filiale *Rail Link* a pour objectif d'intégrer le ferroviaire dans la prestation intermodale de bout en bout, en prolongation des dessertes maritimes. 37 000 evp (Equivalent Vingt Pieds, unité de transport, unité de compte conteneurs) ont été transportés en 2004 et 44 000 evp en 2005, soit l'équivalent de 32'000 camions en moins sur les routes. En Europe, le réseau des dessertes est dense et ajusté pour optimiser la connexion avec les escales des navires. *Rail Link*, c'est aussi une assistance technique permettant de promouvoir le transport des conteneurs par rail. Fiable, efficace et économique, le transport par rail en Europe bénéficie d'un autre avantage de taille : il est peu polluant.

Les services de "Feederling" : Les *feeders*, navires de petites tailles naviguant entre ports principaux et ports satellites, diminuent les transports routiers nécessaires à l'approvisionnement des navires déployés sur les lignes principales. De nombreux services ont ainsi été créés, dont le service *ARC Atlantique* reliant Bordeaux à Anvers et la ligne de l'*Irish Feeder*, entre le continent européen, l'Irlande et le Royaume-Uni.

Les barges fluviales : La filiale *River Shuttle Containers (RSC)*, créée en 2001, est entièrement dédiée au transport fluvial. Avec 4 départs hebdomadaires, la première ligne régulière de Rhône-Saône dessert les ports de Fos/Marseille, Lyon, Mâcon et Chalon-sur-Saône. Un volume de 47'000 evp a été transporté en 2004 et 53'00 evp pour 2005, soit l'équivalent d'une file ininterrompue de camions de Marseille à Dijon en moins sur les routes. Forte de son succès, la filiale *RSC* a ouvert en janvier 2005 une nouvelle ligne régulière, sur la Seine, qui s'articule autour de quatre départs hebdomadaires, entre le Havre et Paris - Gennevilliers. Fiable, 10 à 15% moins cher que la route, la barge fluviale est également un mode de transport très peu polluant. Selon l'*ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)*, en combinant le transport routier à celui de la barge fluviale, on constate une diminution des émissions de carbone d'environ 60% par rapport au transport routier seul.
(Groupe CMA CGM – 3.11.07)

18-015 **France – Accord VNF / GSM : développement du fret fluvial des granulats**

A peine quelques jours après les conclusions des groupes de travail du Grenelle de l'environnement, *VNF Voies navigables de France* et *GSM*, le spécialiste de l'exploitation et de la distribution de granulats, ont signé un important accord de partenariat visant à promouvoir l'usage de la voie d'eau pour le transport des matériaux. Le contrat vise également à développer les nouvelles carrières à proximité de voies navigables.

Ce contrat pose les principes d'actions communes en faveur du transport fluvial et fixe les engagements des deux parties. Il s'inscrit dans l'accord-cadre signé en 2004 entre *VNF* et l'*Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (Unicem)*. Celui-ci fixait pour objectif de maintenir et de développer le trafic fluvial des produits issus des carrières, notamment en développant des plates-formes

multi-modales aux abords de voies navigables, et en créant les conditions favorables pour le réinvestissement dans le matériel fluvial.

Développer le granulat marin : Les deux nouveaux partenaires vont travailler ensemble à identifier les freins actuels au transport fluvial ainsi qu'à favoriser les montages logistiques faisant appel à ce mode de transport. «*Nous travaillons sur une autre source d'approvisionnement, à savoir les granulats marins, particulièrement dans la Manche pour ce qui concerne la région Ile-de-France*», annonce le directeur de la région Ile-de-France chez GSM.

Faciliter les emprunts longue durée : Le partenariat engage également VNF à soutenir GSM dans le développement à l'accès de nouveaux gisements dont la localisation favorise le recours au transport fluvial. Lorsque les gisements des carrières actuelles seront épuisés, il faudra aller chercher les matériaux plus loin, et si possible facilement embranchables à une voie d'eau.

Mais le développement de ce mode de transport passe par un renouveau en matériel et en hommes. Les nouveaux partenaires s'engagent donc à former de nouveaux équipages de bateliers ainsi que des chefs d'entreprises, et à mettre en place des structures pour le montage d'emprunts de longue durée afin de soutenir ces derniers. (batiactu-info – 30.10.07)

Les transports en général

18-016 UE 25 – Panorama des transports (édition 2007) (Panorama of transport)

Ce panorama statistique annuel fait le bilan précis, par pays, des infrastructures et performances de tous les moyens de transport de 1990 à 2005. On y apprend, par exemple, que la progression du trafic, en tonnes-kilomètres entre 1990, et 2005, a été de 37,9 % pour la route, 34,6 % pour la mer, 31,1 % pour l'air, 17,5 % pour les pipelines, 10,2 % pour la navigation intérieure et 9,2 % pour le rail. Ce document de 196 pages en anglais peut être obtenu par le bulletin de commande ci-joint. (Eurostat – 28.6.07)

Technique – Dossiers

18-017 Lancement d'un site destiné à promouvoir le transport combiné

Le Ministère de l'écologie, l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et l'AFT-IFTIM (Association pour le développement de la Formation Transport et Techniques d'Implémentation et de Manutention) ont annoncé le lancement du site viacombi.fr destiné à promouvoir le transport combiné ou "multimodal". Cette décision fait suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement qui avaient signalé l'importance des émissions de CO₂, générées par le transport routier, soit 94% des émissions dues au transport des marchandises et la nécessité de développer des modes de transport alternatifs tels que le ferroviaire, le fluvial et le cabotage maritime.

Ce site portail se veut un outil pratique au service des professionnels du transport leur permettant de recourir aux divers modes de transports combinés (rail-route, fleuve-route, cabotage maritime, etc.). Ainsi, l'utilisateur pourra y rechercher l'itinéraire optimal pour son transport, s'informer sur les opérateurs spécialisés et comparer les performances économiques et environnementales respectives des transports routiers et combinés. Il propose enfin des fiches détaillées présentant les bonnes pratiques d'entreprises ainsi que des éléments de veille juridique. Le lancement d'une plateforme à dimension européenne est annoncé pour début 2009. (Stratégie logistique / Net-Iris – 19.3.08)

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
		Légende : L = langue - P = papier - * = frais d'expédition				
		La navigation sur le plan suisse				
	<u>18-004</u>	Ports de Bâle : + 5,3 % du trafic total en 2007	Rheinschiffartsdir- 1.08	D	6	0.00
	<u>18-005</u>	Ports de Bâle : Le trafic par conteneurs passe le cap des 100'000 TEU (record)	Rheinschiffartsdirektion- 25.1.08	D	2	0.00
		Les transports en général				
	<u>18-016</u>	UE 25 – Panorama des transports (édition 2007) (en anglais)	Eurostat – 28.6.07	E	196	0.00