

ATELIER CONSACRÉ AUX AIRES DE STATIONNEMENT COMME ÉLÉMENT D'UNE NAVIGATION INTÉRIEURE TOURNÉE VERS L'AVENIR

Ref: CC/CP (18)15



Rares sont les thèmes liés à la navigation intérieure aussi fréquemment abordés dans les médias au cours des derniers mois que celui des aires de stationnement pour les bateaux de la navigation intérieure. Cela qu'il s'agisse de la suppression d'aires de stationnement attrayantes à proximité des centres-villes, du manque d'emplacements pour la dépose d'automobiles, des conséquences des nuisances sonores et des émissions polluantes des bateaux pour les riverains et la qualité de l'air dans les zones urbaines, ou des futures exigences, telles que l'obligation faite aux bateaux d'utiliser le réseau électrique terrestre dans certaines aires de stationnement.

Dans ce contexte, des représentants de dix États européens et d'associations de la navigation intérieure se sont réunis à Vienne les 8 et 9 novembre 2018. M. Hans-Peter Hasenbichler, directeur général de viadonau et M. Gerhard Kratzenberg, président du Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la CCNR, ont ouvert cet atelier en esquissant dans leur allocution d'accueil les défis auxquels sera confrontée la navigation intérieure au cours des années à venir : changement climatique, bas niveaux des eaux et compétitivité. M. Kratzenberg a souligné l'importance pour l'intégralité du système de navigation intérieure et sa pérennité de disposer d'aires de stationnement en nombre suffisant et avec des aménagements de qualité. M. Hasenbichler a souligné que la navigation intérieure est le meilleur mode de transport pour de nombreuses marchandises et le restera aussi à l'avenir. Les défis devront toutefois être relevés de manière proactive.

Les experts ont ensuite échangé les enseignements acquis en liaison avec la détermination des besoins en aires de stationnement, lors de la planification et de l'équipement des aires de stationnement et des emplacements pour la dépose d'automobiles, ainsi qu'en liaison avec de nouvelles procédures pour la gestion des aires de stationnement. Ils se sont également informés sur les stratégies nationales

concernant les aires de stationnement et ont procédé à des échanges de vues intensifs, animés et controversés sur les exposés de grande qualité qui ont été présentés.

LA DURABILITÉ SOCIALE

M. Kai Kempmann, du Secrétariat de la CCNR, a exposé au début de l'atelier l'importance des aires de stationnement pour le concept d'une navigation intérieure socialement durable. Ainsi, un nombre suffisant d'aires de stationnement bien desservies par les transports publics locaux et comportant des emplacements pour la dépose d'automobiles est nécessaire afin de concilier la vie professionnelle et familiale des bateliers et afin de préserver aussi à l'avenir l'attrait des métiers de la navigation intérieure. L'équipement satisfaisant des aires de stationnement existantes est un autre aspect important. L'équipement d'aires de stationnement pour l'utilisation du réseau électrique terrestre permet par exemple de réduire les émissions sonores et polluantes des bateaux de navigation intérieure, en particulier dans les zones urbaines, et contribue ainsi à améliorer l'acceptation de la navigation intérieure et à renforcer de ce fait la cohésion sociale.

M. Erik Schultz, représentant de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB), a abordé ces aspects dans son intervention sur les recommandations de la navigation intérieure en soulignant le risque d'isolement social qui résulterait de la suppression d'aires de stationnement supplémentaires dans les villes ainsi que les risques inhérents au mouillage en bordure du chenal navigable. M. André Stäudtner, de la Berufsgenossenschaft Verkehr, a attiré l'attention sur l'importance des aspects médicaux et sociaux, souvent négligés en liaison avec les aires de stationnement. Ainsi, le stationnement en bordure du chenal navigable accroît souvent les tensions psychologiques en raison du manque voire de l'absence de repos nocturne.

viadonau



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

L'EMPLACEMENT ET L'ÉQUIPEMENT DES AIRES DE STATIONNEMENT

M. Ulf Meinel, représentant de viadonau, a présenté les lignes directrices établies pour une évolution des aires de stationnement en Autriche qui tiennent compte des besoins. S'il est important de disposer d'un nombre suffisant d'aires de stationnement, en particulier du domaine public, les aspects de leur qualité et de leurs équipements sont également importants. La mise en œuvre du concept a été illustrée par des exemples concrets concernant des aires de stationnement à Vienne et à Linz.

Des experts d'Allemagne, de la République tchèque et des Pays-Bas ont présenté des projets et des chantiers déjà en cours pour la création d'aires de stationnement et ont expliqué le rôle des commissions fluviales dans ce contexte. À cette occasion a été présenté aussi le concept pour la détermination des besoins en aires de stationnement le long du Rhin élaboré par le Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la CCNR. Selon ce concept, les besoins découlent de l'intensité du trafic, c'est à dire du nombre des bateaux exploités sur un secteur de la voie d'eau, lequel est multiplié par une valeur représentant la durée du stationnement, et par une valeur de variation. Le nombre des aires de stationnement disponibles le long du Rhin a été examiné sur la base de ce modèle. Le résultat a fait apparaître que le nombre des aires de stationnement disponibles est suffisant. Il serait toutefois possible d'améliorer la qualité des aires de stationnement existantes, un constat qui a fait l'unanimité parmi les participants.

Les indications concernant la complexité des procédures nationales respectives en matière de planification et d'approbation ont également suscité un grand intérêt de la part des représentants de la navigation. La planification, l'autorisation et la construction d'une aire de stationnement est susceptible de nécessiter une dizaine d'années. Compte tenu du nombre des aires de stationnement dont la construction est sur le point d'être achevée, les représentants des États ont invité le secteur de la navigation à faire preuve de patience. Ils ont aussi souligné explicitement que, afin d'être entendu, le secteur de la navigation intérieure doit adopter une position concertée dans le débat public concernant les aires de stationnement situées dans des zones urbaines et attractives.

LA CONNEXION AU RÉSEAU ÉLECTRIQUE À TERRE

M. Roelof Weekhout, représentant du Rijkswaterstaat, a exposé les bases juridiques pour l'utilisation du réseau électrique à terre et a fourni des indications concernant les accès au réseau aux Pays-Bas. Selon une étude de l'université de Delft réalisée en 2011, l'utilisation de courant électrique provenant du réseau électrique à terre peut s'avérer pertinente pour les bateliers sur le plan économique. Ainsi, le générateur embarqué n'est rentable que si la consommation est supérieure à 3 kWh, un niveau généralement atteint seulement deux ou trois heures par jour.

Les représentants du secteur de la navigation ont aussi procédé à un échange de vues sur les

avantages et les inconvénients du courant électrique provenant du réseau à terre et ont souligné, par exemple, que la pose des câbles en hiver et la pose de câbles franchissant d'autres bateaux ou via une tour à escalier présente d'importantes difficultés. En outre, les aspects de la sécurité durant le travail doivent également être pris en considération. En guise d'alternative, de nombreux bateaux sont déjà équipés de batteries d'une capacité suffisante pour leur permettre de renoncer à un raccordement au réseau électrique à terre pendant leur période de stationnement. Le tarif du courant électrique constitue également un obstacle. La navigation intérieure n'est pas facturée selon la tarification pour l'industrie mais selon la tarification des ménages, moins avantageuse, cela bien que le courant électrique soit en grande partie utilisé à des fins industrielles. Le secteur de la navigation estime que ce point devrait faire l'objet de mesures de la part des États.

LA GESTION DES AIRES DE STATIONNEMENT/LES SERVICES D'INFORMATION FLUVIALE (SIF)

M. Roelof Weekhout (Rijkswaterstaat), M. Jürgen Trögl (viadonau) et M. Roland Blessinger (Ports rhénans suisses) ont présenté des applications SIF pour la gestion des aires de stationnement. M. Weekhout a indiqué que le Système d'information sur les aires de stationnement pour la navigation intérieure (BLIS) analyse à la fois des données AIS et des données radar. Toutefois, la fonction destinée à déterminer le taux d'occupation est encore en développement et fait l'objet d'améliorations. Le secteur de la navigation intérieure a salué la mise en œuvre de ces nouveaux systèmes, en particulier pour l'indication des disponibilités. Sur le plan psychologique, cela contribue également à réduire au quotidien le stress professionnel.

CONCLUSIONS

Un constat essentiel lors de cet atelier a été que le système de la navigation intérieure devra davantage prendre en compte le facteur humain. Dans ce contexte, tous les participants étaient conscients du fait que cet atelier ne pouvait constituer que la première d'une série d'activités visant à améliorer la situation en matière d'aires de stationnement pour les bateaux de navigation intérieure, que d'autres initiatives seront nécessaires et que ce thème devra être traité davantage aussi dans le bassin du Danube.

Toutefois, la plupart des mesures nécessaires ne pourront être mises en œuvre que par les différentes administrations des voies navigables, lesquelles sont responsables de la construction et de l'exploitation des aires de stationnement relevant des pouvoirs publics. Une amélioration de la situation concernant les aires de stationnement privées nécessitera d'examiner des concepts envisageables en concertation avec l'Association européenne des ports intérieurs (EFIP), par exemple pour l'utilisation de postes de manutention comme aires de stationnement.

Lien : <https://www.ccr-zkr.org/13020150-fr.html>

À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.

viadonau



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org