

N° 88 - 462

ARRIVÉE

19 JUIN 1990

PARIS, le 01 JUIN 1990

R A P P O R T

sur la liaison Rhin-Main-Danube

Perspectives pour la Navigation Fluviale Française

établi par M. MAISTRE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

et

A V I S

sur ce rapport

de la 4ème section "Affaires Economiques"
du Conseil Général des Ponts et Chaussées

D E S T I N A T A I R E S

- M. le Ministre de l'Équipement, du Logement,
des Transports et de la Mer
- M. le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Équipement,
du Logement, des Transports et de la Mer chargé
des Transports Routiers et Fluviaux

C O P I E

- M. le Directeur des Transports Terrestres
- M. le Directeur des Affaires Economiques
et Internationales



conseil général des ponts et chaussées
le vice - président

Paris, le **01 JUIN 1990**

n° / réf.

AFFAIRE N° 88-462

(à rappeler)

Exemplaire n° 9

244, boulevard Saint-Germain - PARIS VII^e
Code postal 75775 PARIS Cédex 16
Téléphone : (1) 45.49.61.62 - Télex 260038

N O T E pour

- Monsieur le Ministre de l'Équipement,
du Logement, des Transports et de la Mer**
- Monsieur le Secrétaire d'État auprès du Ministre
de l'Équipement, du Logement, des Transports
et de la Mer, chargé des Transports Routiers et Fluviaux**

Par lettre en date du 11 octobre 1988, M. le Secrétaire d'État chargé des Transports Routiers et Fluviaux a demandé au Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) d'examiner les perspectives offertes à la Navigation Fluviale Française par l'ouverture en 1992 de la liaison Rhin-Main-Danube à grand gabarit ainsi que les conséquences que cette ouverture peut entraîner pour la Société Française de Navigation Danubienne.

J'ai l'honneur de vous transmettre le RAPPORT établi sur cette affaire par M. Claude MAISTRE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées et l'AVIS émis par la 4ème section "affaires économiques" du CGPC au cours de sa réunion du 29 mars 1990, AVIS dont j'approuve la teneur.

Pierre MAYET

Affaire N° 88-462

DÉPARTEMENT

d'Affaire Générale

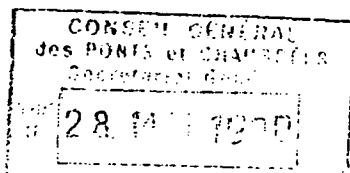
EXTRAIT du REGISTRE des DÉLIBÉRATIONS
de la Section "AFFAIRES ECONOMIQUES"
du Conseil Général des ponts et chaussées

OBJET DE L'AFFAIRE

SÉANCE DU 29 Mars 1990

Liaison Rhin-Main-Danube
Perspectives pour la navigation
fluviale française

AVIS



De *La Section* "Affaires Economiques"
du Conseil Général des ponts et chaussées

Au cours de sa réunion du 29 mars 1990, la 4^{ème} Section a approuvé les conclusions du rapport présenté par l'Ingénieur Général MAISTRE, sur la liaison Rhin-Main-Danube et ses perspectives pour la navigation fluviale française, en dégageant les points suivants :

1°) Société Française de Navigation Danubienne.

La Société peut offrir à la France des possibilités intéressantes notamment par la présence d'une main d'oeuvre et d'un encadrement de qualité. Ces possibilités ne doivent pas être limitées à la Roumanie mais à tous les pays Danubiens.

a) Il convient de toute façon de renforcer la capacité commerciale que constitue cette Société en étendant son action à tous les pays Danubiens.

Des négociations internationales doivent être entreprises. (Elles le sont déjà d'ailleurs par les pays Rhénans autres que la France).

b) Il serait souhaitable d'amorcer l'accroissement des moyens de la SFND dans la mesure des moyens de financement qui peuvent y être affectés par la Direction des Transports Terrestres.

2°) Navigation Rhénane

Les négociations internationales envisagées plus haut pour la SFND doivent également prendre en compte les intérêts de la navigation française Rhénane et plus particulièrement de la CFNR et des flottes artisanales du Nord et de l'Est de la France.

3°) Enseignements à tirer pour la France en matière d'investissements

a) Il apparaît que la décision allemande de la réalisation Rhin-Main-Danube (dont le coût est voisin de celui de la liaison Rhin-Rhône et triple de celui de la liaison Seine-Nord) a été prise en fonction de considérations géopolitiques et non de stricts calculs économiques de coût des transports ; la libéralisation récente des pays de l'Est, qui ne pouvait être prise en compte dans les prévisions, bouleverse d'ailleurs tous les calculs qui ont pu être faits.

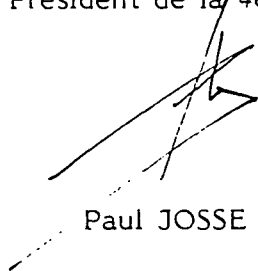


b) La carte de l'Europe des grandes liaisons fluviales met en évidence que, mis à part le Nord et l'Est de la France, notre pays est totalement à l'écart de l'ensemble formé par les bassins du Rhin et du Danube reliés entre eux, qui va être complété par la liaison à grand gabarit du réseau rhénan avec Berlin et au delà jusqu'à Stettin suivant la décision prise tout dernièrement par la RFA.

c) Les projets de liaisons Rhin-Rhône et Seine-Nord sont d'un coût très réduit par rapport à l'ensemble des projets de voies ferrées et surtout autoroutières dont le total s'élève à 600 milliards de francs environ.

Une réflexion devrait être menée par la Direction des Transports Terrestres sur les conséquences qui pourraient être tirées de ces trois éléments.

Le Président de la 4ème Section



Paul JOSSE

Le Secrétaire de la 4ème Section



André BOILEAU



**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE LA MER**

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

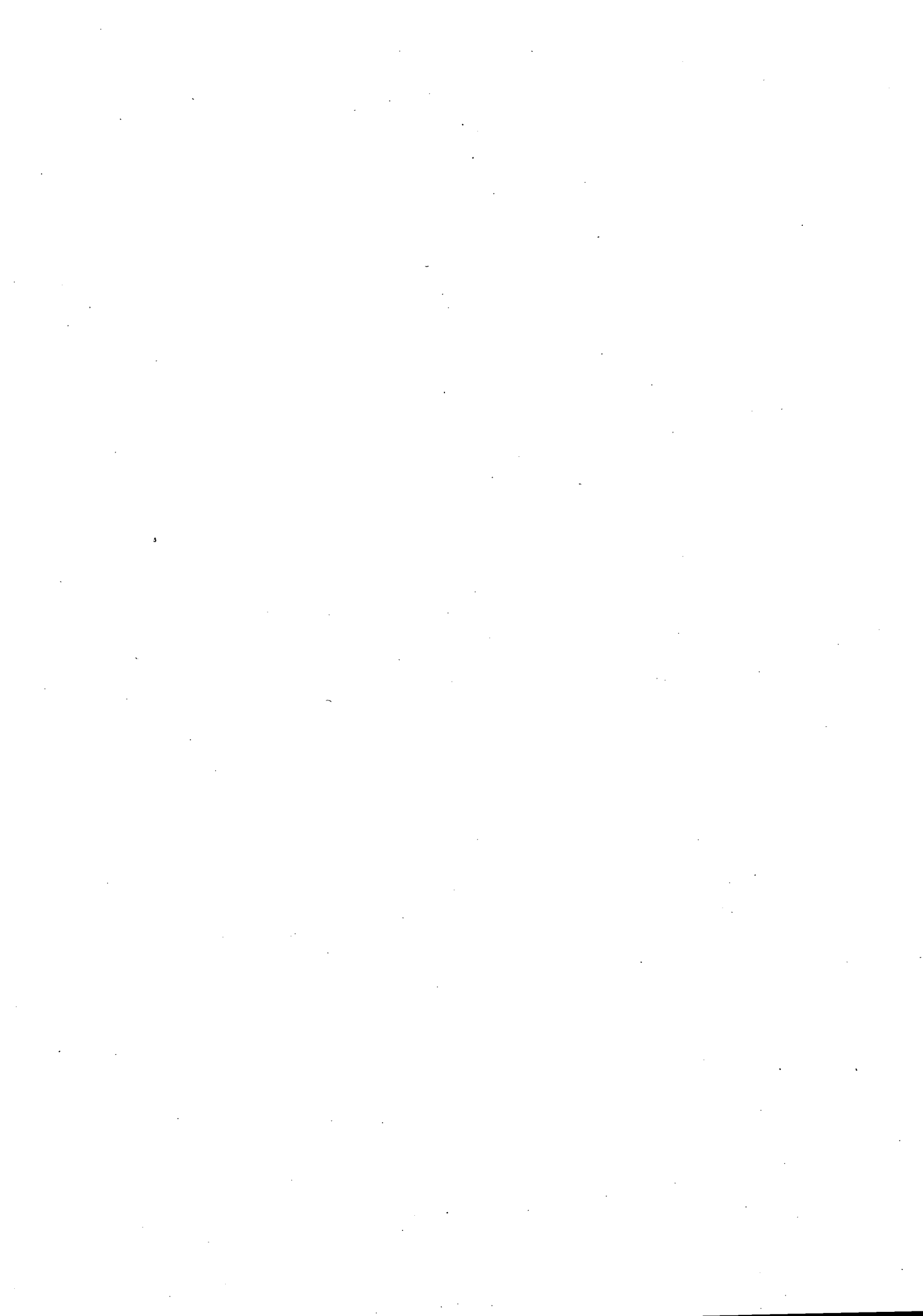
N° I.G. 88.462

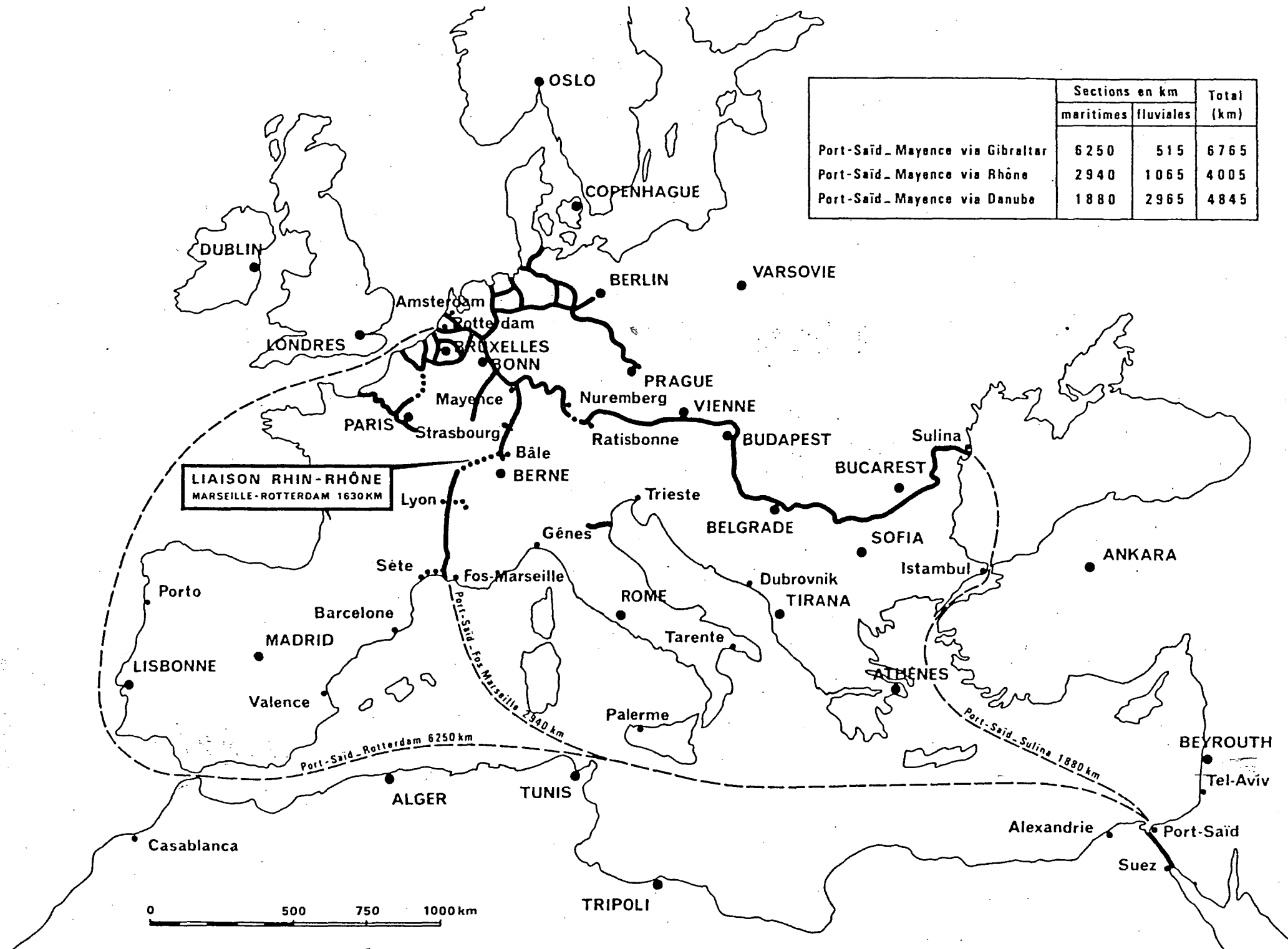
Paris, le 15 février 1990

R A P P O R T A U M I N I S T R E
DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

concernant la liaison RHIN-MAIN-DANUBE. Perspectives pour la navigation fluviale française.

établi par M. Claude MAISTRE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées





	Sections en km		Total (km)
	maritimes	fluviales	
Port-Saïd - Mayence via Gibraltar	6 250	515	6 765
Port-Saïd - Mayence via Rhône	2 940	1 065	4 005
Port-Saïd - Mayence via Danube	1 880	2 965	4 845

LIAISON RHIN-RHÔNE
MARSEILLE-ROTTERDAM 1630KM

Port-Saïd - Rotterdam 6250 km

Port-Saïd - Fos-Marseille 2940 km

Port-Saïd - Sulina 1880 km

0 500 750 1000 km

LIAISON RHIN-MAIN-DANUBE

Perspectives pour la navigation fluviale française

L'ouverture du canal Main-Danube (Kelheim), dernier maillon de la liaison Rhin-Main-Danube (frontière autrichienne), est l'aboutissement d'un effort technique et financier sans précédent dans l'histoire de la navigation. Cette ouverture interviendra, fin 1992, par une étonnante coïncidence, au moment probable où les pays de l'Est auront réussi à reconstruire sur des modèles plus libéraux leurs économies en crise grave et durement secouées par les événements que l'on sait.

La portée géopolitique de la jonction entre le bassin du Rhin et celui du Danube est considérable. Peut-on évaluer aujourd'hui sa nouvelle portée économique, et les perspectives pour la navigation fluviale française ?

Après un bref rappel géographique, le rapport traitera :

- de la liaison Rhin-Main-Danube
 - historique
 - aspect technique
 - coût et financement
 - régime juridique
- des prévisions de trafic
- des régimes de transport
 - rhénan
 - danubien
 - entre port de la CEE et port d'un Etat tiers
- de l'incidence de l'ouverture du canal Main-Danube
 - sur le marché rhénan
 - pour l'armement français du Rhin (CFNR)
 - pour l'armement français du Danube (SFND)

LES PAYS DANUBIENS

Le Danube naît de la réunion de deux petites rivières, la Breg et la Brigach, qui prennent leur source dans le massif de la Forêt Noire. Le Rhin, en contrebas, contourne le massif, passant à vol d'oiseau à moins de 50 km de là (pour réunir les deux fleuves, le Main et le canal Main-Danube totaliseront 555 km).

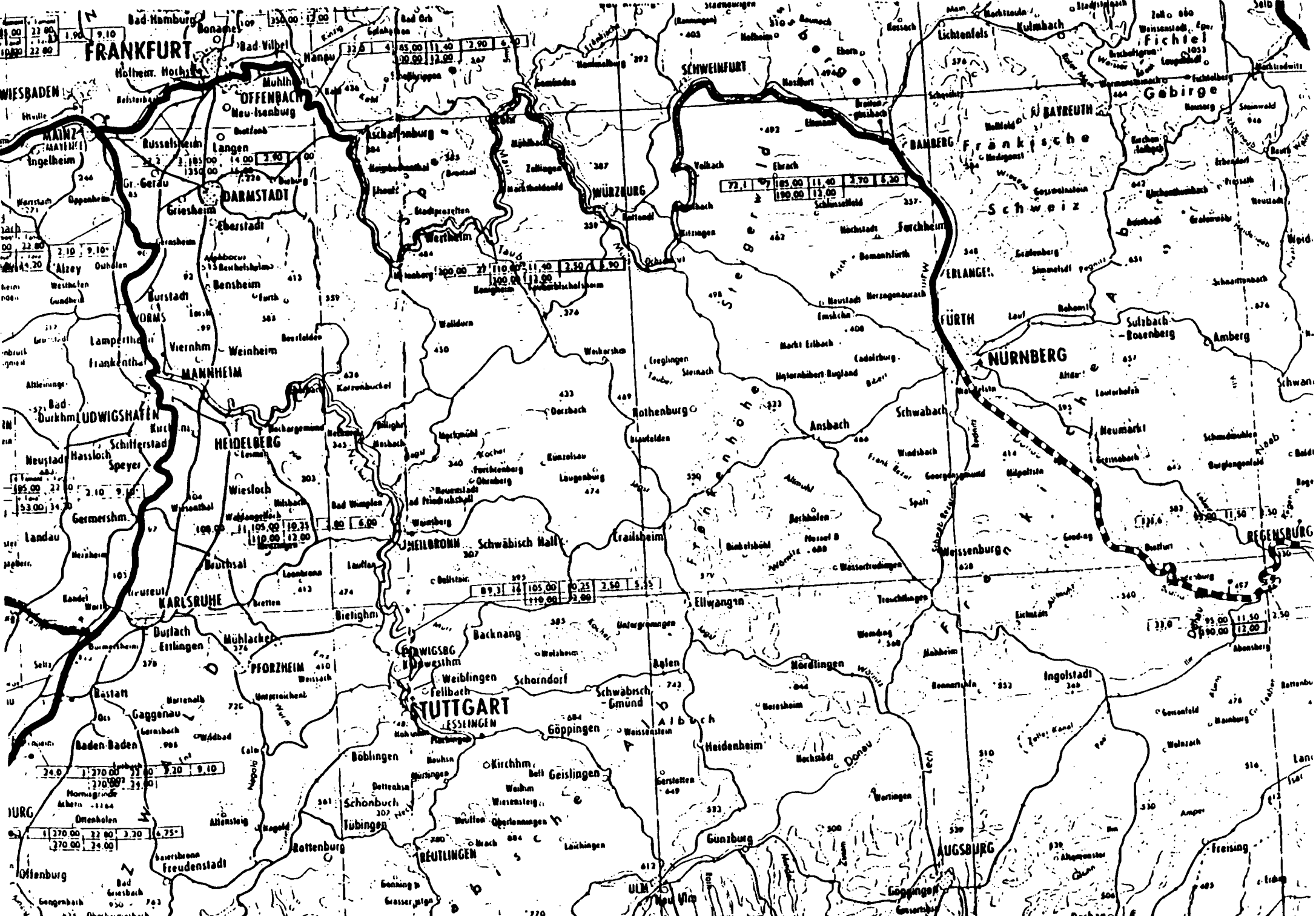
Coulant dans la direction générale Ouest-Est, le Danube traverse la Bavière, l'Autriche, fait frontière entre la Tchécoslovaquie et la Hongrie jusqu'à ce qu'il se heurte aux contreforts des Carpates et soit contraint de chercher assez loin vers le Sud un passage vers l'Est : ce sera, entre les Carpates et le Balkan, le défilé des Portes de Fer, après lequel il fera longuement frontière entre la Roumanie et la Bulgarie, puis remontera vers le Nord avant de se jeter dans la Mer Noire par un système complexe dit bouches du Danube.

Le fleuve à 2850 km de long (à titre de comparaison, le Rhin en a 1300) et son bassin versant couvre 800 000 km². Les pays dits danubiens sont successivement :

- l'Autriche		7 650 000	habitants
- la Tchécoslovaquie		15 600 000	"
- la Hongrie		10 600 000	"
- la Yougoslavie	(1)	23 550 000	"
- la Bulgarie		9 000 000	"
- la Roumanie	(2)	23 000 000	"
- la Moldavie	(3)	3 900 000	"
- l'Ukraine		49 500 000	"
		<u>142 800 000</u>	"

soit au total une population extrêmement proche des pays rhénans membres de la CEE. Les renvois correspondent aux observations suivantes :

-
- (1) La Yougoslavie a décidé d'entreprendre cette année la construction d'un canal de 60 km de long reliant le Danube et la Save très en amont de BELGRADE, où confluent le fleuve et la rivière. Ce canal raccourcira de 417 km les transports entre la vallée de la Save et le bassin rhénan. Vers l'aval, il permettra de naviguer toute l'année au lieu de 100 jours par an actuellement à cause du bas niveau des eaux de la Save inférieure.



1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00
1.00	2.00	3.00	4.00	5.00

72.1	97	105.00	11.40	2.70	5.20
190.00	13.00				

100.00	27	110.00	11.40	2.50	5.00
100.00	13.00				

89.3	74	105.00	10.25	2.50	5.55
110.00	5.00				

133.0	95.00	11.50	2.50
190.00	12.00		

- (2) La Roumanie a terminé en 1984 la construction d'un canal reliant le Danube à CONSTANTZA. L'accès à la Mer Noire est raccourci de 380 km, et le port de CONSTANTZA est beaucoup plus compétitif que celui de SULINA sur l'une des embouchures du Danube.
- (3) la RSS de Moldavie est séparée de la Roumanie par le Prut, dernier affluent rive gauche du Danube. Le Prut (comme la Save en Yougoslavie) a 950 km de long.

LA LIAISON RHIN-MAIN-DANUBE

- 1 - historique
- 2 - aspect technique
- 3 - Coût et financement
- 4 - régime juridique

1 - Relier le Rhin au Danube est un vieux rêve européen mis en oeuvre pour la première fois par Charlemagne en 793. Un petit canal de 2 km de long devait relier un affluent du Main, la Regnitz, à un affluent du Danube, l'Altmühl. Les travaux ne furent pas achevés, peut-être parce que les moyens techniques ont manqué, mais plus probablement en raison des rivalités armées des hobereaux du lieu.

Le projet fut repris par le roi Louis 1er de Bavière "le roi bâtisseur", qui ouvrit en 1837 le chantier d'un canal de 172 km de long, de l'embouchure de la Regnitz à celle de l'Altmühl. Ce canal de 10,50 m de largeur au plan d'eau et de 1,45 m de mouillage fut achevé en 1846 en un temps record. Il permettait le passage de bateaux de 120 T de port en lourd, et le trafic atteignit 200 000 T. Mais les difficultés de navigation sur le cours supérieur du Main et celui du Danube, qui n'étaient pas maîtrisables à l'époque, et la concurrence du chemin de fer entraînèrent assez vite le déclin du trafic et l'abandon des ouvrages.

Le projet dont la réalisation touche à son terme est donc le troisième. Commencés en 1926, les travaux se sont poursuivis à travers tous les régimes politiques et malgré la guerre. Ils seront achevés d'une manière quasi-certaine d'ici fin 1992, battant ainsi non plus un record de temps, mais d'opiniâtreté...

2 - Le tracé emprunte comme les précédents la vallée de la Regnitz et celle de l'Altmühl, mais le projet intègre cette fois l'aménagement du Main d'Aschaffenburg (à 87 km en amont de Mayence) à l'embouchure de la Regnitz, et la canalisation du Danube de Kelheim (embouchure de l'Altmühl) à la frontière autrichienne, sur une longueur totale de 677 km :

. Main d'Aschaffenburg à la Regnitz 297 km

. Canal Main-Danube	171 km
. Danube de Kelheim à la frontière	209 km

La liaison est accessible sur toute sa longueur aux convois de 185 x 11,40 x 2,50 d'un port en lourd de 3 200 T.

S'il n'y a pas grand'chose à dire, dans un rapport non technique, sur l'aménagement du Main et la canalisation du Danube, le canal Main-Danube est un ouvrage hors du commun qui mérite quelques commentaires :

- la conception du canal est extrêmement moderne : le bief de partage suit la ligne de crête sur une longueur de 16,5 km. On y accède, en venant de Nuremberg, par une écluse de 19,50 m de chute et 3 écluses de 24,70 m. On redescend sur Kelheim par 3 écluses de 17 m et 2 écluses de 8,40 m. Toutes les écluses de haute chute sont dotées de bassins d'épargne,

- l'alimentation en eau se fait par pompage dans le Danube et relevage de bief en bief jusqu'au bief de partage. Les 5 écluses du versant sud sont équipées chacune d'une batterie de 5 pompes de 7 m³/sec. Le fonctionnement du canal requiert l'emploi de 2 pompes ; il y a donc retour au Danube de 7 m³/sec, et transfert de 7 m³/sec du Danube vers le Main. Les 3 autres pompes permettent d'accroître le transfert jusqu'à 28 m³/sec. (le nord de la Bavière est relativement pauvre en eau, et les rivières sont menacées d'asphyxie par les effluents urbains et industriels),

- les biefs ont 55 m de largeur au plan d'eau, 4 m de mouillage, 172 m² de section mouillée. Le rapport des sections mouillées canal/convoi ressort à 6, ce qui conduit, conjugué avec un mouillage important, à une vitesse limite élevée :

$$v.\text{limite} = \sqrt{(0.268)(9.81)(172/55)} = 2,87 \text{ m/sec} = 10,3 \text{ km/h}$$

- il convient enfin de signaler l'effort exceptionnel consenti par la RHEIN-MAIN-DONAU A.G. pour inscrire le canal dans le site "wagnérien" de la vallée de l'Altmühl : elle a accepté que les berges ne soient pas rectilignes, respecté les bras morts et les frayères, varié l'inclinaison des talus, planté en cherchant à retrouver la végétation d'origine, restauré les vieilles maisons éclusières.... et remporté un considérable succès écologique (et par conséquent, en RFA, politique). Le coût de ces aménagements serait égal à 10 ou 15 % du coût des seuls ouvrages techniques.

3 - Le coût des travaux de construction de la liaison s'élèverait au 31 décembre 1988 à 4,9 milliards DM dont 0,7 milliard DM de travaux effectués sur le Danube par la RHEIN-MAIN-DONAU A.G. pour compte de la République fédérale et de la Bavière(1). Les allemands estiment à 1,2 milliards DM le coût des travaux restant à réaliser à cette date, dont sensiblement 1,1 milliard DM pour le canal Main-Danube et 0,1 milliard DM sur le Danube. Soit un coût total d 6,1 milliards DM, ne comprenant pas le coût des centrales hydro-électriques s'élevant à 1,8 milliard DM.

(1) L'aménagement à courant libre de la section Regensburg-Vilshofen, effectué dans les années 60, n'ayant pas donné des résultats suffisants, la République fédérale (pour 2/3) et la Bavière pour (1/3) financent au titre d'une convention conclue en 1976 la canalisation du Danube sur cette section.

La maîtrise d'ouvrage de la liaison a été confiée à la RHEIN-MAIN-DONAU A.G., Société créée le 30 décembre 1921 avec les participations suivantes :

- République fédérale	64 %
- Bavière	33 %
- ville de Nuremberg	3 %

Concessionnaire de l'aménagement et de l'exploitation hydro-électriques du Main, du Danube d'Ulm à la frontière, et de son affluent la Lech, la société a construit 54 centrales hydro-électriques, dont 27 sur le Main (une à chaque écluse) et 27 sur le Danube et la Lech, qui produisent 3,2 milliards de KWH, et lui assure un revenu net de 60 millions DM.

A l'achèvement de la section Bamberg-Nuremberg, en 1972, le produit des centrales s'est trouvé quasiment absorbé par le service des emprunts. La République fédérale (pour 2/3) et la Bavière (pour 1/3) ont alors préfinancé, par octroi de crédits ne portant pas intérêt, la réalisation de la section Nuremberg-Regensburg.

Le tableau du financement se présentait donc comme suit au 31/12/88

financement par la RHEIN-MAIN-DONAU A.G.

centrales hydro-électriques	1,8 milliard DM
50 % des travaux réalisés (0,50)(4,9 - 0,7)	2,1 "

financement par la république fédérale et la Bavière

travaux sur le Danube (0,7 + 0,1)	0,8 "
-----------------------------------	-------

préfinancement par la République fédérale et la Bavière

50 % des travaux réalisés	2,1 milliards DM
100 % des travaux restant à réaliser	1,1 "

Les crédits de préfinancement, au total 3,2 milliards DM, seront en majorité remboursés par la rétrocession du produit progressivement démobilité des centrales hydro-électriques ; on en attend 2,5 milliards DM d'ici la fin de la concession en l'an 2050. Le solde (0,7 milliard DM) correspondrait à la valeur résiduelle des centrales, remises gracieusement aux Etats fédéral et bavarois.

Il est surprenant de constater que ce montage ait pu satisfaire les allemands : il faut comprendre qu'ils font de la géopolitique, pas du calcul économique.

4 - La RFA s'est refusée à ce que la liaison Rhin-Main-Danube ait sur toute sa longueur un régime international. Le Traité de Versailles prévoyait bien que si l'Allemagne construit une voie à grand gabarit entre le Rhin et le Danube, elle s'engage à lui donner un régime international. Mais l'Allemagne n'a jamais ratifié le Traité de Versailles.

La RFA a pris en outre une double précaution :

- elle a limité le régime rhénan sur le Main au Main stricto sensu, son affluent la Regnitz ressortissant ainsi du droit commun allemand. Cette prise de position a eu l'accord tacite des autres Etats riverains du Rhin. Il est vrai qu'elle ne constituait pas une novation, la Convention de 1956 relative à la canalisation de la Moselle ayant limité son régime international à la Moselle en aval de Metz stricto sensu - en sorte que la Moselle en amont de Metz et la Sarre, affluent de la Moselle, ressortissent respectivement du droit commun français et du droit commun allemand.

- elle a par ailleurs limité le régime danubien à l'aval de Regensburg (Ratisbonne), tirant argument du fait qu'avant aménagement le fleuve n'était pas navigable en amont. Cet ukase a suscité de vives protestations de la part des pays de l'Est, mais après tout la RFA n'est pas partie prenante à la Convention de Belgrade de 1948, et la Roumanie s'est empressée de distraire son canal Danube-CONSTANTZA du régime danubien.

Le canal de jonction qui va en fait de Bamberg (sur la Regnitz à 3 km du confluent avec le Main) à Kelheim (sur le Danube à 33 km en amont de Regensburg) ne relève donc que de la seule souveraineté allemande.

LES PREVISIONS DE TRAFIC

Il est pour le moins difficile aujourd'hui d'avancer des chiffres pour le trafic qui empruntera la jonction. D'abord parce que les allemands, avant les événements de l'Est, n'ont pas abordé objectivement cette question, ensuite parce que les événements de l'Est ont bouleversé les données, on ne sait encore dans quelle mesure.

La revue TRANSPORTS ACTUALITES du 19 mai 1989 a titré à propos de l'achèvement du canal Main-Danube : un événement géopolitique majeur. Ou bien les allemands ont privilégié cet aspect et jugé en dehors du sujet une estimation minutieuse du trafic "un million de T de plus ou de moins étant de même importance qu'un mètre de plus ou de moins pour les pyramides d'Egypte", ou bien ils se sont efforcés de plier les prévisions à leurs lobbies : les études effectuées en 1981 à la demande du Ministre des Communications de l'époque, M. HAUFF, concluaient à un trafic de 2,5 millions de T, M. HAUFF prenant alors argument de la faiblesse relative du trafic pour demander l'arrêt des travaux. Les supporters du canal avançaient de leur côté un trafic de 15 millions de T, s'agissant toutefois du trafic total (et pas seulement de transit) entre Bamberg et Regensburg.

On finit par revoir la dent basse de la fourchette à 4 millions de T, la RHEIN-MAIN-DONAU A.G. finit par avancer avec précaution le chiffre de 7 millions de T, et la fourchette 4-7 millions de T fut en définitive admise tant par les autorités de Bonn que de Munich.

A l'appui de ces prévisions, l'Institut néerlandais de recherche sur les transports estimait que les échanges entre les Pays-Bas et l'Autriche se situeraient à eux seuls entre 1,6 et 3 millions de T. Il est vrai que la sidérurgie de Linz s'approvisionne en minerais riches par Rotterdam, Trieste et Constantza. De Rotterdam, les minerais sont acheminés par voie d'eau jusqu'à Duisburg, puis par chemin de fer jusqu'à Linz. Il est bien certain que ces minerais iront directement de Rotterdam à Linz par voie d'eau, avec au retour des produits métallurgiques, et que l'éventualité d'un détournement de trafic de Trieste ou de Constantza sur Rotterdam est sereinement envisagée.

On trouvera en annexe 1 un extrait de la revue NAVIGATION PORTS et INDUSTRIES du 25 décembre 1988 qui donne des exemples de trafics envisageables entre bassins rhénan et danubien.

Si les récents événements de l'Est ne modifient apparemment pas les prévisions de trafic avec l'Autriche, la découverte de l'immensité des besoins de ces pays et la perspective d'une libéralisation même limitée de leurs économies conduisent à revoir fortement en hausse l'estimation des trafics Est-Ouest ; il n'est pas déraisonnable de penser que le trafic qui empruntera la jonction sera beaucoup plus proche de 7 millions de T que de 4 millions de T. Encore faut-il être très modeste et se souvenir du précédent de la Moselle, pour laquelle la dent haute de la fourchette des prévisions a bien été atteinte, mais pas vraiment avec les trafics escomptés....

LES REGIMES DE TRANSPORT

- 1 - rhénan
- 2 - danubien
- 3 - entre port de la CEE et port d'un pays tiers.

1 - La définition du régime rhénan est en fait assez subtile car il convient de distinguer :

- le droit de libre circulation
- l'accès au marché
- la liberté de négociation des contrats de transport.

Le droit de libre circulation, réservé à l'origine aux pavillons des Etats riverains du Rhin par l'Acte de Mannheim de 1868, a été étendu par le Traité de Versailles à tous les pavillons, y compris ceux des pays de l'Est.

Le protocole additionnel n° 2 à l'Acte de Mannheim, du 17 octobre 1979, a réservé les transports intérieurs rhénans (entre 2 ports rhénans) aux pavillons des Etats membres de la CEE et au pavillon suisse. Cette restriction a soulevé de vives critiques de la part de la Commission du Danube, qui a menacé en 1986 "d'examiner la question de la prise, en réponse, des mesures appropriées".

La liberté de négociation des contrats est totale pour les transports internationaux ou entre 2 ports français, conditionnelle pour les transports entre 2 ports néerlandais (rétrocession d'une partie du fret à un tour de rôle réglementé), inexistante pour les transports entre 2 ports allemands, qui se font obligatoirement aux prix et conditions de la réglementation allemande. Cette disposition, apparemment neutre, est extrêmement préjudiciable aux autres pavillons de la CEE : comme la concurrence entre transporteurs ne peut pas jouer, le choix du transporteur se fait tout naturellement sur le critère de la nationalité.

Le champ géographique du régime rhénan s'étend (à une exception et un litige près) :

- au Rhin et à ses affluents
- aux canaux de la Ruhr
- aux "eaux intermédiaires", soit tous les bras du delta jusqu'à la pleine mer, y compris les voies d'accès aux ports maritimes belges.

L'exception est la Moselle, considérée comme distraite du régime rhénan par la Convention de 1956 - en sorte que le protocole additionnel n° 2 ne joue pas, et qu'en l'absence d'une disposition analogue, les pavillons de l'Est pourront transporter librement entre un port rhénan et un port de la Moselle internationale...

Le litige porte, quasiment depuis l'origine, sur le régime des eaux intermédiaires, qui sont en fait les voies d'accès aux ports de la Mer du Nord. Sur ces voies, les néerlandais et les belges ne reconnaissent que le droit de libre circulation, en conséquence de quoi ils se permettent de petites entorses au régime rhénan (trafic dit Nord-Sud par exemple). Le litige, pour parler brutalement, leur est apparemment utile aujourd'hui pour faire pression sur les allemands aux fins d'obtenir de bonnes conditions de transit par le canal Main-Danube.

2 - Le régime danubien a été institué à l'origine par la Convention de Paris de 1921 sur les mêmes principes que pour le régime rhénan. Après la 2ème guerre mondiale, il a été redéfini par la Convention de Belgrade de 1948 (non reconnue par la France), qui mettait fin à la présence des occidentaux à la Commission du Danube, excluait des pays riverains la RFA et l'Autriche, et y incluait les nouveaux Etats riverains, l'URSS et l'Ukraine. L'Autriche devait adhérer par la suite à la Convention de Belgrade. La RFA n'a pas adhéré, elle est toutefois admise à la Commission du Danube à titre d'observateur. On peut se demander si les obstacles à son adhésion ne sont pas en train de s'effacer.

Le principe de libre circulation pour tous les pavillons a survécu. L'accès au marché est apparemment libre lui aussi, à l'exclusion du cabotage national. Il n'y a pas toutefois de liberté de négociation des contrats, les frets étant arrêtés chaque année en application des accords de Bratislava de 1954. Ils sont d'ailleurs fixés à un niveau tout à fait conventionnel, en sorte que seuls des armements d'Etat peuvent accéder en fait au transport. Cette situation peut évidemment changer avec une libéralisation progressive des économies de l'Est, mais on peut penser que dans ce cas, si la Commission Centrale du Rhin ne revient pas sur le protocole additionnel n° 2, ce qui est probable, la Commission du Danube réservera les transports entre ports danubiens aux pavillons des Etats danubiens.

3 - Contrairement aux cas précédents, le canal Main-Danube n'est grevé d'aucun droit de libre circulation des bateaux. Le transport entre un port de la CEE et un port d'un pays tiers n'est réglé par aucun traité international. Il ne relève en conséquence que d'un accord entre les deux Etats concernés(1) et le cas échéant de la bonne volonté de l'Etat traversé en transit. C'est ce dernier point qui fait toute la différence entre la RFA et les autres Etats de la CEE.

N'ayant pas de négociation préalable à mener, la RFA a immédiatement passé des accords bilatéraux avec l'Autriche et tous les pays de l'Est riverains du Danube, le dernier accord (RFA-Bulgarie) ayant été signé en juillet 1989. On trouvera en annexe 2 le texte de l'accord RFA-URSS qui a servi de modèle à tous les accords et peut s'analyser comme suit :

- les trafics d'échange sont réservés à parts égales aux flottes allemande et russe (art. 3-2),
- le trafic de transit est autorisé aux bateaux des deux pays sur le territoire de l'une ou l'autre partie (art. 4-1) mais ce trafic peut être limité "pour des raisons techniques ou de sécurité de la navigation" (art. 4-2)),
- les bateaux de l'un des Etats ne peuvent effectuer un transport entre un port de l'autre Etat et un port d'un Etat tiers qu'avec autorisation spéciale (art. 5) (les transports triangulaires sont donc en principe exclus),
- les transports intérieurs de l'une ou l'autre partie restent réservés aux bateaux de la partie concernée (art. 6)

Les néerlandais et les belges auraient de même engagé des négociations avec les pays danubiens, ce qui suppose résolu ou en bonne voie de règlement le préalable du transit par le canal Main-Danube. On peut penser que les accords en résultant ne seront pas plus libéraux que les précédents pour les pavillons des pays tiers.

En ce qui concerne la France, aucune démarche diplomatique à ma connaissance n'aurait été entreprise.

(1) le protocole additionnel n° 2 prévoit la consultation de la Commission Centrale du Rhin dans le cas où le port de la CEE est un port rhénan.

INCIDENCE DE L'OUVERTURE DU CANAL MAIN-DANUBE

- 1 - sur le marché rhénan
- 2 - pour l'armement français du Rhin (CFNR)
- 3 - pour l'armement français du Danube (SFND)

1 - On admettra que l'ouverture du canal Main-Danube générera (à terme) un trafic de 7 millions de T, et que la moitié de ce tonnage sera transporté par des bateaux sous pavillons rhénans. On admettra par ailleurs (estimation de la CFNR) que sous l'angle de l'emploi de la flotte, une tonne de trafic Est-Ouest est équivalente à 4 tonnes "rhénanes". Le trafic supplémentaire atteindrait ainsi :

$$7(0,5)(4) = 14 \text{ millions de T "rhénanes"}$$

soit 4,8 % du trafic rhénan total qui s'est élevé en 1988 à 294 millions de T. L'ouverture du marché danubien n'est donc pas négligeable dans ses effets, d'autant moins négligeable qu'elle va se conjuguer avec les mesures de déchirage de la cale récemment mises en oeuvre et dont on attend une réduction de la cale de 10 % pour les marchandises sèches et de 15 % pour les hydrocarbures.

2 - La participation directe de la COMPAGNIE FRANCAISE DE NAVIGATION RHENANE (CFNR) aux trafics Est-Ouest paraît par contre compromise. Il y aura certes un peu de trafic fluvial entre la France et les pays danubiens (tuyaux de fonte de Pont-à-Mousson par exemple), et il conviendrait au moins de le réserver, comme l'on fait nos partenaires de la CEE, au pavillon national et aux pavillons danubiens (50-50). Rappelons que la RFA donne des autorisations de transit à des bateaux est-allemands et polonais se rendant dans un port français (Frouard). On peut penser qu'il en irait de même pour un nombre limité de bateaux danubiens.

Mais les vrais gisements de trafic sont d'une part en RFA, en raison de la vigueur des échanges commerciaux avec les pays danubiens, qui ira en s'amplifiant, et d'autre part au Bénélux, en raison de l'alternative maritime qu'offrent aux pays danubiens les ports de la Mer du Nord. Or les accords bilatéraux conclus ou à venir excluent le pavillon français de ces trafics d'échange. Pire que cela, des transports d'approche relevant du régime rhénan, donc accessibles à la CFNR, peuvent évoluer en transports d'échange et lui échapper (cas des minerais à destination de Linz).

Rien par contre ne semble devoir s'opposer à ce que la filiale allemande de la CFNR, la RHESPAG-MANNHEIM, participe aux transports entre la RFA et les pays danubiens.

3 - LA SOCIETE FRANCAISE DE NAVIGATION DANUBIENNE (SFND) a un passé mouvementé et illustre. On trouvera en annexe 3 un historique extrait du rapport du 30 mai 1985 de M. BASTARD.

La société ne compte plus aujourd'hui qu'un directeur à mi-temps et une secrétaire, et pour l'entretien du matériel 5 agents permanents et quelques occasionnels. La flotte est vétuste, antérieure à la 1ère guerre mondiale. Elle se réduit concrètement à 2 remorqueurs à vapeur, 2 chalands de conception périmée, un bateau-citerne fatigué et une vedette équipée d'un moteur agricole - autrement dit zéro, d'autant plus qu'à Braïla où la flotte est basée "on ne peut manquer d'être profondément frappé par la présence d'une cinquantaine d'automoteurs de la NAVROM et d'un bon nombre de pousseurs, tous extrêmement modernes, à l'arrêt total le long des plans d'eau, faute à la fois de combustible et de fret" (rapport de M. BASTARD). Les roumains louent toutefois de temps en temps une ou deux unités, non pas qu'ils en aient un quelconque besoin, mais juste pour que la SFND couvre ses frais de fonctionnement. La société, dont le rôle a été extrêmement effacé pendant ces quarante dernières années, a ainsi survécu parce que ne coûtant rien à son actionnaire à 91 % l'Etat français.

Il est extrêmement peu probable aujourd'hui que la SFND ait un jour accès au marché danubien. Il sera, d'une manière ou d'une autre, aussi solidement verrouillé que les Etats de la CEE ont verrouillé le marché rhénan.

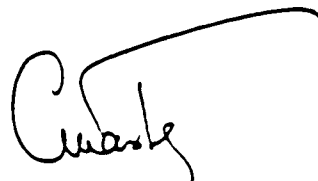
La SFND peut être amenée par contre, de par son passé et grâce à la grande compétence de son directeur (qui sont en fait son véritable actif) à jouer un rôle important dans la négociation des accords bilatéraux entre la France et les pays danubiens, puis dans l'acquisition de fret sur le Danube dans le cadre de ces accords.

CONCLUSIONS

L'ouverture du canal Main-Danube contribuera d'une manière significative à l'assainissement du marché rhénan et au redressement des prix des transports internationaux. La CFNR, dont l'activité est fortement centrée sur ce secteur, et qui ne dispose pas d'un sanctuaire à bonne rentabilité, en ressentira plus que d'autres l'effet bénéfique.

Toutefois la participation directe de la CFNR au trafic Est-Ouest généré par la liaison apparaît comme très limitée. Encore faudrait-il que la France fasse adopter pour protéger le trafic mosellan une résolution analogue au protocole additionnel n° 2 à l'Acte de Mannheim, et négocie des accords bilatéraux avec chaque Etat danubien pour réserver à son pavillon la moitié des trafics d'échange avec ces Etats. La CFNR pourra par ailleurs participer sous pavillon de sa filiale allemande RHESPAG-MANNHEIM à des trafics d'échange entre la RFA et les pays danubiens.

La reprise d'une activité de transport sur le Danube sous pavillon de la SFND paraît extrêmement peu probable, la raison essentielle n'étant plus le caractère étatique des transports sur le Danube, qui va aller en s'atténuant, mais la fermeture du marché rhénan aux flottes de l'Est qui entraînera la réciproque. Par contre la SFND paraît extrêmement bien placée pour l'acquisition de fret sur le Danube dans le cadre d'accords bilatéraux. Tant que la société ne coûte rien à l'Etat français et dans l'attente d'une clarification des perspectives, il faut absolument la conserver.



Claude MAISTRE

Liaison Main-Danube, deux objectifs, parmi d'autres :

- réduire les coûts de transport
- délester le transit alpin

En 1992, le canal Main-Danube sera achevé. La navigation disposera alors d'une voie continue de la mer du Nord à la mer Noire et vice versa. Ce que la mise en service de cette liaison signifiera dans la pratique est illustré par 3 exemples (parmi d'autres) cités par M. Weckerle, membre du directoire de la société *Rhein-Main-Donau A.G.*

● Une entreprise chimique établie à Kelheim (à l'origine du Danube navigable) consacre, à l'importation des matières premières, 50% de ses frais de transport au transport par bateau de Rotterdam à Nuremberg sur 800 km. Les autres 50% sont nécessaires pour payer le transport routier de Nuremberg à Kelheim sur 100 km.

● Les transports de Budapest à Nuremberg, par exemple, verront leur coût diminuer d'environ 30 DM à la tonne. Cette réduction devrait logiquement conduire, sur les relations Est-Ouest, à un transfert substantiel de trafic du fer et de la route vers la voie d'eau.

● La diminution des coûts de transport ne bénéficiera pas seulement à l'industrie. Les milieux agricoles de la Bavière, qui sont de gros importateurs de matières fourragères d'outre-mer, ont calculé qu'un transport fluvial direct de Rotterdam à Straubing (sur le Danube) se traduira par une réduction des coûts d'affouragement de 10% par tête de bétail.

La liaison Main-Danube crée de nouveaux flux de transport

La nouvelle liaison prendra aussi, de l'avis de M. Weckerle, une grande importance dans les courants de transport qui se déroulent actuellement dans le sens Nord-Sud ou Nord-Sud-Est, dans la mesure où elle établira un débouché sur l'espace méditerranéen via la mer Noire. D'ores et déjà, le Danube est le siège de transports qui se prolongent, au-delà de son embouchure,

La liaison Main-Danube près d'Essing. La R.M.D. table sur un trafic entre les deux bassins d'un moins 5 Mio t. (Photo Buschof & Brodt)



vers le Proche et le Moyen-Orient.

A la société *Rhein-Main-Donau*, on estime qu'une partie des 53 Mio t de marchandises transportées entre l'Italie et l'Europe du Nord pourra être transférée vers la voie d'eau. Cette possibilité peut notamment être envisagée pour les vracs, les marchandises dangereuses, les colis lourds et les charges encombrantes.

A l'heure actuelle, 30 Mio t de fret sont acheminées par la voie maritime d'Italie vers l'Europe du Nord via Gibraltar. Il est parfaitement concevable, selon M. Weckerle, que des transports lourds prenant naissance dans la péninsule soient acheminés par la voie maritime jusqu'en mer Noire et de là par la voie fluviale jusqu'à Nuremberg. Le même scénario peut être envisagé sur la relation inverse.

Une alternative pour le transit alpin

Pour les trafics Nord-Sud, la voie d'eau peut constituer

une alternative intéressante au transit via l'arc alpin. La question doit être posée, en tout cas, de savoir s'il n'est pas plus rentable d'utiliser la liaison Main-Danube pour contourner les Alpes dans le sens Ouest-Est. Cette alternative est certainement valable pour une bonne partie du commerce extérieur maritime de la Bavière utilisant actuellement les services des ports de la Méditerranée. Le transfert du trafic de transit alpin du fer et de la route sur la voie d'eau ne peut certainement pas être généralisé. Mais il peut être envisagé pour toute une série de productions dont l'acheminement par bateau (au lieu du wagon ou du camion) s'avère plus intéressant du fait de leur nature propre et des innovations constantes intervenant dans le transport. On peut citer les colis lourds, les trafics rouliers, l'acheminement des ensembles industriels, celui des marchandises dangereuses, les trafics *Lash* et les transports de voitures.

Colis lourds - On ne saurait contester que le bateau est le

mode de transport par excellence des colis lourds et charges encombrantes et que, dans l'industrie, la tendance est à la construction de pièces de plus en plus grandes. Des pièces d'un poids unitaire de 40, 50 ou 80 t sont chose courante. Les équipements de 400 t ne posent pas de difficultés insurmontables aux transporteurs et transitaires. A condition toutefois qu'ils puissent bénéficier d'une desserte par eau.

Le directeur de la *R.M.D.* admet que les transports de charges lourdes du Nord vers le Sud ou le Sud-Est de l'Europe (et vice versa) feront usage de la voie Main-Danube. A titre d'exemple, il cite du matériel d'imprimerie construit à Wurzburg, destiné à l'Italie et qui pourra rallier la péninsule via le canal, le Danube, la mer Noire et la Méditerranée.

Conteneurs - La Bavière et la Franconie génèrent un important trafic de conteneurs. La liaison Main-Danube offrira la possibilité d'acheminer vers la mer Noire les conteneurs transportés aujourd'hui par camions, à travers les Alpes, pour embarquement dans les ports de l'Adriatique. Le même scénario peut être envisagé pour les conteneurs à destination du Proche et du Moyen-Orient chargés jusqu'ici dans les ports de la mer du Nord.

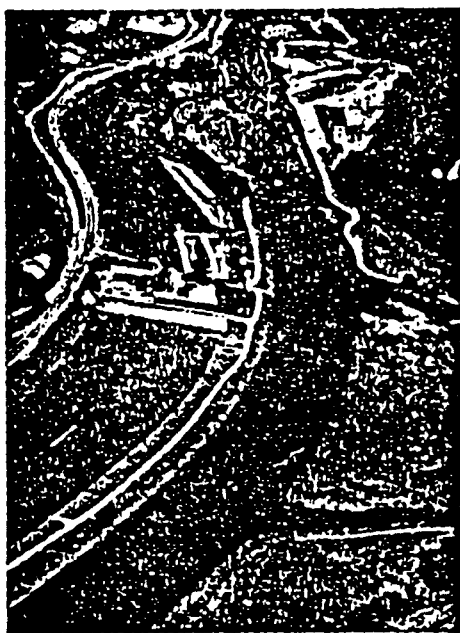
Trafic roulier - Sous l'angle de l'économie des transports et de l'économie en général, l'acheminement sur longue distance de semi-remorques par le fer ou la voie d'eau est souhaitable. Dans ce contexte, le transport fluvial peut notamment faire état d'une grande sécurité et d'une faible consommation d'énergie. Le recours à la voie d'eau s'impose tout particulièrement pour l'acheminement de charges lourdes sur remorques surbaissées. Il

Actualités

constitue aussi la réponse idéale aux exigences posées par le transport de chargements hors gabarit.

Trafic Lash - La compagnie Interlighter a mis en place, il y a 6 ans déjà, un service de transport de bargettes sur le Danube. Le bilan en est satisfaisant en tous points. La liaison établie entre le Main et le Danube devrait logiquement en accroître le champ d'action, surtout dans les relations intéressant les ports et pays de la Méditerranée.

Ensembles industriels - L'exportation de biens d'équipement sous la forme de grands ensembles industriels sera de plus en plus importante pour les pays de



La future liaison dans la vallée de l'Altmühl. (Photo Buschof & Broel)

l'Europe de l'Ouest. Elle se heurte en revanche à des contraintes certaines, du fait du volume occupé par ces productions. Toutefois, sous l'angle aussi bien de leurs poids que de leurs dimensions, sans oublier la sécurité qui doit être garantie pendant la durée du transport, la technique fluviale ne connaît pratiquement pas de limite. Dans le sud de l'Allemagne, les «grands ensembliers» sont nombreux et pourront

profiter de nouveaux débouchés grâce à l'ouverture de la voie transcontinentale Main-Danube.

L'existence de la voie d'eau joue d'ailleurs un grand rôle dans le maintien de ces activités à l'intérieur des terres. Ainsi la liaison Main-Danube a permis, selon M. Weckerle, de maintenir à Nuremberg une usine de transformateurs que ses responsables voulaient transférer à Hambourg. De même, un constructeur d'équipements industriels établi à Deggendorf (sur le Danube) a subordonné le maintien de son usine sur ce site à l'achèvement du canal.

Matières dangereuses - Du fait de la nécessaire préservation de l'environnement, la construction d'usines fabricant (ou utilisant) des produits dangereux soulève de plus en plus de problèmes. Il apparaît très clairement que la production sera dès lors de plus en plus concentrée sur quelques sites, ce qui augmente d'autant les besoins de transports et leur intensité. Les matières dangereuses se présentant dans beaucoup de cas sous la forme de marchandises massales, la voie d'eau devrait là aussi intervenir dans les flux de transports vers l'Europe du Sud-Est, le Proche et le Moyen-Orient.

La sécurité apportée par le transport fluvial et la saturation des axes transalpins rendent souhaitables le recours au bateau pour les transports de matières dangereuses entre le Sud et Nord de l'Europe. Ceci vaut en particulier pour les transports de produits chimiques.

De l'avis de M. Weckerle, l'acheminement des matières dangereuses dans la «zone particulièrement sensible» des Alpes devrait être évité. C'est une raison qui plaide en faveur du transport de ces produits sur la liaison Main-Danube, même si c'est au prix d'un détour.

Transports de voitures

Les ports de Rotterdam, d'Anvers et de Brême assurent chaque année l'importation de milliers de voitures en provenance du Japon et des États-Unis. Les pays ou régions de destination concernés en Europe continentale pourraient être tout aussi bien desservis via la voie danubienne. La faisabilité de ces transports ne dépend pas tant de la «fantaisie» des transitaires que de la disposition de la navigation et des ports intérieurs à appréhender ce type de trafics.

A l'instar de la Fiat, qui exporte une partie de sa production par Bremerhaven, il est parfaitement concevable que les constructeurs allemands (dont les usines sont situées dans le Sud du pays) exportent leurs productions vers les pays du Sud-Est de l'Europe, du Proche, du Moyen et de l'Extrême-Orient par la nouvelle voie navigable.

(Traduit de l'allemand)

Photocopie pour la République française

A C C O R D

de navigation fluviale entre la République fédérale
d'Allemagne et l'Union des Républiques Socialistes
Soviétiques

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
et
le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes
soviétiques,

Désireux de développer encore la navigation fluviale
des deux Parties

Gardant à l'esprit l'Acte final de la Conférence sur
la Sécurité et la Coopération en Europe et notamment les
dispositions de celui-ci relatives au développement des transport

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er

Aux fins du présent accord,

- a) le terme "bateaux" désigne les bateaux immatriculés officiellement sur le territoire d'une Partie, qui peuvent être utilisés pour le transport de personnes et/ou de marchandises sur voies fluviales là où ils sont enregistrés sans permis spécial de navigation.
- b) l'expression "chalands allèges" désigne des bateaux, au sens de la lettre a), qui sont des allèges sans pilote et non-motorisées ;
- c) l'expression "entreprise de navigation" désigne des entreprises ou entrepreneurs exploitant des bateaux, qui ont leur siège social ou leur domicile sur le territoire d'une Partie ;
- d) l'expression "autorités compétentes" désigne le Ministre fédéral des Transports de la République fédérale d'Allemagne et le Ministère de la Navigation au long cours de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ou d'autres autorités/organismes désignés par une Partie ;
- e) l'expression "ports" désigne les ports et lieux de transbordement agréés officiellement sur le territoire d'une Partie

Article 2

Conformément aux dispositions des articles 3 à 6 du présent Accord, les bateaux d'une des Parties peuvent

.../...

emprunter les voies fluviales de l'autre Partie et utiliser ses ports et lieux de mouillages agréés officiellement. Ceci s'applique également au transport d'autres engins flottants (par ex. dragues, grues) ainsi qu'au transport de tonnages sortant des chantiers.

La navigation est régie par les réglementations de la Partie dont les voies fluviales sont utilisées.

Article 3

1. Les bateaux des deux Parties ont le droit de transporter des personnes et/ou des marchandises entre les ports de l'une des Parties et ceux de l'autre Partie et inversement en utilisant les voies fluviales qui les relient (trafic d'échange)

Dans le trafic d'échange, les bateaux de l'une des Parties ont le droit de transporter des personnes et/ou des marchandises entre les ports de leur Partie et un des ports suivants de l'autre Partie :

- a) un port maritime ;
- b) un port situé sur le trajet direct vers un port maritime ;
- c) un port désigné par les autorités compétentes sur proposition de la Commission mixte

2. Dans le trafic d'échange, les compagnies de navigation des deux Parties doivent avoir une participation égale et si possible ininterrompue tout au cours de l'année. La répartition des transports de marchandises s'effectue sur la base des tonnes de cargaison.

.../...

3. Pour le trafic d'échange, il y a lieu de convenir de frêts suffisants sur le plan économique et des conditions annexes qui y sont liés.

4. Dans des cas exceptionnels, chaque Partie peut, après consultations au sein de la Commission mixte, fixer pour des raisons techniques ou de sécurité de la navigation, un nombre maximum de voyages pour l'utilisation de ses voies fluviales dans le trafic d'échange.

Article 4

1. Les bateaux d'une Partie peuvent transporter des personnes et/ou des marchandises à travers le territoire de l'autre Partie en empruntant les voies fluviales qui seront désignées par les deux Parties sur proposition de la Commission mixte (Trafic de transit)

2. Dans des cas exceptionnels, après consultations au sein de la Commission mixte, chaque Partie peut fixer pour des raisons techniques ou de sécurité de la navigation, un nombre maximum de voyages pour l'utilisation de ses voies fluviales dans le trafic de transit.

Article 5

Les bateaux de chacune des deux Parties ne peuvent transporter des personnes et/ou des marchandises entre un port de l'autre Partie et un port situé dans un pays tiers (trafic en pays tiers) et inversement qu'en vertu d'une autorisation spéciale de l'autorité compétente concernée.

.../...

- 20 -

Article 6

1. Le transport de personnes et/ou de marchandises entre les ports d'une Partie (cabotage) reste réservé aux bateaux de cette Partie.

2. Les dérogations au paragraphe 1 nécessitent un permis spécial de navigation délivré par l'autorité compétente. Le permis ne peut être délivré qu'à des chalands allèges dans la mesure où lesdites allèges sont transportées dans des navires de mer d'un port d'une Partie à un port de l'autre Partie et sont ensuite transportées entre les ports de cette autre Partie par des bateaux à moteurs de ladite Partie.

Article 7

1. Chaque Partie reconnaît, sur sa section du Danube, les certificats d'aptitude délivrés dans chaque cas par l'autre Partie à l'équipage du bateau (y compris aux pilotes) ainsi que les certificats du bateau.

2. Pour la navigation sur les autres voies fluviales, à l'exception du Rhin, de la Moselle et des voies de navigation maritime, les autorités compétentes délivreront, sur présentation des actes et certificats relatifs au bateau et à son équipage délivrés sur le territoire de l'autre Partie (par ex. certificats du bateau et certificats d'aptitude), les actes et certificats requis sur leur territoire. La condition préalable pour cela est que les actes et certificats aient été délivrés sur le territoire d'une Partie dans des conditions respectant les prescriptions en

.../...

vigueur sur le territoire de l'autre Partie.

3. Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que sur des bateaux disposant des certificats d'admission requis.

Article 8

Dans l'exercice des droits qui leur sont octroyés aux termes des articles 2 à 6, chaque Partie appliquera aux bateaux de l'autre Partie le même traitement qu'à ses propres bateaux.

Cela vaut en particulier :

a) pour la perception des taxes de navigation et des taxes portuaires

b) pour l'utilisation des installations portuaires, mouillages, écluses et équipements de transports fluviaux similaires

c) pour l'accomplissement des formalités de douane par les services compétents ;

d) pour l'approvisionnement en carburant et en lubrifiants

Article 9

En ce qui concerne le régime douanier des vivres et de l'approvisionnement de bord embarqués, chaque Partie accorde aux bateaux de l'autre partie le même traitement qu'à ses propres bateaux. Il en est de même pour les carburants et lubrifiants se trouvant sur les bateaux et destinés à l'alimentation ou au fonctionnement de ceux-ci.

.../...

Article 10

1. Les entreprises de navigation de l'une ou l'autre Partie peuvent, sur une base de réciprocité, établir des représentations ou des agences sur le territoire de l'autre Partie, dans le respect de la législation qui y est en vigueur et après autorisation de l'autorité compétente, aux fins d'assister les bateaux et les équipages de leur Partie.

2. Aux fins d'améliorer la rentabilité de leur trafic, les entreprises de navigation des deux Parties peuvent conclure entre elles des arrangements de coopération opérationnelle, technique et commerciale.

Article 11

Chacune des Parties accorde aux entreprises de navigation de l'autre Partie le droit de transférer librement leurs recettes sur le territoire de leur Partie. Le transfert s'effectue dans les délais normaux sur la base des cours du change officiels.

Article 12

1. Pour le passage de la frontière les membres de l'équipage des bateaux des deux Parties doivent être en possession d'un titre de voyage et d'un permis de séjour sous forme de visa.

2. Seuls les membres de l'équipage doivent se trouver à bord des bateaux destinés au transport de marchandises. Les conjoints et enfants mineurs célibataires des membres de l'équipage peuvent les accompagner pour le voyage aller et retour s'ils possèdent l'un des documents mentionnés au paragraphe 1

.../...

et un visa. Les enfants âgés de moins de 16 ans peuvent être inscrits sur le titre de voyage de l'un des parents.

3. Sur le Danube, les membres de l'équipage des bateaux des deux Parties n'ont pas besoin de visa pour le passage de la frontière et pour le séjour à bord ainsi que dans la zone portuaire des ports situés sur le Danube, s'ils sont en possession d'une carte d'identité de batelier du Danube, ou d'un livret de marin ou s'ils sont inscrits sur le rôle d'équipage du bateau. Cela s'applique aussi aux membres de la famille des membres de l'équipage, qui sont inscrits sur les cartes d'identité des bateliers du Danube ou sur les livrets de marin.

4. Toutes les personnes énumérées aux paragraphes 1 à 3 se trouvant à bord doivent être inscrites sur le rôle de l'équipage.

5. Les deux Parties échangent des modèles des documents décrits aux paragraphes 1 et 3.

6. Les dispositions plus favorables relatives à l'entrée et au séjour des étrangers restent inchangées.

Article 13

1. Les bateaux des deux Parties peuvent faire halte de jour comme de nuit dans les lieux suivants :

- a) dans le port de chargement et de déchargement ;
- b) dans des ports situés sur le parcours ;
- c) aux lieux autorisés par la réglementation des transports situés sur le parcours.

.../...

2. En cas d'avarie, d'accident, de maladie grave d'une personne se trouvant à bord ou pour d'autres raisons empêchant la poursuite du voyage, les bateaux peuvent faire halte dans tout lieu approprié. Dans de tels cas, le pilote du bateau ou une personne habilitée par lui doit en informer sans délai les autorités douanières, frontalières ou autres autorités compétentes les plus proches.

3. En cas d'avarie ou d'accident affectant les bateaux ou des membres de l'équipage des bateaux, les autorités compétentes des deux Parties apportent l'aide nécessaire à l'autre Partie. En cas d'avarie ou d'accident graves, la Partie sur le territoire de laquelle l'incident est survenu informe sans délai l'autre Partie et en cas d'information sur les circonstances de l'incident, elle fait part à cette dernière des résultats de l'information.

Article 14

1. Il est institué une Commission mixte chargée de la mise en oeuvre et de la surveillance de l'application du présent accord. La Commission mixte est composée de trois plénipotentiaires de chacune des Parties qui seront respectivement nommés par le Ministère des Transports de la République fédérale d'Allemagne ou par le Ministre de la Navigation au long cours de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

La Commission mixte comprendra, pour la République fédérale d'Allemagne, un représentant du Ministère des Transpo

.../...

en qualité de Chef de délégation et un représentant des entreprises de navigation et de l'industrie du chargement nommé par le Ministre fédéral des Transports.

Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, la Commission mixte comprendra un représentant du Ministère de la Navigation au long cours en qualité de Chef de délégation ainsi qu'un représentant du Ministère du Commerce extérieur et un représentant des entreprises de navigation.

Chaque Partie peut faire appel à des experts pour examiner les questions particulières.

Au cours de sa première séance la Commission mixte établit et approuve un ordre du jour relatif à ses activités.

2. La Commission mixte a notamment pour tâche :

a) de faire aux autorités compétentes des propositions concernant :

- la désignation des ports fluviaux conformément à l'article 3, paragraphe 1, lettre c.

- la fixation de tarifs minima et maxima et des conditions annexes à ceux-ci conformément à l'article 3, paragraphe 3.

- la désignation des voies fluviales de transit conformément à l'article 4, paragraphe 1.

- l'admission de bateaux provenant de pays tiers dans le trafic d'échange

- l'adaptation du présent accord à l'état de développement de la navigation fluviale.

.../...

b) de répartir au besoin les marchandises entre les entreprises de navigation des deux Parties conformément à l'article 3 paragraphe 2 et surveiller la répartition du fret

c) de procéder à des consultations sur les possibilités de fixer des chiffres maximums en matière de trafic d'échange conformément à l'article 3 paragraphe 4 et en matière de trafic de transit conformément à l'article 4 paragraphe 2.

d) de recenser statistiquement les transports des bateaux des deux Parties

3. Les arrangements à conclure sur la base des propositions, conformément au paragraphe 2, lettre a du présent article se réaliseront par des déclarations concordantes des Chefs de délégation au sein de la Commission mixte. La déclaration du Chef de délégation de la délégation de la République fédérale d'Allemagne sera faite au nom du Ministre fédéral des Transports. Les déclarations doivent être faites autant que possible dans un délai de deux semaines à compter de la présentation de la proposition de la Commission mixte.

Les tarifs minimum et maximum, y compris les conditions annexes sur lesquels la Commission mixte est parvenue à un accord doivent au besoin être soumises aux autorités compétentes pour approbation ; les deux Parties conviennent de la mise en vigueur. La mise en vigueur conformément à la législation nationale doit être notifiée sans délai à l'autre Partie.

.../...

4. S'il n'est pas possible de parvenir à un accord au sein de la Commission mixte, les représentants des autorités compétentes des deux Parties se réunissent à la demande d'une des Parties aux fins de consultations dans un délai de quatre semaines.

5. Les autorités compétentes transmettent à la Commission mixte sur demande de celle-ci les documents dont elle a besoin pour remplir ses tâches.

Article 15

Conformément à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971 le présent Accord s'applique à Berlin (Ouest) conformément à la procédure fixée.

Article 16

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties auront échangé les notifications aux termes desquels les conditions nationales requises ont été remplies.

2. Le présent Accord restera en vigueur jusqu'à ce qu'une des Parties notifie par écrit à l'autre Partie la dénonciation de l'Accord. Dans ce cas, l'Accord cesse d'être en vigueur six mois après réception par l'autre Partie de la notification de la dénonciation

Fait à

le

.../...

En double exemplaire, en langues allemande et russe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la
République fédérale d'Allemagne

(signé :)

Pour le Gouvernement des
Républiques socialistes
soviétiques

(signé :)

COMPAGNIE FRANCAISE
DE NAVIGATION DANUBIENNE
(SFND)

RAPPEL HISTORIQUE

A) de 1918 à 1939

En novembre 1918, la victoire de l'armée française d'ent (sous le Commandement du Maréchal FRANCHET D'ESPERAY) et la libération de la ROUMANIE par l'armée du Danube (sous le Commandement du Général BERTHELOT) s'accompagnèrent de la prise de matériels maritimes et fluviaux.

Ceux-ci firent l'objet d'un partage entre les autorités militaires françaises et roumaines.

Après le retrait, au printemps 1919, de l'armée française, se posa le problème de l'affectation des matériels remis aux autorités françaises.

A l'instigation de deux français nés en ROUMANIE, Jacques VUCCINO et Michel BOSCOFF, la gérance des matériels en cause fut alors confiée à une Société en nom collectif dénommée "Agence Commerciale et Maritime Française du Danube VUCCINO-BOSCOFF". A cette Société se substitua, le 21 février 1920, la "Société de Navigation Danubienne" (S.N.D.), sous pavillon français, créée conjointement par la Compagnie FRAISSINET et la Compagnie des MESSAGERIES MARITIMES, auxquelles appartenaient respectivement les deux personnalités précitées.

En octobre 1922 la propriété du matériel fluvial étant passée de la Marine Française à l'O.N.N., la S.N.D. devint gérante d'un matériel appartenant désormais à l'O.N.N., auquel s'ajoutaient une dizaine de chalands du type Bas-Danube achetés par la S.N.D. en 1920 et 1921. L'O.N.N. devint actionnaire de la Société en 1925, en lui apportant les chalands et les remorqueurs qui, jusque là étaient simplement loués par lui à la Société.

Le prestige immense dont jouissait à l'époque la FRANCE victorieuse de 1918, la part qu'elle avait prise à la libération de la ROUMANIE, ainsi que les relations personnelles qu'avaient à Bucarest ses directeurs, ont permis d'installer en ROUMANIE, dès novembre 1921, un siège secondaire disposant des mêmes prérogatives que toutes les sociétés roumaines.

Cette situation privilégiée a permis à la S.N.D. de développer par la suite son exploitation non seulement dans les eaux roumaines, mais aussi tout le long du fleuve jusqu'à Ratisbonne : c'est ainsi qu'en 1929, M. BOSCOFF, devenu Directeur Général de la S.N.D., reçut les pouvoirs de représenter la société non seulement en ROUMANIE, mais dans toute l'EUROPE CENTRALE, à savoir : la BULGARIE, la YOUGOSLAVIE, la HONGRIE, la TCHECOSLOVAQUIE, l'AUTRICHE, l'ALLEMAGNE, la POLOGNE et l'ITALIE.

En 1930, la Société de Navigation Danubienne (S.N.D.) était devenue la Société Française de Navigation Danubienne (S.F.N.D.)

De 1930 à 1939, elle joua tout le long du Danube un rôle très efficace de cohésion et de conciliation d'intérêts souvent divergents, tels que ceux représentés par les armements danubiens austro-allemands (parmi lesquels le BAYRISCHER LLYOD).

A la veille de la 2ème Guerre Mondiale, au moment où la Société avait atteint sa plus belle extension, la flotte de la S.F.N.D. comprenait :

- 37 chalands type Haut-Danube, d'un tonnage individuel compris entre 636 et 942 tonnes.
- 17 chalands type Bas-Danube, d'un tonnage individuel compris entre 810 et 2.197 tonnes.
- 15 chalands-citernes, d'une capacité allant de 380 à 1.020 T.
- 14 remorqueurs, de 280 à 1.000 CV.
- 3 chaloupes,
- 1 ponton

soit au total 85 unités.

Ainsi créée au lendemain de la première Guerre Mondiale pour défendre les intérêts français sur le Danube, fleuve international régi alors par le statut de 1921, la S.F.N.D. a joué un rôle actif dans le trafic danubien, où sa flotte représentait, en 1939, 7 % du total des flottes en service, lesquelles comportaient, outre celles des pays riverains, de nombreux autres pavillons (notamment anglais, hollandais, belge, italien, grec et français).

B) De 1939 à 1960

Dès le début des hostilités, les responsables de la S.F.N.D. se préoccupèrent de soustraire les éléments de la flotte aux risques de capture par les Allemands. Lorsque survint, le 20 juin 1940, l'armistice consacrant la défaite des armées roumaines, 46 unités avaient eu le temps de quitter les eaux roumaines pour les eaux turques (Istanbul). Ces unités, passées sous pavillon britannique, ne furent jamais récupérées par les autorités allemandes. 9 d'entre elles furent perdues. Les 27 autres furent restituées à la S.F.N.D. en 1946. Malheureusement, devant les frais très importantes qu'aurait entraîné une remise en service normal de cette flotte, la Société se trouva en fait contrainte de la vendre sur place presque entièrement (à la seule exception d'un remorqueur) et à très bas prix (au prix de la ferraille pour beaucoup de chalands).

Sur les 39 unités qui n'avaient pas pu être évacuées à temps, 17 furent perdues par fait de guerre. Les autres furent saisies par les armées soviétiques en août 1944, et restituées à la S.F.N.D. en 1947.

Au total, les années de guerre et leurs conséquences avaient coûté très cher à la S.F.N.D. : celle-ci a subi à la fois de nombreuses pertes (remorqueurs, chalands, et la meilleure partie de ses réserves en matériel d'armement) et l'arrêt d'une exploitation normale.

Dès la fin des hostilités, les dirigeants de la Société ont eu pour souci essentiel de maintenir envers et contre tout le pavillon français sur le Danube. Ce n'était pas sans mérite, car, de tous les pavillons non riverains qui naviguaient avant la dernière Guerre Mondiale sur le Danube, seul le pavillon français s'est obstiné. Il y était du reste très fortement encouragé par nos ambassadeurs et les services du Quai d'Orsay, ainsi que par les pays occidentaux riverains du Danube (Autrichiens et Bavarois) et ce pour deux raisons d'une part, il s'agissait de renforcer les moyens des occidentaux en face de ceux des pays de l'Est ; d'autre part, notre présence empêchai de considérer comme caduque la Convention Internationale du Danube signée à PARIS en 1921, malgré les restrictions que l'U.R.S.S. avait imposées à la conférence de Belgrade (août 1948) : ne pouvant pas

abolir le droit international de navigation sur le Danube, les Russes avaient fait limiter les droits commerciaux ; autrement dit, nos bateaux pouvaient circuler, mais on pouvait contester leur droit de faire acte de commerce, de charger ou de décharger.

Pour pallier cette difficulté, la S.F.N.D. convint avec les Autrichiens et les Bavarois de leur affréter nos remorqueurs et nos chalands, qui continuaient naturellement de battre pavillon français. En outre, pour confirmer notre volonté de rester, la S.F.N.D. fit construire et mit en service sur le Haut et Moyen Danube un certain nombre d'unités nouvelles (un remorqueur et des chalands). Cette flotte du Haut et Moyen Danube était gérée par un agent de la S.F.N.D. installé à Vienne. En 1959, elle comprenait 2 remorqueurs et 17 chalands, loués à la Communauté d'Exploitation des Armements Autrichiens (D.D.S.G. et COMOS).

Parallèlement, sur le Bas Danube, notre agent roumain - M. CRACIUNESCU - réussissait à conserver l'exploitation de nos unités derrière le rideau de fer. Cette exploitation rendait du reste de très réels services aux Roumains qui manquaient de matériel fluvial, et dont les méthodes d'exploitation étaient très peu efficaces. En 1959, notre flotte du Bas Danube comportait 5 remorqueurs et 7 chalands loués à l'armement roumain.

En définitive, il est permis d'affirmer que pendant toute cette période des 15 années qui ont suivi la 2ème Guerre Mondiale, l'action menée par la S.F.N.D. a été jugée par les pays riverains du Danube, qu'il s'agisse des pays occidentaux ou des pays de l'Est, comme conformes aux intérêts supérieurs de la collectivité européenne.

C) Depuis 1960

En 1960, la S.F.N.D. avait réussi à reconstituer sa flotte au niveau de quelque 40 % du tonnage d'avant la guerre.

Son capital était réparti comme suit :

. OFFICE NATIONAL DE LA NAVIGATION	35,34 %
. COMPAGNIE DE TRANSPORT OCEANIQUE (ex Messageries Maritimes)	24,80 %
. COMPAGNIE DE NAVIGATION FRAISSINET et CYPRIEN FABRE	24,80 %
. LOUIS DREYFUS & CIE	8,45 %
. C.G.N.R.	5,20 %
. Divers	<u>1,41 %</u>
	100 %

L'Etat était donc un actionnaire important mais minoritaire.

Comme il vient d'être rappelé, la flotte de la S.F.N.D. n'était pas exploitée directement : elle était entièrement louée. Le nouveau statut de navigation établi à Belgrade en 1948, par les pays de l'Est, ainsi que les difficultés d'exploitation d'une flotte relativement peu importante, avaient conduit à cette solution. Les résultats étaient déficitaires. La S.F.N.D. avait ainsi commené à vivre sur son capital, plus précisément sur un capital lui-même sérieusement ébranlé par les dommages subis pendant la guerre.

Elle avait été conduite à étudier divers projets de renforcement de sa flotte, soit sur le Danube, soit dans d'autres secteurs susceptibles de lui permettre d'équilibrer ses comptes et de poursuivre ainsi une exploitation danubienne dont l'intérêt politique et économique ne paraissait pas discutable. Mais ces projets supposaient des investissements importants, et c'est pourquoi le règlement des dommages subis pendant la guerre du fait de l'évacuation, en Turquie, de la meilleure partie de sa flotte présentait pour elle une importance particulière.

Or précisément ces dommages ne paraissant pas entrer dans le cadre strict de la Loi sur la réparation des dommages de guerre - du fait que les unités en cause étaient, comme rappelé ci-dessus, passées sous pavillon anglais -, le Ministère de la Construction - qui avait reconnu les droits de la S.F.N.D. à dommages de guerre pour

les pertes et dommages subis par la flotte restée sur le Danube - refusait toute indemnisation à ce titre.

Par lettre du 17 novembre 1960, assortie d'un important dossier, le Président de la S.F.N.D. saisissait alors le Premier Ministre d'une demande d'indemnisation s'élevant à 440,8 millions d'anciens francs (valeur 1949). Il est intéressant de noter que ce dossier - présenté voici 25 ans - rappelait que "grâce à la S.F.N.D., le pavillon français continue de flotter sur le Danube et que nous réservons ainsi les droits de la France dans ces régions, notamment en vue du jour où la liaison fluviale du Rhin au Danube, par le Main, sera un fait accompli". A cette date, l'Etat avait fait savoir qu'il ne désirait pas devenir majoritaire au sein de la S.F.N.D.

Un an plus tard, l'O.N.N. informait le Conseil de la S.F.N.D. que le Premier Ministre n'estimait pas pouvoir apporter une aide directe financièrement, mais qu'il serait disposé, par une méthode indirecte, à l'aider si des suggestions lui étaient faites.

Au cours d'une réunion interministérielle tenue le 1er juillet 1963, il fut envisagé que la mise à disposition de sommes importantes pourrait être réalisée sous forme d'augmentation de capital, souscrite par l'Etat, une offre étant faite aux actionnaires privés d'y participer s'ils le désiraient. Mais les actionnaires privés furent unanimes à rejeter cette proposition, qu'ils considérèrent comme une dépossession de leurs droits légitimes.

Au printemps 1964, en l'absence de réponse des pouvoirs publics à diverses démarches, le Conseil décida de proposer la cessation de l'exploitation à la date du 1er avril 1965, date à laquelle prenaient fin les contrats de location en cours sur le Haut Danube. Devant le silence persistant du gouvernement, ces contrats furent prorogés jusqu'au 31 décembre suivant, puis jusqu'au 30 juin 1966. La décision fut alors prise de vendre la flotte du Haut Danube. Puis, le 19 avril 1967, le Conseil conclut à la nécessité de liquider la Société.

La flotte du Haut-Danube fut vendue aux autorités bulgares par contrat signé le 15 décembre 1967.

2 jours plus tard, le 17 décembre 1967, se tint à Matignon une très importante réunion interministérielle, présidée par un membre du Cabinet du Premier Ministre, l'ordre du jour étant l'examen de la décision du Conseil de la S.F.N.D. de faire approuver, par une Assemblée Générale Extraordinaire, la dissolution de la Société.

Compte tenu de l'intérêt exprimé par le Ministère des Affaires Etrangères du maintien d'une présence française dans la région du Bas-Danube, opinion à laquelle se sont finalement rangés au cours de cette réunion les représentants du Département de l'Economie et des Finances, il a été considéré qu'il était préférable de repousser la proposition de dissolution, ce qui était juridiquement possible puisque l'Etat détenait plus d'un tiers du capital.

Il avait été cependant entendu qu'il serait proposé au conseil d'administration d'étudier le principe d'une réduction substantielle des actifs, compatible avec le maintien de la Société et que l'OFFICE NATIONAL DE LA NAVIGATION, qui détenait pour le compte de l'Etat la participation de celui-ci, serait chargé de prendre les contacts nécessaires avec les autres actionnaires en vue de procéder à cette opération.

Cette réduction substantielle d'actifs s'est traduite principalement par la distribution aux actionnaires des réserves importantes figurant au bilan de la Société.

La diminution d'actifs a été de l'ordre de 85 %.

Cette opération s'est traduite par la distribution aux intérêts privés d'une part, et à l'O.N.N. d'autre part (pour le compte de l'Etat), des sommes qui leur revenaient respectivement suivant le nombre d'actions détenues. En outre, plusieurs actionnaires privés ont obtenu le rachat par l'O.N.N. de leurs actions à un niveau correspondant à la valeur de l'actif résiduel de la Société.

De cette dernière opération il est résulté que l'O.N.N. (au nom de l'Etat) est devenu majoritaire dans le capital de la Société. Un nouveau conseil d'administration a été constitué avec une majorité de représentants de l'Etat et il a été décidé que, autant que possible, le président de ce conseil serait le président-directeur-général ou le directeur-général de la COMPAGNIE GENERALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN, société actionnaire de la S.F.N.D.

Au cours de la réunion du 8 novembre 1968 du conseil d'administration de l'O.N.N., le commissaire du gouvernement auprès de l'O.N.N. a émis l'opinion que la position qui avait été prise de ne pas dissoudre la Société Danubienne était très sage, les Allemands accélérant leurs efforts pour améliorer la liaison Main-Danube, il était bon que les Français soient présents.

Toujours au cours de cette réunion, il a été demandé au Directeur de l'O.N.N. si la société à actif réduit et à nouvelle répartition du capital (l'Etat via l'O.N.N. étant majoritaire) serait en équilibre d'exploitation. Le Directeur (M. BERNHEIM) a répondu que la flotte subsistant sur le Bas-Danube était normalement en équilibre sur elle-même. Il a précisé que la société n'aurait plus de personnel en France, que les frais de la société seraient donc extrêmement réduits et qu'ils seraient facilement couverts par les recettes résultant du rapport du portefeuille résiduel et des disponibilités.

Les années 1967 et 1968 ont donc constitué un tournant déterminant dans la vie de la S.F.N.D., qui a, depuis cette date, vécu sous le régime qui a été alors défini.

Le capital est réparti comme suit :

. O.N.N. (pour le compte de l'Etat)	91,33 %
. S.A. LOUIS DREYFUS & Cie	3,27 %
. M. Fernand CHANRION	2,54 %
. C.G.N.R.	1,95 %
- Divers actionnaires	0,91 %
	<hr/>
	100 %

