



Chambre vaudoise
du commerce et de l'industrie

Association suisse
pour la navigation intérieure (ASNAV)
Monsieur Gérard Ducarroz
Rte Mgr-Besson 8
1700 Fribourg

Lausanne, le 28 août 2008

S:\COMMUN\POLITIQUE\Position\2008\POL0855.doc
CWL/chb

Rapport sur la politique suisse en matière de navigation

Monsieur,

Votre courriel du 5 août 2008 concernant le dossier cité en titre nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous consulter à ce propos.

En guise d'introduction, nous relevons qu'en tant qu'élément clé du système de transport pour l'échange de marchandises à travers le monde et garante de l'approvisionnement de notre pays, la politique suisse en matière de navigation est actuellement articulée autour de deux axes stratégiques principaux (flotte maritime et navigation fluviale rhénane), soutenus par la Confédération en fonction des nécessités politiques ou économiques du moment. L'utilité, voire même la nécessité, de ce mode de transport sont ainsi officiellement reconnues.

Le présent rapport démontre toutefois également le rôle secondaire de la navigation intérieure, principalement dévolue au trafic touristique et aux loisirs, et dont les retombés économiques pour le pays sont de moindre importance.

Perspectives d'avenir et principes directeurs

Dans un contexte de forte croissance des transports liés aux voies fluviales et maritimes, et au vu de l'intégration tant géopolitique que juridique de la Suisse dans les diverses organisations concernées (CCNR¹, OMI², OIT³) et dans le système de transport européen, les incidences causées par la politique volontariste de l'UE en matière de navigation (ex. programme NAIADES⁴) sont à prendre en considération en ce qui concerne l'évolution de la future politique en la matière. A terme, on peut ainsi s'attendre à une harmonisation des règlements de l'UE et de la Suisse ainsi qu'à l'augmentation de la compétitivité de ce mode de transport, qui peut en outre faire valoir des avantages écologiques et sécuritaires.

Le Conseil fédéral préconise donc la mise en œuvre d'une politique pragmatique et propose la poursuite de la politique menée jusqu'à présent, en focalisant encore davantage sur la

¹ Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

² Organisation maritime internationale

³ Organisation internationale du travail

⁴ Programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables

navigation rhénane (Bâle – Rotterdam) et maritime. Sont également prévus une optimisation des conditions-cadres pour le transport de marchandises sur le Rhin, la conservation des acquis écologiques et sécuritaires et le renforcement de la coopération internationale pour faire valoir les intérêts de la Suisse dans les diverses instances concernées (ex. conservation des droits d'accès à la navigation rhénane). Par ailleurs, le Plan sectoriel des transports pourra être complété par une partie spécifique à la navigation.

Appréciations

Echelle nationale – flotte maritime et navigation rhénane

Au vu de l'importance économique non négligeable de ce mode de transport pour le pays, de ces avantages écologiques et sécuritaires, du fort développement actuel de la navigation tant sur le plan européen que mondial ainsi que de ses incidences probables sur le plan national, il apparaît utile de fixer une ligne de conduite claire, basée sur des raisonnements pragmatiques et sur une continuité des objectifs formulés dans le passé. L'ajout au Plan sectoriel des transports d'une partie spécifique concernant la navigation et les principes directeurs avancés peuvent ainsi être approuvés sur le fond.

Toutefois, il convient de souligner que la situation géographique de la Suisse ne justifie pas une politique plus poussée en la matière, ce que soulignent par ailleurs les axes de développement retenus pour la future politique. Une simple participation aux institutions décisionnelles (CCNR, NAIADES) doit en effet être à même de permettre une défense suffisante des intérêts suisses et l'harmonisation des règlements sur le plan européen.

Echelle régionale

Concernant la navigation intérieure à l'échelle régionale, nous regrettons l'abandon de toute mention d'une possibilité de développement ultérieur des voies navigables intérieures, à l'exception de la liaison prévue entre l'embouchure de l'Aar et Bâle (mentionné dans le présent dossier, p.36). En effet, le rapport reste muet sur une partie importante du potentiel de développement existant de ce mode de transport, comme par exemple en ce qui concerne la liaison du Rhône au Rhin, l'accès à Genève, la liaison de Bâle au lac de Constance ou encore de l'Aar à Yverdon-les-Bains.

Au vu des avantages sécuritaires et écologiques dont dispose la navigation par rapport à la route et même au rail, déjà mentionnés au préalable, il est indispensable de mener une réflexion de fond sur l'avenir des voies fluviales intérieures et de leur éventuel développement futur (cf. abrogation de la protection de la protection légale de certains tracés). Nous tenons par ailleurs à mentionner que la navigation pourrait constituer un moyen efficace afin de décharger les deux autres modes de transport usuels. Le développement de la navigabilité des fleuves et rivières à l'intérieur du pays pourrait ainsi contribuer à délester une partie des goulets d'étranglement existants.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Christine Walter-Luz
Responsable-adjointe