Rapport
sur la politique suisse en matière de navigation

du 14 octobre 2009

Madame la Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons le Rapport du Conseil fédéral aux commissions parlementaires en réponse au postulat 06.3541 Fetz du 5 octobre 2006.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

14 octobre 2009

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Hans-Rudolf Merz
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

Condensé

La navigation, mode de transport considéré comme écologique et économique, est d'une importance stratégique pour la Suisse. Une part importante de l'approvisionnement du pays en dépend. La politique menée jusqu'ici par la Confédération en matière de navigation a porté ses fruits. Le Conseil fédéral souhaite poursuivre cette orientation et la compléter par des mesures ponctuelles, là où une intervention s'avère nécessaire.

La navigation est d'une importance stratégique pour la Suisse

La navigation est un des éléments clés du système de transport. Les échanges de marchandises à travers le monde seraient impensables sans les voies maritimes. Une partie importante de notre approvisionnement en dépend. La flotte maritime suisse est composée de plus de trente navires (vraquiers, porte-conteneurs, bateaux multi-rôles et navires-citernes). Elle a pu prendre son essor grâce à un système de cautionnement (prêts garantis par la Confédération) original et efficace, qui permet aussi le renouvellement de cette flotte en navires modernes et compétitifs.

Un autre maillon de la chaîne de transport est constitué par la navigation fluviale sur le Rhin. Cette voie navigable revêt une importance particulière pour la Suisse puisque qu'elle constitue notre accès direct à la mer. Cet accès est garanti de longue date: il repose sur le principe de la liberté de navigation fixé en 1868 dans l'Acte de Mannheim. En tant que voie navigable, le Rhin a pris un essor considérable et constitue aujourd'hui, avec les ports bâlois, un élément infrastructurel important pour les échanges commerciaux de la Suisse. Une part considérable de notre commerce extérieur transite ainsi par les ports rhénans bâlois.

Bien que la topographie du pays ne se prête guère au transport par les voies navigables intérieures, la Suisse possède également un réseau fluvial et lacustre sur lequel circulent de nombreux bateaux: trafic touristique et de loisirs, acheminement de passagers, transport de véhicules (ferries), transport de pondéreux (sables, graviers).

La Confédération soutient et encourage le développement de la navigation en fonction des besoins

La Confédération a toujours montré, dans les limites de ses attributions et de la donne géopolitique, son intérêt pour la navigation. Elle a soutenu et encouragé le développement de ce secteur en fonction des nécessités politiques ou économiques du moment. Ce soutien passe par des actions au plan international, des participations à des investissements d'infrastructures et à des aides financières ciblées allouées aux opérateurs de transport.

La Confédération a engagé des moyens financiers importants en faveur de la navigation et continue à le faire. Ainsi, elle se porte garante pour les investissements faits dans la flotte maritime suisse (crédit cadre de 1,1 milliard de francs jusqu'en 2017). En ce qui concerne les voies fluviales (Rhin), la Confédération a investi jusqu'ici quelque 170 millions de francs pour différents aménagements (suppression

d'obstacles, renflouages, écluses). Plus récemment, les ports rhénans suisses et leurs terminaux de transbordement ont bénéficié de subventionnements particulièrement importants. Dans le cadre de la politique du transfert du trafic marchandises, la Confédération soutient la navigation: les conteneurs qui arrivent en Suisse par le Rhin et qui sont ensuite acheminés par le rail bénéficient par exemple de subventions. Quant à la navigation touristique sur les lacs et les canaux en Suisse, elle a également bénéficié d'aides financières de la Confédération, grâce à la loi sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne (LIM).[1]

Sur le plan international, la Suisse est membre de plein droit de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR). Les champs d'intervention de cette commission portent principalement sur la régulation du trafic, la sécurité et la protection de l'environnement. Même si les attributions de cette commission sont régulièrement remises en question par l'Union européenne, la CCNR reste l'autorité de référence pour les affaires rhénanes et la Suisse continue d'y apporter son soutien. Par ailleurs, la Confédération est également présente dans d'autres organismes internationaux (OMI[2]*, CEE/ONU*[3]*) et participe aux conférences intergouvernementales ad hoc (Forum international des Transports, FIT).*

Le Conseil fédéral veut poursuivre ce qui a été fait jusqu'ici et le compléter de façon ciblée par des mesures ponctuelles

Partant de ces considérations et conscient des avantages économiques et environnementaux que peut offrir le transport par bateaux, le Conseil fédéral propose de développer une politique de navigation sur les acquis, en se concentrant sur les pôles stratégiques que sont la navigation rhénane et la navigation maritime.

Cette politique porte pour l'essentiel sur les trois axes prioritaires suivants:

- *optimiser les conditions auxquelles est soumis le transport de marchandises sur le Rhin, en visant à une intégration intermodale encore plus poussée;*
- *participer activement aux travaux de normalisation en matière de sécurité et de protection de l'environnement, en particulier en ce qui concerne le transport de matières dangereuses;*
- *assurer que la navigation suisse puisse continuer à bénéficier de l'accès libre à la mer et opérer dans un cadre juridique optimal. C'est en siégeant dans les instances internationales que la Suisse pourra défendre au mieux ses intérêts et qu'une influence pourra être exercée sur la définition des règles internationales applicables aux trafics rhénan et maritime.*

Les mesures prises jusqu'à ce jour ont montré leur efficacité et il est judicieux de continuer dans ce sens. Il s'agit d'une part d'allouer des aides financières ponctuelles en faveur d'infrastructures (installations portuaires, amélioration des voies

1 Loi du 21 mars 1997 sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne (LIM; RO **1997** 2995); substituée par la Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur la politique régionale (LPR; RS **901.0**)
2 OMI: Organisation maritime internationale.
3 CEE/ONU: Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

navigables), d'indemniser les opérateurs (mesures en faveur du trafic combiné des marchandises) ou encore de garantir des prêts pour soutenir le développement de la flotte maritime suisse (système des crédits de cautionnement). Il convient, d'autre part, de prendre un certain nombre d'autres mesures qui touchent aux conditions générales et qui permettent à la navigation de fonctionner de façon optimale dans un monde globalisé.

Afin de mettre en œuvre les principes directeurs de la future politique de navigation, le Conseil fédéral propose de compléter les mesures existantes par de nouvelles mesures:

Conditions générales

- *Engagement renforcé sur la scène internationale, en particulier auprès de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR).*
- *Participation de la Suisse aux programmes de la CE pour le développement des voies navigables en Europe (NAIADES, PLATINA).*
- *Ajout d'une partie spécifique à la navigation dans le plan sectoriel des transports.*

Navigation sur le Rhin

- *Crédits de cautionnement pour la flotte rhénane suisse.*
- *Reconnaissance – et soutien en cas de besoin – des ports d'importance nationale.*

Navigation intérieure en Suisse

- *Réintroduction du remboursement de la surtaxe sur les carburants pour les entreprises de transport de marchandises sur les lacs et les rivières.*
- *Aides pour la navigation touristique sur les lacs et les rivières.*

Les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures ne sont toutefois pas disponibles actuellement.

Table des matières

Condensé **6936**

Liste des abréviations **6941**

1 Introduction **6943**

1.1 Contexte général et objectifs du rapport 6943

1.2 Politiques actuelles en matière de navigation 6944

2 Situation actuelle **6948**

2.1 Navigation rhénane 6948

2.1.1 Contexte 6948

2.1.2 Cadre de régulation – Bases légales 6949

2.1.3 Dimension économique 6951

2.1.4 Aides publiques 6958

2.1.5 Environnement et développement durable 6962

2.1.6 Sécurité technique et mesures de sûreté 6964

2.2 Navigation maritime 6967

2.2.1 Contexte 6967

2.2.2 Cadre de régulation – Bases légales 6970

2.2.3 Dimension économique 6970

2.2.4 Aides publiques 6972

2.2.5 Environnement et développement durable 6972

2.2.6 Sécurité technique et mesures de sûreté 6973

2.3 Navigation intérieure (en Suisse et sur les eaux frontalières) 6974

2.3.1 Contexte 6974

2.3.2 Cadre de régulation – Bases légales 6974

2.3.3 Dimension économique 6977

2.3.4 Aides publiques 6979

2.3.5 Environnement et développement durable 6979

2.3.6 Sécurité technique et mesures de sûreté 6980

3 Perspectives **6980**

3.1 Conditions-cadres 6982

3.1.1 Voies navigables 6982

3.1.2 Installations portuaires 6984

3.1.3 Formation et cadre professionnel 6985

3.1.4 Environnement 6988

3.1.5 Sécurité 6989

3.1.6 Mesures de sûreté 6992

3.1.7 Coopération internationale 6993

3.2 Navigation rhénane 6994

3.3 Navigation maritime 6998

3.4 Navigation intérieure 7001

4 Politique en matière de navigation **7004**
4.1 Principes directeurs 7005
4.2 Mise en œuvre 7006

Annexes
1 Méthodologie 7010
2 Facts & Figures 7012
3 Sources et bibliographie 7026
4 Principales commissions internationales traitant de la navigation fluviale en Europe 7027
5 Interventions parlementaires récentes relatives à la navigation 7028

Liste des abréviations

ADN	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure
ADNR	Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin
AESN	Association des entreprises suisses de navigation
AIS	*Automatic Identification System:* système automatique d'identification de bateaux
AM	Acte de Mannheim
CCNR	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
CD	Commission du Danube
CE	Communauté européenne
CEE/ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CEMT	Conférence européenne des Ministres des transports (devenue, à partir de 2007, le Forum international des transports > FIT)
CGT	Conception globale des transports
CIPAIS	*Commissione Internazionale per la Protezione delle Acque Italo-Svizzere*
CIPEL	Commission internationale pour la protection des eaux du Léman
CIPR	Commission internationale pour la protection du Rhin
CM-LL	Commission mixte consultative pour la navigation sur le lac Léman
CM-LM	*Commissione mista Italia – Svizzera per la navigazione sul lago di Lugano e sul Lago Maggiore*
COLREG	*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*
CSI	*Container Security Initiative*
CSO	*Company Security Officer*
DCE	Directive-cadre sur l'eau
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DWT	*Deadweight Ton* (> TPL)
ECDIS	*Electronic Chart Display and Information System:* système électronique de cartographie et d'information
FIT	Forum international des transports (anciennement > CEMT)
HBL	*Hafenbahnen des Kantons Basel-Landschaft:* chemins de fer portuaires du canton de Bâle-Campagne
HBS	*Hafenbahnen des Kantons Basel-Stadt:* chemins de fer portuaires du canton de Bâle-Ville
IGKB	*Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee*
IMB	*International Maritime Bureau*
ISKB	*Internationale Bodensee-Schifffahrtskommission*
ISM	*International Safety Management*
ISPS	*International Ship an Port Facility Security*

LNI	Loi fédérale sur la navigation intérieure (RS *747.201*)
LuMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (RS *725.116.2*)
MARPOL	*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*
MEPC	*Marine Environment Protection Committee*
MLC	*Maritime Labour Convention*
NAIADES	Programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables
OCB	Ordonnance sur la construction des bateaux (RS *747.201.7*)
OEMB	Ordonnance sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses (RS *747.201.3)*
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
OFPP	Office fédéral de la protection de la population
OFT	Office fédéral des transports
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
ONI	Ordonnance sur la navigation intérieure (RS *747.201.1*)
OSPAR	Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est
OTC	Ordonnance sur le trafic combiné (RS *742.149*)
PFSO	*Port Facility Security Officer*
PIC	Protection des infrastructures critiques
PLATINA	Plate-forme pour l'implémentation du projet NAIADES
PRS	Ports rhénans suisses
PST	Plan sectoriel des transports
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
RSD	*Rheinschifffahrtsdirektion Basel:* Direction de la navigation rhénane, Bâle
SOLAS	*International Convention for the Safety of Life at Sea*
SSO	*Ship Security Officer*
STCW	*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*
TCNA	Trafic combiné non accompagné
TEU	*Twenty Foot Equivalent Unit* (> EVP)
tkm	Tonne-kilomètre
TPL	Tonne de port en lourd: capacité portante; poids total se composant de la cargaison, du pétrole de soute, des lubrifiants et du ravitaillement qu'un bateau peut transporter en franc bord d'été (=DWT)

Rapport

1 Introduction

1.1 Contexte général et objectifs du rapport

La navigation: un mode de transport sûr et respectueux de l'environnement

La navigation est le mode de transport le plus sûr avec le rail. Ce mode de transport s'inscrit dans les politiques de développement durable par sa contribution à la croissance économique et les nuisances relativement faibles qu'il occasionne[4].

La navigation fait partie du système des transports et, partant, du système économique

Pour la Suisse, l'importance économique et commerciale du transport maritime et de la navigation intérieure est avérée, notamment en ce qui concerne la flotte sous pavillon helvétique et les marchandises transitant par le Rhin. Les voies navigables comptent parmi les éléments constitutifs du système de transport, même si pour la Suisse, le transport par bateaux est de moindre importance (en termes de valeur et de volume acheminés) en comparaison du rail ou de la route.

Le secteur de la navigation est appelé à une forte croissance

La révision à mi-parcours du Livre blanc[5] de la Commission européenne a confirmé que l'importance des transports liés aux voies fluviales et maritimes croissait de manière disproportionnée en Europe, notamment depuis l'entrée des nouveaux Etats en 2004: la navigation côtière en particulier, mais aussi la navigation intérieure constituent un mode de transport au fort potentiel de croissance. En Belgique, par exemple, on a constaté que le trafic marchandises (en tkm) en navigation intérieure augmentait de 50 % entre 1997 et 2004. Ces perspectives de croissance pourraient toutefois devoir être révisées en fonction des développements de la crise économique mondiale qui sévit actuellement.

Efforts accrus pour encourager la navigation au niveau européen

La Suisse est membre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et intégrée, en raison de considérations géopolitiques, au système de transport européen. Elle suit donc avec grand intérêt les réflexions et les développements en cours dans les pays voisins, par exemple la volonté de la Communauté européenne (CE) de promouvoir le transport par voies navigables[6]. Si ce mode se développe effectivement de façon importante chez nos voisins, cela pourrait entraîner des incidences à moyen et long terme, non seulement sur notre système de transport, mais également sur le plan économique, voire politique.

4 La faible nocivité du transport par bateau est néanmoins controversée et doit être relativisée. Selon certaines études (IMO. *air pollution from ships' emissions*. 2008), le fuel lourd utilisé par les navires de haute mer produit une quantité importante de dioxydes de soufre et d'azote.

5 Commission européenne. *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*. 2001 *COM(2001) 370* final, et *«Pour une Europe en mouvement» COM(2006) 314* final.

6 Programme d'action de la Commission européenne NAIADES (navigation intérieure: Actions et Développement en Europe).

Rapport sur la navigation: une contribution au *plan sectoriel des transports*

A l'instar du rapport qui avait été réalisé en 2004 sur la politique aéronautique[7], le Conseil fédéral a fait un état de la situation sur la navigation suisse; il présente des perspectives de développement dans ce domaine. Ce rapport apporte une réponse aux interventions parlementaires[8] liées au sujet et constitue un document de référence et une contribution au *plan sectoriel des transports (PST)*[9]. Se fondant sur une évaluation globale de la situation, le Conseil fédéral présente ainsi les grandes lignes de la future politique suisse en matière de navigation.

1.2 Politiques actuelles en matière de navigation

La politique menée par la Confédération en matière de navigation est empreinte de pragmatisme et motivée en premier lieu par des considérations économiques. Il n'existe pas à proprement parler de politique de transport spécifique de la navigation. La navigation comme mode de transport représente un instrument (flotte, infrastructures) au service des intérêts économiques du pays; un instrument caractérisé toutefois par le fait qu'il se trouve pour l'essentiel hors de nos frontières.

Si la Confédération n'a pas mené jusqu'ici de véritable politique spécifique de la navigation, cela peut s'expliquer par «l'évidence géographique». Pour la Suisse, pays montagneux et sans accès direct à la mer, les affaires maritimes ont longtemps été insignifiantes. Cela a quelque peu changé depuis la Seconde Guerre mondiale. Il a fallu en effet pouvoir assurer l'approvisionnement du pays en cas de crise, et c'est donc de cette époque que date la création d'une flotte maritime battant pavillon suisse.

La Confédération soutient, par des mesures financières et légales, ces instruments indispensables à l'approvisionnement du pays. Ce soutien peut prendre la forme de mesures politiques et diplomatiques (p. ex. accords internationaux). Dans ce cas, la Confédération joue un rôle de négociateur, de facilitateur et de coordinateur.

La navigation maritime revêt une importance économique notable

Bien que la Suisse soit un pays sans accès à la mer, elle dispose, pour des raisons de politique d'approvisionnement, de son propre pavillon maritime depuis la Seconde Guerre mondiale. Après la guerre, le statut juridique de cette flotte est passé du droit de nécessité au droit ordinaire. Il ne faut pas sous-estimer l'importance des 36 navires battant pavillon suisse, car ils offrent une capacité de transport de près d'un million de tonnes. La flotte maritime sous pavillon suisse est plus importante des points de vue économique et de la politique d'approvisionnement que de celui de la politique des transports, puisqu'en temps de paix, il y a suffisamment de capacités disponibles.

L'Organisation maritime internationale (OMI, institution spécialisée de l'ONU) crée des réglementations pour la navigation maritime des Etats participants. En tant que membre de l'OMI, la Suisse exerce depuis 1958 son influence sur les mécanismes de régulation dans le domaine de la navigation en mer: sécurité, prévention de la

7 *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004* (FF **2005** 1655).
8 Cf. annexe 5.
9 Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC. *Plan sectoriel des transports, partie Programme.* Berne, avril 2006.

pollution de la mer, questions de responsabilité civile, etc. L'Union européenne vise également à faire partie de cette organisation, notamment parce qu'elle est active en matière de navigation maritime et qu'elle édicte des directives et des réglementations pour la communauté internationale, spécialement dans les domaines de la technique et de la protection environnementale des océans. Cela étant, on court le risque que des standards différents soient élaborés au niveau mondial.

Dans le contexte maritime, l'Organisation internationale du travail (OIT) à Genève joue également un rôle important pour la navigation suisse. Depuis ses débuts, l'OIT a promulgué des conventions et des recommandations dans le domaine du droit du travail des gens de mer. Sachant que les professions des gens de mer font partie des activités les plus soumises à la mondialisation et que la pénurie en personnel s'aggrave, l'organisation a constaté qu'il était indispensable de disposer de réglementations internationales pour protéger les employés. En 2006, elle a adopté une convention du travail maritime qui doit remplacer les quelque 60 conventions et recommandations en vigueur. Pour l'instant, cette convention n'a été ratifiée que par quelques Etats; cela s'explique a priori par sa réglementation globale. La Suisse prépare sa ratification; celle-ci devrait être accomplie au plus tard en 2011.

Le Rhin permet à la Suisse d'accéder à la mer

L'accès de la Suisse à la mer, en plus du rail et de la route, est surtout assuré par le Rhin, entre Bâle et Rotterdam. Cette voie navigable – la plus importante d'Europe – constitue donc également un élément essentiel pour l'approvisionnement et les échanges commerciaux de la Suisse. De nombreuses marchandises et beaucoup de produits pétroliers sont acheminés entre les ports des deux Bâle et Rheinfelden, puis transbordés entre la Suisse et les Etats limitrophes du Rhin. Il est à noter par ailleurs qu'une part croissante des transports et des transbordements concerne des biens de consommation.

Pour le trafic à travers les Alpes, les ports rhénans suisses sont des points stratégiques en tant que points de départ et terminus de la navigation européenne sur le Rhin. L'intégration de la navigation intérieure dans le trafic combiné européen favorise un transfert avantageux et renforcé vers les modes de transport non routiers.

La navigation rhénane bénéficie d'aides publiques dont l'importance peut varier selon les années. Il peut s'agir d'investissements directs dans les aménagements de la voie navigable (approfondissement de chenaux, écluses), de mesures d'encouragement (mesures incitatives) sous forme de subventions versées aux opérateurs de transport de marchandises, ou encore de contributions à la construction de terminaux de transbordement pour le trafic combiné.

En matière de régulation, l'acteur principal de la navigation sur le Rhin est la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR). Outre la Suisse, les Etats membres de la CCNR sont la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique. Etant donné que la navigation sur le Rhin revêt une grande importance pour la Suisse, tant pour des raisons de politique des transports que pour des raisons économiques et de politique d'approvisionnement, la Confédération est active au sein de la CCNR et vise à ce que celle-ci reste forte et efficace.

L'Union européenne mène une politique volontariste en faveur des voies navigables

L'Union européenne est particulièrement sensible aux enjeux et au potentiel de développement du transport par voies navigables, comme le fut la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)[10].

Vu les difficultés à trouver des solutions financièrement acceptables visant à délester les transports terrestres (route, rail), la Commission européenne a lancé le programme NAIADES, qui comprend de nombreuses mesures de soutien concernant *les marchés, la flotte, l'emploi, la qualification, l'infrastructure* et *l'image*[11]. Ce programme, dont la mise en œuvre de devrait être réalisée entre 2006 et 2013, comprend au total 14 actions, réparties en mesures législatives, techniques et opérationnelles. Un premier rapport d'activité sur la mise en œuvre de NAIADES a été publié par la Commission le 5 décembre 2007[12].

La Communauté européenne participe intensivement à la réglementation juridique de la navigation intérieure. Elle collabore de plus en plus avec la CCNR et la Commission du Danube. L'importance de la navigation intérieure dans le trafic global a déjà été mise en évidence dans le Livre blanc de 2001 sur la politique commune des transports[13]: le but principal était d'améliorer l'interconnexion de la navigation maritime, de la navigation intérieure et du trafic ferroviaire. Mais il s'agissait également de mettre en place les autoroutes de la mer (*motorways of the sea*) pour le trafic maritime à courtes distances et la navigation côtière et de relier les ports à l'arrière-pays[14]. L'aménagement du trafic maritime à courtes distances peut en outre contribuer à maîtriser l'augmentation des transports de marchandises sur la route, à équilibrer la répartition du trafic entre les différents modes de transport, à éviter les goulets d'étranglement et à favoriser le développement durable et la sécurité.

La navigation intérieure en Suisse est avant tout dévolue au trafic touristique et aux loisirs

A l'intérieur de nos frontières, les voies navigables ne font pas l'objet d'une véritable politique des transports. Cela s'explique à nouveau par des contraintes géographiques (topographie avec d'importantes déclivités), mais aussi par les objectifs prioritaires dévolus au système hydrologique suisse. Les cours d'eau (lacs et rivières) sont en effet d'abord voués à la production énergétique (centrales hydroélectriques et nucléaires) et aux loisirs (navigation de plaisance, tourisme). De

10 Voir*: Les actions récentes de la CEMT dans le domaine des transports par voies navigables* [CEMT – Conférence de Bucarest, 14.9.2006]. A noter que la CEMT n'existe plus en tant que telle, mais qu'elle a été remplacée par le Forum international des Transports (FIT).

11 Communication de la Commission du 17 janvier 2006 sur la promotion du transport par voies navigables «NAIADES» – Un programme d'action européen intégré pourle transport par voies navigables, *COM(2006) 6* final (cf. site internet: http://www.naiades.info/).

12 Communication de la Commission – Premier Rapport d'activité sur la mise en œuvre du programme d'action NAIADES pour la promotion du transport par voies navigables, *COM(2007) 770* final.

13 Livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001: «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», *COM(2001) 370* final.

14 *Programme pour la promotion du trafic maritime à courtes distances, COM (2003) 155* final, et *Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur le transport maritime à courte distance*, *COM (2004) 453* final.

surcroît, ces milieux aquatiques représentent des écosystèmes fragiles et fortement protégés.

A côté de ces politiques énergétique et environnementale, la Confédération[15] s'implique aussi – mais cette fois-ci dans le cadre de la politique des transports – dans le domaine de la navigation en octroyant des aides ponctuelles et subsidiaires au transport de passagers sur les lacs suisses (subventions au trafic régional: contributions directes versées aux entreprises de navigation). Il faut toutefois tenir compte du fait qu'avec les mesures d'économies en matière de fonds publics, le soutien apporté aux entreprises de navigation est soumis à une pression croissante.

La Confédération veille au maintien et au développement des voies navigables et de la flotte. A ce titre, elle assure un rôle de régulation en définissant les conditions qui régissent la navigation sur les eaux intérieures (octroi d'autorisations, définition des normes de sécurité et des règles du trafic, etc.), aussi bien en Suisse que par-delà nos frontières.

En Suisse, la navigation intérieure joue principalement un rôle pour le transport public de voyageurs, pour le tourisme et les loisirs. Par conséquent, une grande partie de la navigation sur les lacs suisses fait partie intégrante du système des transports publics.

Dans le domaine du trafic marchandises, la navigation intérieure peut jouer un rôle utile et pourrait être mise en valeur en tant que solution de rechange économique et écologique au transport routier surchargé[16]. Etant donné les conditions topographiques, la navigation marchande intérieure est importante avant tout dans le cadre de la navigation internationale sur le Rhin, jusqu'aux ports rhénans en aval de Rheinfelden. Les autres eaux intérieures suisses sont utilisées uniquement de manière restreinte pour le trafic marchandises (p. ex. pour transporter des matériaux de construction tels que le gravier).

15 Les questions relatives à la navigation sont du ressort de la Confédération (art. 87 Cst: *«La législation sur le transport ferroviaire, les téléphériques, la navigation, l'aviation et la navigation spatiale relève de la compétence de la Confédération.»*).

16 Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) spécifie que la navigation et ses composantes font partie intégrante des domaines à prendre en compte dans le cadre des principes et des objectifs de la politique des transports. Son rôle est mentionné spécialement en tant qu'instrument de transfert du trafic dans le secteur du trafic combiné (ordonnance sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, RS **172.217.1**).

2 Situation actuelle

2.1 Navigation rhénane

2.1.1 Contexte

L'importance de la navigation à fort tonnage sur le Rhin remonte à l'Acte final du congrès de Vienne de 1815. C'est là qu'a été ancré le principe de la libre navigation en eaux internationales.

Le libre accès de la Suisse à la mer est garanti

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a été instituée afin de mettre en œuvre et de surveiller la liberté de la navigation. La commission a tenu sa première séance en 1816 à Mayence. L'Acte de Mayence a été accepté en 1831. Il a concrétisé la libre navigation et contenait des dispositions sur les principes et la réglementation, notamment au niveau policier pour la navigation rhénane. Afin de tenir compte des changements techniques, économiques et politiques survenus dans l'intervalle, l'Acte de Mannheim (AM)[17] a été adopté le 17 octobre 1868. L'art. 1 de cet acte, mis à jour par différents protocoles additionnels et encore en vigueur aujourd'hui, décrit la libre navigation comme suit:

> «La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation …»

Membre à part entière de la CCNR, la Suisse possède un droit de veto

L'Acte de Mannheim garantit ainsi à la Suisse un accès libre et gratuit à la mer et crée un marché intégré avec des prescriptions identiques pour tous les pays membres de la CCNR (Suisse, France, Allemagne, Pays-Bas et Belgique). Il établit aussi que les décisions unanimes sont contraignantes (art. 46), ce qui signifie *de facto* que chaque Etat membre bénéficie du droit de veto. La Suisse a donc le même statut que les autres Etats et peut participer aux décisions concernant l'ensemble du Rhin en aval de Bâle.

Grâce à ce cadre juridique et à l'excellent travail de la CCNR, la navigation sur le Rhin a pris un essor gigantesque: 70 % de tous les transports fluviaux européens se déroulent sur le Rhin.

La Communauté européenne concurrence de plus en plus la CCNR

Le fait que la CCNR soit compétente au niveau spécialisé et qu'elle puisse à elle seule établir la législation est remis en question par la Communauté européenne (CE). Cela d'autant plus que tous les Etats membres de la Commission font partie de l'Union européenne, à l'exception de la Suisse. Cela mène à des tensions entre les deux organisations. Dans ce contexte, les décisions de la CE ne sont pas toujours cohérentes: par exemple, sur le plan des prescriptions de construction, la CE a repris

17 RS **0.747.224.101**

le règlement de visite des bateaux du Rhin[18] presque sans aucune modification, tout en édictant ses propres prescriptions sur les gaz d'échappement, qui s'écartent de celles de la CCNR. En ce qui concerne le transport de matières dangereuses, la CE se limite, dans sa directive-cadre sur les marchandises dangereuses[19], à renvoyer à l'accord de la CEE/ONU[20] (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, ADN) et renonce à ses propres prescriptions ou à renvoyer aux prescriptions émises par la CCNR (ADNR).

Il existe en outre d'autres acteurs avec une influence limitée

La CCNR et la CE sont les deux acteurs principaux de la navigation intérieure européenne. Il existe en outre d'autres commissions qui traitent de la navigation fluviale[21] telles que les Commissions du Danube, de la Moselle ou de la Sava. A la différence de la commission de la Moselle et de la Sava, celle du Danube n'est pas habilitée à prendre des décisions contraignantes pour les gouvernements.

La CEE/ONU est également un acteur important de la navigation intérieure européenne. Cette organisation onusienne regroupe tous les Etats européens, les USA, le Canada et quelques autres pays. En navigation intérieure, elle est d'une grande importance en ce qui concerne le transport de matières dangereuses. L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) est entré en vigueur le 29 février 2008, devenant contraignant pour les Etats signataires et membres de la CE. Outre l'ADN, la CEE/ONU a adopté de nombreuses recommandations qui correspondent pour l'essentiel aux dispositions de la CCNR.

2.1.2 Cadre de régulation – Bases légales

La CCNR est seule compétente pour édicter des prescriptions en matière de navigation intérieure sur le Rhin en aval de Bâle. Ces prescriptions sont toutefois valables uniquement pour les bateaux; elles ne s'étendent donc ni aux rives ni aux installations portuaires.

Les Ports rhénans suisses (PRS) jouent un rôle central dans l'application des décisions de la CCNR

Tous les Etats membres sont tenus de transposer dans le droit national, simultanément et avec la même teneur, les décisions juridiques prises dans le cadre de la CCNR. En Suisse, l'entrée en vigueur se fait, conformément à l'art. 28 de la loi fédérale sur la navigation intérieure (LNI)[22], moyennant une ordonnance du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ou de l'Office fédéral des transports (OFT). Il incombe aux cantons de veiller à l'exécution de ces prescriptions. Ceux-ci ont, moyennant une convention

18 RS **747.224.131** (n'est publié ni dans le RO ni dans le RS, peut être obtenu auprès de l'OFCL).
19 Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.
20 Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
21 Cf. annexe 4 (Principales commissions internationales traitant de la navigation fluviale en Europe).
22 RS **747.201**

entre les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne et d'Argovie sur l'exécution commune des prescriptions fédérales en matière de navigation sur le Rhin entre Bâle et Rheinfelden[23], transmis aux Ports rhénans suisses (PRS)[24] leurs compétences concernant l'exécution desdites prescriptions. Les PRS sont donc l'autorité de police nautique, la commission d'enquête des bateaux, l'office de jaugeage, la commission de contrôle des patentes, l'instance d'approbation pour toutes les constructions (y compris les installations ferroviaires) dans la zone portuaire et l'autorité d'exécution de la loi fédérale sur le registre des bateaux. Cela explique la grande importance des PRS dans le domaine de la navigation suisse sur le Rhin.

La réglementation de la CCNR est exemplaire dans les domaines de la sécurité et de l'écologie

Grâce à sa longue expérience, la CCNR est parvenue à élaborer et à mettre à jour en permanence un règlement exhaustif[25] qui fait office de modèle pour toute la navigation intérieure européenne. Ces prescriptions garantissent une sécurité élevée et contiennent également des dispositions strictes quant à la protection de l'environnement. Elles ont été reprises intégralement ou en partie par les différentes commissions fluviales et par la CE. Il en découle une harmonisation des prescriptions européennes que la CCNR soutient activement et pour lesquelles elle assure un rôle dirigeant, ce qui implique toutefois des conflits potentiels.

Restriction de la liberté de navigation

Afin de circuler sur le Rhin, les bateaux doivent répondre d'une part aux directives de la CCNR, et d'autre part disposer d'un document faisant état de leur appartenance à la navigation rhénane. Le respect des prescriptions de la CCNR est confirmé par une attestation de navigabilité. Une commission rhénane d'examen des bateaux délivre ce document après avoir vérifié préalablement la conformité du bateau concerné.

Le certificat d'appartenance à la navigation rhénane a été introduit en 1979 par le protocole additionnel numéro 2[26] de l'acte de Mannheim. Ce protocole limite la libre navigation et réserve le transport de marchandises et de voyageurs aux bateaux qui appartiennent à la navigation rhénane.

Cette restriction de la libre navigation s'est faite dans la perspective de l'ouverture du canal reliant le Main au Danube en septembre 1992 et avait pour but d'éloigner la concurrence attendue de l'Europe centrale et de l'Est (à l'époque, le commerce était encore dirigée par l'Etat dans ces pays).

Le document d'appartenance à la navigation rhénane ne peut être octroyé qu'aux bateaux qui ont une vraie relation avec l'Etat en question. Le même protocole additionnel dispose que les bateaux battant pavillon de tout autre Etat membre de la Communauté économique européenne sont traités de la même manière que les bateaux appartenant à la navigation rhénane. Ces réglementations ont permis à la Suisse de conserver son droit de naviguer sur l'ensemble du réseau des voies fluvia-

23 RS **747.224.012**

24 Les ports rhénans des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne ont fondé au 1er janvier 2008, par une convention intercantonale, les ports rhénans suisses (PRS) (anciennement: *Rheinschifffahrtsdirektion (RSD)*).

25 http://www.ccr-zkr.org/

26 RS **0.747.224.101.2**

les de la CE. A l'inverse, seuls les bateaux qui ont un certificat de navigabilité, outre l'acte d'appartenance, sont autorisés à circuler sur le Rhin.

Des règlements harmonisés réduisent les obstacles et augmentent la compétitivité

Dans la perspective de la promotion de la navigation intérieure et de la suppression des obstacles de tout genre, les différentes prescriptions font l'objet d'harmonisations depuis plusieurs années. Ces prescriptions harmonisées permettent la reconnaissance réciproque de documents tels que les permis de navigation ou les permis de conduire des bateaux. Afin que cette reconnaissance soit possible, et pour pouvoir constater l'équivalence des documents, la CCNR a décidé d'intégrer les prescriptions de procédure ad hoc au protocole additionnel nº 7[27]. Ce protocole est entré en vigueur le 1er décembre 2004 après que la Suisse l'a ratifié, le 19 mai 2004. Désormais, les conditions juridiques permettent de créer un marché de la navigation intérieure harmonisé au niveau européen. Le but est de promouvoir davantage ce mode de transport.

2.1.3 Dimension économique

Le Rhin est la voie fluviale la plus fréquentée d'Europe; il est un mode de transport important pour le commerce extérieur suisse. Ce sont environ 200 millions de tonnes de marchandises qui y sont transportées annuellement.

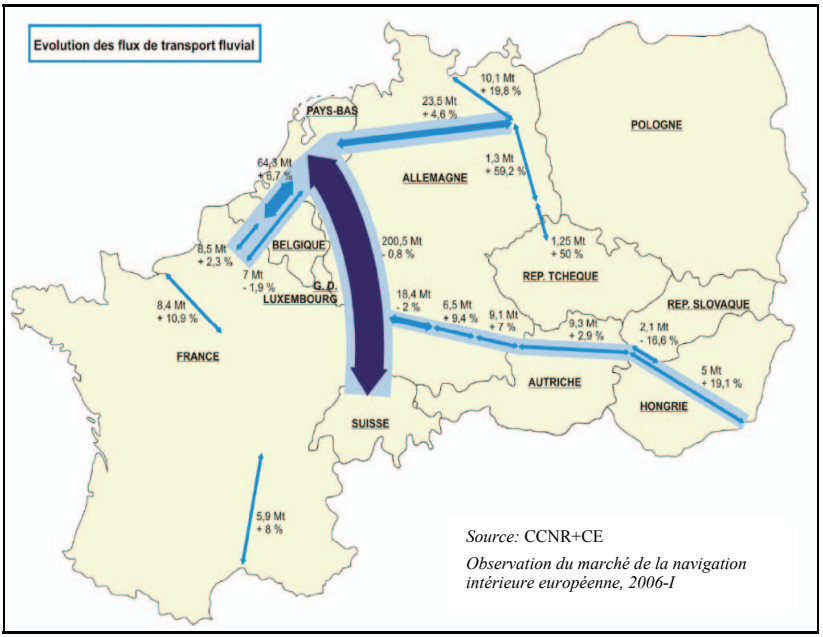
Au 31 décembre 2008, la flotte rhénane suisse était composée des unités suivantes:

- 67 bateaux pour le transport de marchandises
- 61 bateaux pour le transport de passagers
- 20 bateaux spéciaux.

27 FF **2003** 3579

Figure 1

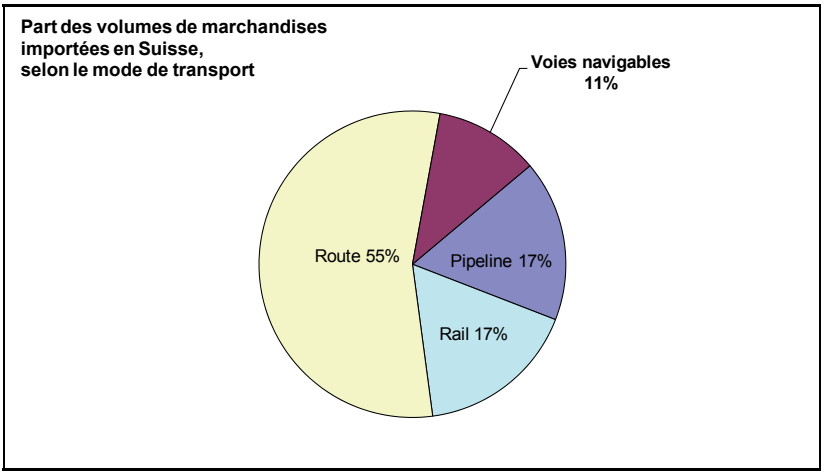
Volumes et évolution des flux de transport fluvial en Europe (2004–2005)

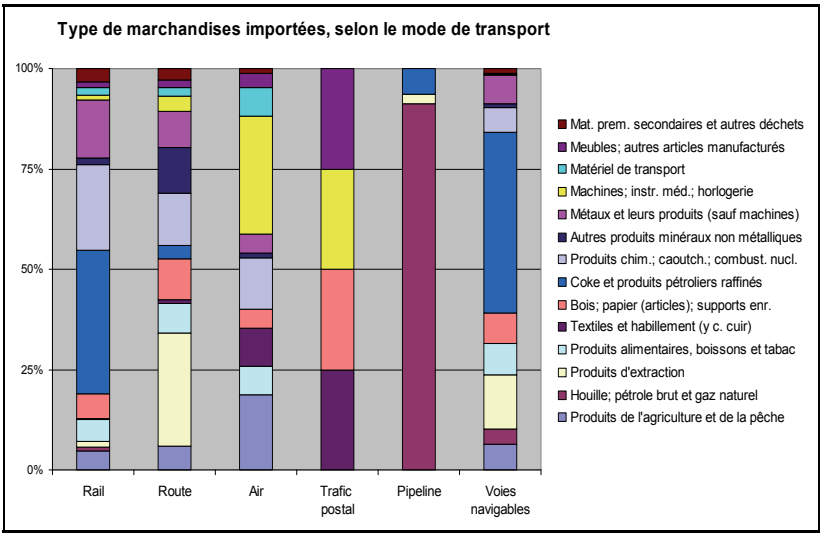


La navigation sur le Rhin joue un rôle important pour l'acheminement des marchandises (import/export). En ce qui concerne les importations, plus de 10 % des marchandises qui entrent en Suisse transitent par le Rhin (5,6 millions de tonnes sur un total d'environ 50 millions). Il s'agit principalement de marchandises en vrac telles que pétrole, produits à base d'huile minérale, combustibles minéraux et engrais.

Figure 2

Part des importations de marchandises en Suisse selon le mode de transport et selon le type de marchandises (année 2008)[28]





Source: Administration fédérale des douanes (AFD) © Office fédéral des transports (OFT)

28 Cf. annexe 2, Tab. 1 (statistique du commerce extérieur de l'Administration fédérale des douanes, importations/exportations par groupes de marchandises), http://www.ezv.admin.ch.

La répartition des tâches entre les modes de transport est très différenciée. Cela s'explique principalement par le fait que chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients en ce qui concerne les coûts, la vitesse, la sécurité, la ponctualité, la souplesse et d'autres caractéristiques importantes pour la concurrence.

Sur de longues distances la navigation intérieure est un mode de transport économique et écologique

L'avantage de la navigation réside dans le fait qu'elle permet d'acheminer de grandes quantités de marchandises dans des conteneurs volumineux, sur de grandes distances. De plus, le besoin en personnel est faible et les coûts du carburant sont bas en raison de la faible consommation énergétique par unité de poids. Ces avantages sont positifs pour l'économie. Comparativement aux transports directs de marchandises par le rail ou par la route, les opérations de transbordement supplémentaires nécessaires avec la navigation diminuent quelque peu les avantages financiers. Par ailleurs, les périodes de hautes et de basses eaux se répercutent négativement sur le trafic de la navigation.

Le transport fluvial est non seulement économique, mais aussi respectueux de l'environnement. Les voies fluviales disposent en outre de capacités disponibles, de sorte qu'il n'y a pour ainsi dire jamais d'engorgements. Enfin, le transport par voie fluviale est écologique de par ses faibles nuisances sonores, sa faible consommation de carburant et un degré élevé de sécurité. En termes de coûts externes (sécurité, nuisances sonores et pollution atmosphérique), une étude comparative allemande a montré le bon positionnement de la navigation intérieure par rapport au rail et à la route pour le transport de marchandises[29].

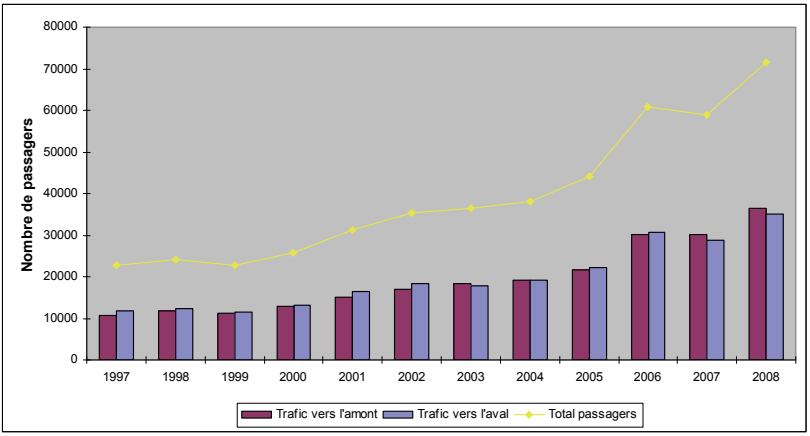
Il y a toujours plus de bateaux-hôtels suisses sur les voies navigables européennes

Mentionnons encore que sur les voies fluviales européennes, une cinquantaine de bateaux-hôtels battent pavillon suisse, ce qui représente plus de 6000 lits. Dans ce secteur, la Suisse est l'un des pays phares en Europe. Le nombre de passagers et d'hôtels-bateaux devrait encore augmenter à l'avenir.

29 PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde. *Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße. 2007*. (Cf. annexe 2, figures 9 et 10).

Figure 3

Passagers en cabine sur les bateaux en navigation internationale sur le Rhin (1997–2008)



Source: Direction des ports rhénans suisses, Bâle (RSD) © Office fédéral des transports (OFT)

Les ports rhénans suisses sont des plaques tournantes complexes et des acteurs importants du trafic combiné

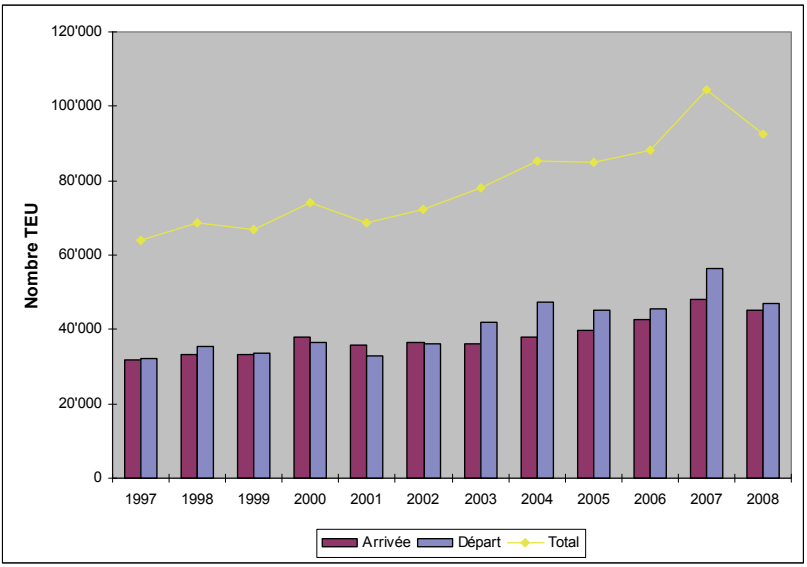
Les installations portuaires en Suisse se situent dans les cantons de Bâle-Ville (Kleinhüningen et St. Johann) et de Bâle-Campagne (Birsfelden et Auhafen Muttenz). Ces quatre ports constituent, sur plus de 1,3 million de m^2, les ports rhénans suisses (PRS). 1500 personnes y transbordent chaque année 7 millions de tonnes de marchandises.

Les chemins de fer portuaires du canton de Bâle-Ville (HBS) et du canton de Bâle-Campagne (HBL) disposent de plus de 100 km de voies, qui ont permis de transporter sur le rail, en 2006, plus de 67 % des marchandises transbordées depuis et vers les ports rhénans. La navigation sur le Rhin est donc un partenaire important pour les chemins de fer. Comme ces ports sont aussi très bien raccordés à la route et aux voies aériennes (EuroAirport), ils sont devenus une plaque tournante complexe et parfaitement intégrée dans les réseaux de transport européens. Les ports rhénans suisses constituent le site de transbordement le plus important du pays en matière de conteneurs (volume 2007: 104 000 TEU) et ils sont devenus un acteur incontournable du trafic combiné.

Les graphiques ci-après montrent en quelques chiffres l'importance des ports rhénans. Les écarts par rapport aux années précédentes sont dus notamment à la conjoncture, aux variations du niveau de l'eau ou à l'évolution des comportements en matière de consommation.

Figure 4

Transbordement de conteneurs dans les ports rhénans de Bâle (1997–2008)

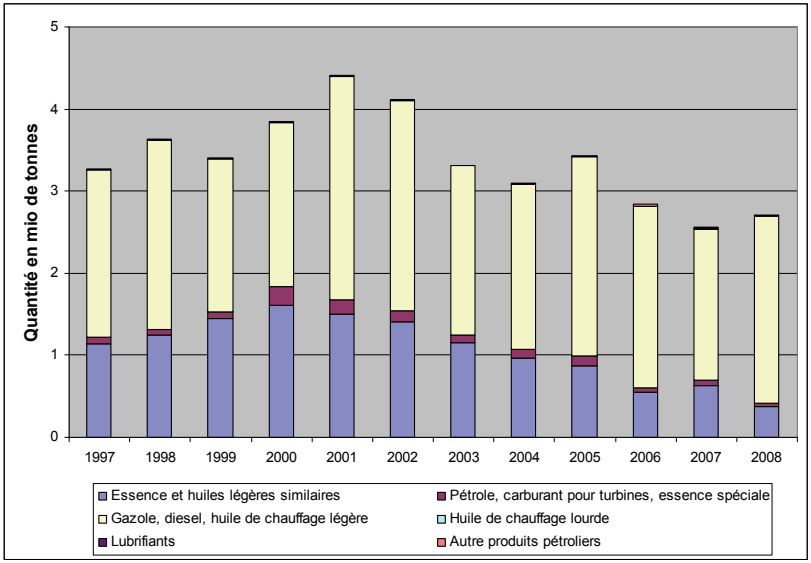


Source: Direction des ports rhénans suisses, Bâle (RSD) © Office fédéral des transports (OFT)

L'importation du principal groupe de marchandises, les huiles minérales, dépend bien entendu de différents facteurs. Un prix élevé, associé aux efforts pour réduire les émissions de CO_2, pourrait conduire à une consommation plus économe de produits pétroliers et, partant, à une baisse de leur volume d'importation. Des prix très élevés et une raréfaction des réserves pourraient, à moyen terme, conduire à une substitution en faveur du charbon, une marchandise pondéreuse prédestinée au transport fluvial.

Figure 5

Importation de produits dérivés des huiles minérales dans les ports rhénans de Bâle (1997–2008)



Source: Ports rhénans suisses (PRS) © Office fédéral des transports (OFT)

Les Ports rhénans suisses (PRS), nouvellement créés, renforcent la position de la navigation rhénane suisse sur le marché

Les ports rhénans ont renforcé leur collaboration pour affermir leur position sur le marché, promouvoir la navigation sur le Rhin et exploiter les synergies. Les ports ont été détachés des administrations cantonales et transformés en une institution commune de droit public avec sa propre personnalité juridique. Cependant, les zones portuaires restent propriété des cantons. Le siège juridique des PRS est à Birsfelden et la direction à Bâle.

Comme par le passé, les PRS se voient attribuer des tâches officielles par la Direction de la navigation sur le Rhin, sise à Bâle. Ils disposent donc toujours d'une police portuaire et de la navigation et effectuent des examens de patentes, contrôlent des bateaux et appliquent la législation fédérale en matière de navigation à fort tonnage.

La constitution des PRS assure entre autres l'avenir des ports rhénans, afin qu'ils puissent continuer de jouer efficacement leur rôle de plate-forme pour un approvisionnement durable de marchandises et de centre logistique. La fusion permet également de gérer plus efficacement les zones portuaires et de mieux représenter les intérêts en jeu, tant sur le plan national qu'international. Enfin, des synergies sont créées et des frais d'exploitation économisés.

En tant que plate-forme multifonctionnelle, les ports rhénans sont des partenaires importants pour le transfert du trafic

Le bon fonctionnement de ces plaques tournantes complexes présuppose une organisation bien rodée. Les administrations doivent planifier l'infrastructure en tenant compte des aspects de l'économie nationale et de la gestion d'entreprise, conclure des contrats de construction, de bail et de location, se charger du marketing et de la communication. Cela étant, elles doivent prendre en considération différents intérêts, parfois divergents: les ports rhénans abritent en effet des compagnies de navigation, des entreprises de transbordement, des entreprises de navigation de tourisme, des réservoirs de stockage ou encore CFF Cargo et les deux chemins de fer portuaires.

Malgré ces obstacles, les gestionnaires des ports ont toujours réussi à gérer cette plate-forme multifonctionnelle à la satisfaction de toutes les parties concernées. Notons au passage que le rail prend de plus en plus d'importance en tant que chargeur et déchargeur. La navigation sur le Rhin tient donc une place importante en tant que partenaire permettant d'atteindre les objectifs de la politique suisse de transfert.

2.1.4 Aides publiques

La promotion proprement dite de la navigation sur le Rhin par la Confédération a commencé au moment où la Suisse a intégré la CCNR, en 1920.

La Confédération a co-financé des aménagements de la voie fluviale rhénane

Peu avant, le traité de Versailles habilitait la France à construire un canal latéral au Rhin entre Bâle et Strasbourg; la Suisse s'est alors intéressée en premier lieu à améliorer la navigabilité sur le Rhin. Au cœur du projet: trouver une solution pour éliminer le seuil d'Istein («Isteiner Schwelle»), un récif aux eaux trop peu profondes en aval de Bâle. Cet obstacle a pu être levé en 1932 grâce au premier palier de retenue à Kembs, en aval de Bâle.

Après la Seconde Guerre mondiale, la Confédération a poursuivi sa participation financière à l'aménagement de la voie fluviale rhénane, d'abord en déblayant le lit du fleuve des bateaux coulés lors des combats et en réaménageant les ponts, puis en accordant des prêts à fonds perdus à l'Allemagne et à la France. Dans l'ensemble, la Confédération a versé près de 170 millions de francs pour aménager la voie fluviale rhénane (p. ex. amélioration de l'écluse de Kembs).

A l'heure actuelle, l'intérêt se porte sur le maintien de l'infrastructure et les possibilités d'améliorer les conditions de navigation, notamment par l'élimination des goulets d'étranglement. Citons par exemple la hauteur de passage sous les ponts ou la profondeur minimale de l'eau.

Pour le Haut Rhin, les efforts visant à favoriser la navigation ont été moins fructueux. Actuellement, la navigation sur le Rhin s'arrête à Rheinfelden. Il existe, certes, un traité conclu avec l'Allemagne en 1929 qui prévoit que les deux parties s'efforcent de rendre la section Bâle – lac de Constance navigable dès que les conditions économiques le permettront. Cependant, le manque d'intérêt économique, mais aussi l'opposition croissante des milieux de défense de l'environnement ont montré que le projet n'était plus réalisable, tant du point de vue politique qu'économique.

La Suisse a construit, à ses propres frais, une deuxième écluse à Birsfelden au début des années 70 et prolongé, en collaboration avec le Bade-Wurtemberg, l'écluse d'Augst en 1990. Il a fallu garantir à cette occasion que cette mesure ne constituait pas la première étape de l'aménagement du Haut Rhin. La Suisse a pris en charge la totalité des coûts de réalisation de l'écluse de Birsfelden (30 millions de francs, répartis à raison de 16 millions pour la Confédération et de 14 millions pour le canton de Bâle-Campagne). S'agissant de l'écluse d'Augst, le Land du Bade-Wurtemberg et la Suisse ont pris en charge chacun un tiers des coûts de construction (11 millions en tout). Les usines électriques ont pris en charge la somme résiduelle.

La promotion du trafic combiné profite aussi à la navigation

Le but de la promotion du trafic combiné de marchandises est de renforcer la compétitivité des moyens de transports écologiques que sont le rail et la navigation sur le Rhin par rapport au trafic routier de marchandises.

L'article constitutionnel sur la protection des Alpes (art. 84 Cst.) met l'accent sur la politique suisse de transfert du trafic de marchandises à travers les Alpes. La nouvelle loi sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises (LTTM)[30], votée par le Parlement en décembre 2008, concrétise cet objectif et élargit son champ d'application à la navigation comme mode de transport.

Les bases juridiques des indemnités versées en faveur du trafic combiné reposent sur un article constitutionnel (art. 86, al. 3, let. b, Cst.)[31], sur la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LuMin)[32] et l'ordonnance sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OTC)[33]. A cela s'ajoutent la loi sur le transfert du trafic[34] et l'arrêté fédéral du 28.9.1999 relatif au crédit-cadre destiné à promouvoir l'ensemble du trafic ferroviaire de marchandises.

Il existe, en principe, quatre instruments de promotion:

Indemnités d'exploitation versées aux opérateurs de transport
(dans le trafic combiné bateau/rail et route/rail)

Le montant des indemnités d'exploitation versées aux opérateurs du trafic combiné dépend de l'itinéraire d'acheminement ferroviaire des marchandises. Les transports à travers les Alpes bénéficient d'indemnités nettement plus élevées que les autres transports. Les indemnités des transports effectués presque exclusivement par conteneurs des ports de la mer du Nord vers l'Italie sont plus basses que les indemnités pour les transports du sud de l'Allemagne ou du Plateau suisse vers l'Italie, car ces derniers sont généralement effectués par la route.

Afin d'empêcher une inégalité de traitement entre la navigation rhénane et le rail, les mesures de promotion du trafic combiné ont pris en compte un certain nombre de réflexions liées à la navigation. Le trafic combiné entre la navigation sur le Rhin et le rail est subventionné indirectement par des indemnités versées aux opérateurs du trafic combiné, ce qui avantage sa compétitivité par rapport au trafic marchandises purement routier. En subventionnant les envois transportés par trafic combiné, la

30 FF **2009** 213
31 RS **101**
32 RS **725.116.2**
33 RS **742.149**
34 RS **740.1**

Confédération soutient les parcours initiaux et terminaux par le rail de conteneurs transportés depuis et vers Bâle sur le Rhin. En import/export, cela représente plusieurs trains par semaine circulant entre Niederglatt, Rekingen ou Chavornay et les terminaux de transbordement dans les ports rhénans de Bâle. L'indemnisation des transports qui ne traversent pas les Alpes fait l'objet d'une nouvelle réglementation depuis 2008. Cette indemnisation est ainsi composée de deux éléments: une indemnité forfaitaire par envoi et une indemnité proportionnelle à la distance parcourue[35]. Les envois au départ des ports rhénans de Bâle sont considérés comme des envois du trafic d'importation/exportation et bénéficient donc de l'indemnité forfaitaire la plus importante.

La base de calcul, modifiée par rapport à l'année 2007, des indemnités pour le trafic combiné qui ne traverse pas les Alpes tient mieux compte de l'utilité du transfert de la route au rail en Suisse. L'égalité des trafics au départ des ports rhénans avec le trafic d'importation/exportation garantit aussi que les indemnités du trafic combiné n'entraînent pas de distorsion de concurrence par rapport à la navigation sur le Rhin.

Le trafic combiné bateau/rail à travers les Alpes, transbordé à Bâle, est subventionné de la même manière que si les envois concernés avaient la Suisse pour pays de départ. Les opérateurs du trafic combiné, responsables de l'acheminement des marchandises à partir des ports rhénans de Bâle, profitent ainsi de taux maximaux d'indemnités par train, nettement plus élevés que s'ils transféraient les conteneurs sur le rail dès les Pays-Bas. En 2008, l'indemnité par train au départ de Bâle est de 1438 euros au lieu de 345 euros (taux d'indemnité au départ des Pays-Bas). A cela s'ajoute une indemnité de 45 euros pour chaque envoi à travers les Alpes.

Contributions d'investissement en faveur du trafic combiné
(bateau/rail et route/rail)

Sur demande, la Confédération peut accorder des contributions d'investissement pour la construction d'installations de transbordement des conteneurs entre les modes de transport bateau/rail et route/rail. Ces contributions servent à mettre en œuvre les mesures d'accompagnement de la politique de transfert, et notamment la construction de terminaux. Le montant des contributions s'oriente en fonction des intérêts de la politique des transports et de l'environnement, et selon le taux d'autofinancement.

Pour promouvoir la construction du terminal de trafic combiné dans le port de Bâle-Kleinhüningen (dock 2) et dans le port de Birsfelden, la Confédération a garanti une somme de 16,5 millions de francs. En 2004, des moyens financiers à hauteur de 4,5 millions de francs ont été versés pour la construction du terminal de Swissterminal SA à Birsfelden et 12 millions pour la construction du terminal BMT Basel MultiTerminal SA au dock 2. Cela a permis de fournir une contribution importante à la création de nouvelles capacités de transbordement de l'ordre de 55 000 TEU/année.

35 Indemnités 2008: 12 euros pour les envois en trafic intérieur, 20 euros pour les envois en import/export + 0.3 euro par kilomètre parcouru en Suisse.

Des contributions d'investissement seront également disponibles à l'avenir pour construire, acquérir ou renouveler les installations du trafic combiné dans les PRS. Ces contributions sont destinées au transbordement entre le rail et les bateaux.

Ici aussi, les bases juridiques déterminant les contributions d'investissement destinées au trafic combiné sont la LuMin et l'OTC.

Remboursement de la RPLP aux véhicules affectés au transport combiné non accompagné

Les détenteurs de véhicules soumis à la redevance à l'aide desquels sont effectuées des courses en transport combiné non accompagné (TCNA) peuvent demander à l'Administration fédérale des douanes un remboursement pour les parcours initiaux et terminaux du TCNA. En 2008, le montant remboursé était de 24 francs pour les conteneurs d'une longueur de 5,5 à 6,1 mètres et de 37 francs pour les conteneurs de plus de 6,1 mètres. Légalement, ce remboursement repose sur l'art. 4, al. 3, de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)[36] et sur l'art. 8 de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)[37]. Pour l'ensemble de l'année 2008, ces remboursements se sont montés à près de 20 millions de francs. Ce régime est également appliqué aux transports au départ des ports rhénans.

Conventions d'indemnisation conclues avec les chemins de fer portuaires

Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne bénéficient d'une concession pour construire et exploiter les chemins de fer portuaires à voie normale, qui servent au trafic marchandises. Le chemin de fer portuaire du canton de Bâle-Ville (HBS) relie le port de Kleinhüningen à l'ancienne gare de triage badoise ainsi que le port de St. Johann à la gare de St. Johann à Bâle. Le chemin de fer portuaire du canton de Bâle-Campagne (HBL) relie les ports rhénans d'Au/Birsfelden à la gare de triage de Muttenz.

Depuis l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1999, de la réforme des chemins de fer, les chemins de fer portuaires sont responsables de leur infrastructure. Comme ils fournissent des prestations d'importance nationale, ils sont indemnisés par la Confédération (art. 49 de la loi sur les chemins de fer[38]). L'indemnité annuelle des coûts non couverts et d'amortissement planifiés se situe entre 10 et 12 millions de francs pour les deux chemins de fer. Ce montant inclut également les baux des terrains mis à disposition par les cantons.

Afin de promouvoir la rentabilité, la capacité et la sécurité, la Confédération peut aussi accorder des prêts non rémunérés, remboursables à certaines conditions bien particulières (art. 56, LCdF). Depuis l'entrée en vigueur de la réforme en 1999, les chemins de fer portuaires ont bénéficié de prêts pour un montant de 7 millions de francs. Ces fonds ont été utilisés pour surélever un pont, isoler des branchements, poser une installation de préfreinage et un enclos.

36 RS **641.81**
37 RS **641.811**
38 RS **742.101**

2.1.5 Environnement et développement durable

La navigation est un moyen de transport écologique

Le Rhin doit satisfaire de nombreuses exigences qui sont parfois contradictoires. Ses eaux servent de voie fluviale pour la navigation, d'espace vital pour la faune et la flore, d'espace de détente pour la population, de source d'eau potable et énergétique (production électrique). La grande sensibilité de la population en matière d'écologie exige que la navigation sur le Rhin soit respectueuse de l'environnement et des ressources. Cette exigence peut être remplie grâce au développement constant des normes techniques et d'exploitation des bateaux. En comparaison avec les transports routiers, la navigation est considérée comme particulièrement écologique. La fréquence des accidents ayant des conséquences graves par rapport aux volumes transportés est très faible en comparaison avec la route.

La protection environnementale du Rhin est de plus en plus renforcée par des réglementations établies à différents niveaux

La prise en compte de la protection de l'environnement a crû de façon remarquable dans la navigation rhénane. La CCNR a mis davantage l'accent sur la protection du Rhin au cours de ces dernières années. Du fait de sa présidence à la CCNR en 2006 et 2007, la Suisse a eu la possibilité d'exercer une influence. A sa suggestion, la CCNR a tenu sa première conférence ministérielle le 16 mai 2006. Dans la déclaration des ministres faite à Bâle, la protection du Rhin contre la pollution y tient ainsi une place prépondérante. De plus, l'accord de la CCNR concernant les déchets, qui a déjà été adopté en 1996, entrera en vigueur le 1er novembre 2009; cet accord constitue un instrument important pour la lutte contre le rejet incontrôlé des déchets des bateaux. La CCNR a aussi décidé récemment de baisser les valeurs limites d'émission des moteurs de bateaux et sur la teneur en soufre du carburant. Toutes ces initiatives soulignent les efforts fournis pour une navigation écologique sur le Rhin et contribuent à maintenir cette voie fluviale en bon état et à améliorer la qualité de l'eau.

La CCNR collabore depuis longtemps avec la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) afin de garantir l'exploitation écologique et durable de cette voie fluviale. Cette collaboration sera encore renforcée dans le cadre de la mise en œuvre de la convention pour la protection du Rhin.

Les gouvernements des quatre Etats riverains du Rhin, du Luxembourg et les représentants de la Communauté européenne ont signé la convention pour la protection du Rhin[39] le 12 avril 1999 à Berne. Par cette convention, les parties concernées renforcent, par une collaboration accrue, le caractère écologique du Rhin, de ses berges et de son milieu alluvial.

La directive-cadre sur l'eau de la CE (DCE)[40] a pour but de garantir également la protection du fonctionnement écologique du Rhin. Cependant, dans le cadre de la mise en œuvre de la DCE, la CCNR veille également à harmoniser la protection avec l'exploitation du Rhin.

39 RS **0.814.284**
40 DCE, 2000/60/CE.

Des mesures concrètes sont prises pour protéger les eaux, garantir la qualité de l'air et limiter le bruit

De tout temps, la Suisse a soutenu ou proposé des mesures visant à maintenir et à améliorer la protection du Rhin. Des mesures concrètes ont été réalisées pour protéger les eaux et l'air et pour limiter le bruit; elles sont améliorées en permanence. Citons à titre d'exemple les dispositions sécuritaires pour les bateaux, les interdictions d'introduire et de verser des substances nocives dans les eaux, l'obligation de collecter et de déposer les déchets de l'exploitation des bateaux (eaux de cale contenant de l'huile, excréments des bateaux à passagers), la limitation du trop-plein lors du remplissage des réservoirs, les réglementations concernant le transport de matières dangereuses, l'interdiction de libérer les gaz d'essence des bateaux-citernes, les prescriptions sur les gaz d'échappement des nouveaux moteurs et la définition des dispositions sur la protection contre le bruit.

La Suisse s'engage pour une utilisation accrue des bateaux-citernes à double coque

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM)[41], une évaluation globale des risques a été dressée pour le Rhin et les résultats ont été analysés. On considère que l'utilisation de bateaux-citernes à double coque constitue la mesure la plus efficace pour diminuer le risque que des matières dangereuses soient déversées dans le Rhin. C'est pourquoi la Suisse œuvre au sein de la CCNR afin que les bateaux à coque simple soient rapidement remplacés par des bateaux à double coque, mieux adaptés.

Le changement climatique ne devrait pas avoir d'effets considérables sur la navigation rhénane

La CCNR examine également les répercussions éventuelles du changement climatique sur la navigation rhénane. Selon les estimations actuelles, il ne devrait pas en découler d'entraves considérables. Toutefois, il se pourrait que les périodes de basses eaux en été et en automne, ou des périodes de hautes eaux, se produisent plus fréquemment.

Ces questions ont été discutées en juin 2009 lors de la conférence de Bonn sur les changements climatiques et la navigation rhénane.

La politique menée jusqu'ici dans le domaine écologique a porté ses fruits

Les efforts fournis jusqu'ici pour garantir une navigation durable, aussi bien pour le transport de passagers que pour les marchandises, ont eu des effets positifs sur l'écosystème du Rhin. Le défi d'améliorer encore les conditions écologiques requiert des solutions protectrices et adéquates, innovatrices et équilibrées. La politique menée jusqu'ici en matière d'encouragement du développement continu et commun de la navigation sur le Rhin dans le domaine écologique a fait ses preuves et vise à garantir à long terme la mobilité sur ce fleuve.

41 RS **814.012**

2.1.6 Sécurité technique et mesures de sûreté

L'intensification du trafic fluvial, due à la globalisation au cours des dernières années, a induit une augmentation des exigences pour garantir la sécurité. Cela étant, il est nécessaire de distinguer entre la *sécurité technique* (safety) et les *mesures de sûreté* (security).

Sécurité technique

Il y a actuellement sur le Rhin un niveau élevé de sécurité

Les normes de sécurité élevées de la navigation sur le Rhin constituent l'une des principales conditions qui permettent à la Suisse d'exercer son droit d'accès à la mer.

Conformément à l'art. 1 de l'Acte de Mannheim, la navigation sur le Rhin est libre. Seules les prescriptions policières nécessaires pour maintenir la sécurité générale sur le Rhin permettent de restreindre cette liberté. Tablant sur cette base juridique, la Suisse s'engage, au sein de la CCNR, pour fixer des normes de sécurité élevées. Le niveau de sécurité du trafic fluvial, aujourd'hui réputé élevé tant pour les marchandises que pour les passagers, est constamment développé et adapté à l'état de la technique.

L'augmentation des normes de sécurité répond à la demande de la population qui attend des moyens de transports sûrs et respectueux de l'environnement. L'image de la navigation s'en trouve améliorée et sa compétitivité renforcée en comparaison des autres modes de transport.

La CCNR garantit le niveau élevé de sécurité. Ses dispositions dans les domaines de la construction, de l'équipement et de l'exploitation des bateaux, de l'équipage, du trafic, de la formation, du transport de matières dangereuses et de la gestion des déchets constituent un ensemble de règlements harmonisés. Ces derniers sont approuvés et appliqués uniformément par les Etats membres de la CCNR. Les milieux concernés (navigation et expéditeurs) participent au développement des réglementations; cette collaboration intense et basée sur la confiance contribue grandement à l'amélioration de la sécurité.

La CCNR a fixé des dispositions de protection spécifiques pour la sécurisation de l'acheminement des marchandises dangereuses sur le Rhin (ADNR, chap. 1.10). Elles sont dans une large mesure identiques aux dispositions en vigueur pour le transport international de matières dangereuses sur la route et le rail.

La modernisation de la flotte obsolète est nécessaire, mais elle coûte cher

Les coûts inhérents à l'amélioration de la sécurité peuvent entraver la navigation commerciale opérant selon les principes du marché libre. Il est toutefois nécessaire de moderniser la flotte des navires rhénans, en partie obsolète[42]. C'est le seul moyen de continuer d'exploiter les avantages de la navigation et de faire face à la concurrence des chemins de fer, une concurrence parfois tendue dans certaines régions.

42 En 1997, une action d'assainissement structurel a été menée dans la navigation intérieure européenne. La Confédération a participé financièrement à cette action de déchirage pour un montant de 4 millions de francs.

Les réglementations édictées par la CE ne doivent pas conduire à un abaissement des normes de sécurité

La collaboration entre la CCNR et la CE est encourageante pour le développement et l'application des prescriptions générales de construction et d'équipement des bateaux à marchandises et à passagers[43]. Grâce à la reconnaissance réciproque des permis, les bateaux naviguant sur le Rhin pourront circuler sur tout le réseau des voies fluviales dans l'Union européenne et, réciproquement, les navires de toute la CE pourront naviguer sur le Rhin.

Comme cela a déjà été relevé, la CE tente d'accroître son influence sur la navigation rhénane. Cela concerne également la définition des normes de sécurité. L'accent est souvent mis sur les efforts visant une harmonisation au niveau européen et sur des réflexions propres à la compétitivité. La Suisse a toujours été d'avis qu'une harmonisation à l'échelle européenne sur le plan légal ne devait pas se faire au détriment des domaines sensibles que sont la sécurité et l'environnement. Par exemple, le remplacement, prévu par la CE et quelques Etats membres de la CCNR, des prescriptions concernant le transport de matières dangereuses sur le Rhin par une directive-cadre de la CE sur le transport intérieur des marchandises dangereuses (réglementations pour la route, le rail et les voies fluviales intérieures) pourrait menacer ces domaines.

Une baisse du niveau de sécurité n'est pas exclue, du moins à moyen terme dans une phase de transition. C'est pourquoi la Suisse demande que la CCNR mette en place des mesures d'accompagnement pour minimiser les difficultés et assurer une transition soigneusement échelonnée vers la nouvelle réglementation.

L'augmentation du nombre des entreprises ne doit pas conduire à un abaissement des normes de sécurité

Les prestations de transport sur le Rhin sont de plus en plus fournies par de petites entreprises, des particuliers, possédant de un à trois bateaux, et non plus par de grands armateurs. Cela s'explique notamment par la pression importante sur les coûts et des rendements relativement faibles. Par ailleurs, la navigation est toujours plus touchée par les difficultés liées au recrutement du personnel et à la formation, ainsi que par des problèmes d'ordre linguistique. C'est pourquoi les autorités doivent veiller à ce que cette évolution n'entraîne pas une baisse du niveau de sécurité.

La sécurité du trafic est améliorée par la surveillance, la responsabilité des acteurs et les mesures d'infrastructure

Une surveillance stricte des autorités quant au respect des prescriptions et le degré élevé de propre responsabilité inhérente à la navigation sont également des conditions importantes pour un trafic sûr sur le Rhin. Les mesures d'infrastructure (par exemple pour éliminer les goulets d'étranglement, garantir la navigabilité des chenaux, augmenter la hauteur de passage sous les ponts ou améliorer les indications du niveau de l'eau) contribuent également de manière déterminante à maintenir et à améliorer la sécurité du trafic.

43 Règlement de visite des bateaux du Rhin et directive 2006/87/CE.

Le bilan sécuritaire de la navigation sur le Rhin est tout à fait positif

Le faible nombre d'accidents par rapport aux prestations de transport fournies est le résultat réjouissant des efforts consentis par tous les participants à la navigation sur le Rhin. Dans l'ensemble, le bilan de sécurité est considéré comme extrêmement positif. Il faut toutefois poursuivre les efforts afin de maintenir au moins le niveau atteint jusqu'ici. C'est seulement de cette façon que la navigation sur le Rhin pourra continuer d'être considérée comme sûre et écologique, et qu'elle pourra se distinguer de ses concurrents.

Mesures de sûreté

Des mesures harmonisées et pragmatiques sont le mieux à même de prévenir les risques

Les questions liées à la protection de la navigation internationale sur le Rhin contre les actes illicites, essentiellement contre les attentats terroristes et le sabotage, ont pris de plus en plus d'importance ces dernières années. Les mesures introduites dans la navigation maritime (mécanismes ISPS) et les propositions de la CE relatives à des mesures de prévention contre le terrorisme[44] constituent la base des discussions sur le sujet à la CCNR.

Les mesures de sûreté visent à assurer la meilleure protection possible pour les voyageurs et les marchandises contre les actes illicites. Pour la navigation sur le Rhin, il s'agit de trouver des solutions pragmatiques, efficaces et harmonisées sur le plan européen.

Il est judicieux de prendre des mesures adéquates pour garantir le trafic marchandises et protéger les infrastructures critiques

Les réglementations sur le contrôle des personnes, la sécurisation des bateaux et des installations de transbordement et les activités de contrôle jouent un rôle déterminant dans la réduction du risque terroriste. Les entreprises doivent établir et appliquer des plans de sûreté lors du transport de certaines marchandises dangereuses. Ces plans déterminent par exemple les responsabilités des participants au transport et doivent contenir des évaluations des risques, des répertoires des marchandises concernées, des mesures de réduction des risques, la procédure de déclaration et des indications sur le traitement confidentiel des plans.

Il existe des propositions de mesures spécifiques de la CCNR pour la sûreté du trafic marchandises entre ports de mer et ports intérieurs, ainsi que dans la navigation intérieure internationale. La navigation sur le Rhin reprendra dans la mesure du possible les normes qui s'appliquent également aux autres participants de la chaîne de transport.

La CCNR veille à ce que les mesures soient adéquates et ne réduisent pas trop la productivité du déroulement du trafic et des chaînes logistiques. Systèmes de qualité, procédures et prescriptions préexistantes sont complétés par des mesures d'accompagnement.

44 Projet de la Commission Européenne en vue d'un règlement sur l'amélioration de la sécurité de la chaîne de livraison.

La navigation sur le Rhin et ses ports, élément important de l'approvisionnement économique du pays, sera intégrée de manière croissante dans le cours des travaux de la Confédération sur la Protection des infrastructures critiques (PIC)[45]. La navigation est l'un des secteurs des infrastructures critiques pour la Suisse. L'Office fédéral de la protection de la population (OFPP) coordonne les activités des services fédéraux concernés dans le cadre du groupe de travail PIC.

2.2 Navigation maritime

2.2.1 Contexte

Le volume des marchandises transportées par la navigation maritime n'a cessé d'augmenter

Ces dernières décennies, le volume des marchandises transportées en mer a connu une notable expansion, phénomène à long terme qui s'explique principalement par la croissance de la population mondiale, la croissance économique, la répartition internationale du travail et l'efficacité de ce secteur des transports. La récente crise économique, depuis la fin 2008, a toutefois donné un sérieux coup de frein à la croissance du trafic maritime.

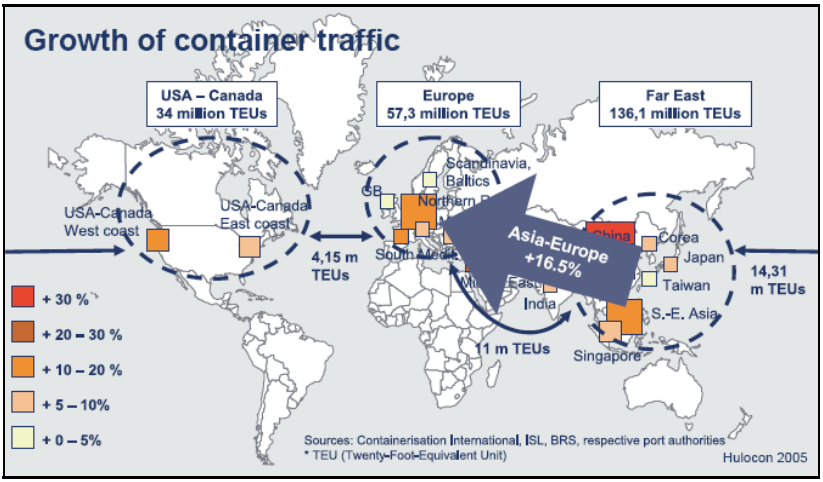
Le trafic maritime se concentre sur quelques itinéraires majeurs

Le trafic maritime est un secteur de prestations de services qui englobe le monde entier, mais qui se concentre sur quelques itinéraires principaux, notamment le trafic par conteneurs sur les voies est-ouest entre l'Europe, les Etats-Unis et l'Extrême-Orient/Asie du Sud-est, le trafic de marchandises volumineuses, les huiles minérales du Moyen-Orient et les autres matières premières des continents du Sud, destinées aux centres de consommation du Nord.

45 Premier rapport au Conseil fédéral du 20 juin 2007.

Figure 6

Croissance du trafic maritime par conteneurs (2005)



La navigation internationale constitue un marché mondial en proie à une âpre concurrence

Les entreprises de navigation de toutes les nations peuvent utiliser pratiquement tous les ports. Les principales nations maritimes sont le plus souvent des pays industrialisés avec un commerce extérieur intensif. Comme ce sont aussi des pays à salaires et à impôts élevés, ils sont contraints de moderniser leur flotte et de réduire leurs équipages au minimum. Ils ne peuvent compenser leur désavantage de concurrence qu'en enregistrant les bateaux sous pavillon étranger, dans des pays qui non seulement offrent un niveau moindre de taxation, mais qui permettent aussi le recrutement d'équipages à des salaires inférieurs. La Convention Internationale du Travail Maritime de 2006 veut régulariser et harmoniser sur le plan mondial les conditions de contrat, de travail, d'assurance et de sécurité sociale.

Vu la forte concurrence sur le marché de la navigation maritime et vu l'importance de cette dernière pour la sécurité de l'approvisionnement national, il existe un risque bien réel que les Etats se procurent des avantages sur ce marché par des mesures protectionnistes. C'est pourquoi la Suisse s'efforce de contrer ce protectionnisme dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Il s'agit de ne pas bloquer l'accès des entreprises suisses de navigation maritime aux marchés étrangers et de ne pas les discriminer par rapport aux entreprises étrangères. La Suisse a aussi pour objectif, lors de négociations sur le libre-échange, d'obtenir des droits d'accès au marché pour son industrie navale qui soient protégés par le droit international. Les négociations menées avec des nations telles que le Chili, les Etats du Golfe (Koweit, Bahreïn, Arabie saoudite, Qatar, Emirats arabes unis et Oman) ou le Japon ont ainsi pu être menées à bien.

La flotte maritime suisse, qui emploie des équipages étrangers, se maintient sur le marché

En Suisse, pays enclavé avec la plus grande flotte maritime sous propre pavillon, les armateurs privés, avec leurs flottes de bateaux très modernes[46], parviennent à opérer avec succès dans la concurrence mondiale. Faute de relève professionnelle suisse au vu des conditions de travail difficiles, ce sont presque exclusivement des marins étrangers qui travaillent sur ces bateaux. Ils profitent, dans une certaine mesure, des conditions du droit suisse du travail et des assurances sociales, ce qui les fait bénéficier d'une sécurité sociale plus élevée comparée à celle de la plupart des autres pays.

Le recrutement de personnel bien qualifié est toujours plus difficile et génère des risques

Le manque de personnel navigant qualifié, notamment chez les officiers, se fait sentir dans le monde entier. Il est de plus en plus difficile pour les armateurs de recruter du personnel approprié. Il en résulte une tendance à la hausse des salaires et une augmentation du nombre d'accidents causés par des erreurs humaines (p. ex. à cause de problèmes d'incompréhension linguistique). Les temps de transbordement dans les ports, les voyages plus longs, et, partant, l'intensité accrue des conditions de travail générales contribuent à cette évolution.

Pour son rôle dans l'approvisionnement économique du pays, la flotte maritime suisse bénéficie de cautionnements de la Confédération

Depuis la Seconde Guerre mondiale, la Suisse a son propre pavillon maritime. Par arrêté du 9 avril 1941, le Conseil fédéral – se fondant sur le droit de nécessité – a créé les conditions juridiques d'une flotte marchande suisse pour assurer les importations d'outre-mer. Il a acquis lui-même une partie des bateaux en propriété; d'autres bateaux sous pavillon suisse furent mis par des entrepreneurs privés au service de l'approvisionnement économique du pays. Après la guerre, la Confédération s'est retirée de ce commerce et a adapté la législation suisse sur la navigation maritime au droit ordinaire[47].

Vu la situation politique sécuritaire de l'époque, la Confédération, à partir de 1948, a encouragé le développement de la flotte maritime suisse, alors entièrement privatisée, en allouant des prêts avantageux pour les bateaux. Le but de cette promotion était la mise à disposition d'un tonnage suffisant pour garantir l'approvisionnement du pays en marchandises vitales en cas de crise. En 1959, la Confédération a préféré les cautionnements aux prêts proprement dits. A cet effet, le Parlement fédéral a alloué des crédits-cadres de cautionnement à intervalles réguliers pour une période déterminée.

46 Etat pour l'année 2008: 35 unités, avec une capacité de chargement globale d'un million de TPL (DWT).

47 Loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse, RS **747.30**.

2.2.2 Cadre de régulation – Bases légales

La densité de la réglementation augmente constamment

Du fait de l'augmentation du transport maritime, et comme la plus grande partie de la mer est un bien public, il est indispensable de conclure des accords internationaux. L'Organisation maritime internationale (OMI) met à jour et complète en permanence ces accords internationaux. Cela se traduit par une densification générale de la réglementation, ce qui peut parfois générer des problèmes.

Dans le domaine de la prévention des dangers notamment, plusieurs nouvelles dispositions sont entrées en vigueur depuis le 11 septembre 2001. Les sociétés de classification[48] et les contrôles renforcés des Etats portuaires jouent un rôle central dans leur mise en œuvre.

Les réglementations concernant la sécurité du trafic maritime sont présentées de façon détaillée au ch. *2.2.6. Sécurité technique et mesures de sûreté*.

2.2.3 Dimension économique

La flotte maritime suisse contribue aux besoins de l'approvisionnement

Même si la guerre froide s'est terminée il y a bientôt vingt ans et que la donne a bien changé en matière de sécurité, le fait d'avoir sa propre flotte commerciale répond encore à des besoins réels d'approvisionnement. Il ne s'agit plus de guerres en Europe mais, à l'heure de la mondialisation, où l'échange de biens à l'échelle internationale connaît une ampleur inouïe, la navigation maritime revêt une fonction-clé. En effet, plus de 95 % des biens ont au moins une fois voyagé par mer avant d'arriver chez les consommateurs. Les risques structurels inhérents à la globalisation ne sauraient donc être ignorés.

Dans leur intérêt économique, les nations maritimes font la promotion de leur propre flotte

La concurrence force les acteurs du marché à réduire leurs coûts, ce qui se traduit non seulement par une diminution progressive des stocks de matières premières, de denrées alimentaires, de produits semi-finis et de pièces de rechange, mais aussi par la délocalisation de grandes parties de la production dans les pays en développement, avant tout en Asie. Selon le principe des flux tendus, ces biens sont livrés juste au moment où l'on en a besoin, grâce à des systèmes de transport et de logistique efficaces.

Cependant, les nations industrielles et commerciales ne se préoccupent plus seulement de garantir, pour leurs propres besoins, l'acheminement par voie maritime des matières premières, de l'énergie et des aliments en provenance d'outre-mer. Face à la concurrence mondiale, elles le font aussi pour garantir leur propre économie. C'est pourquoi toutes les nations maritimes, pour faire face à cette concurrence, pratiquent une politique de promotion à grande échelle de leur propre flotte marchande.

48 Sociétés privées de surveillance de la sécurité navale *(Classification societies)*.

La flotte suisse contribue, elle aussi, à renforcer le site économique suisse

Comme, en cas de sérieuses perturbations politique ou économique, les tonnages ont tendance à se raréfier très vite, les pays dotés d'une grande flotte marchande sont aussi prêts à réquisitionner leurs navires, à des fins économiques et militaires. Pour la Suisse, Etat enclavé, les transports maritimes constituent le maillon faible de la chaîne d'approvisionnement. Vu l'art. 102 de la Constitution fédérale, qui oblige la Confédération à assurer l'approvisionnement du pays en biens et services de première nécessité, il faut disposer de tonnages commerciaux appropriés pour surmonter des pénuries. Notre flotte contribue ainsi non seulement à garantir l'approvisionnement au sens classique en cas de crise, mais renforce aussi, et surtout, l'économie suisse dans un contexte globalisé.

Importance systémique pour l'économie nationale

L'économie suisse est fortement liée au contexte international et dépend du commerce mondial. La navigation maritime revêt donc une importance systémique pour l'économie nationale de la Suisse.

Pour les importateurs et exportateurs suisses, il est important que les marchandises puissent être acheminées à un prix avantageux et de manière fiable sur les mers du globe. Les entreprises suisses du secteur logistique et d'autres entreprises actives dans les transports dépendent parfois directement de la navigation maritime suisse et étrangère. Par ailleurs, il existe des entreprises en Suisse qui gèrent des navires depuis la Suisse. Des conditions défavorables pour la navigation maritime se répercutent donc directement et indirectement sur l'économie nationale.

La Suisse dispose d'une flotte marchande moderne et compétitive

La Suisse a constitué, au fil des ans, une flotte commerciale très moderne et compétitive, adaptée aux besoins de l'approvisionnement du pays.

La flotte suisse compte une trentaine de navires de commerce d'une capacité de chargement d'environ 1 million de tonnes, ce qui représente tout juste 1 ‰ du tonnage mondial. Il s'agit de vraquiers, de porte-conteneurs, de navires à usages multiples et de navires citernes pour le transport de produits divers, qui pratiquent la navigation à la demande dans le monde entier[49].

La flotte est exploitée par six sociétés d'armateurs dont le siège doit obligatoirement être en Suisse. Chaque semaine, les armateurs indiquent à l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) la position des navires suisses.

Du point de vue de l'approvisionnement économique du pays, la composition de la flotte est idéale pour les matières sèches: en cas de crise, la Suisse disposerait de capacités suffisantes, dans des navires récents, pour tous les types de cargaison.

Pour les navires-citernes, le tableau est moins favorable. Les besoins de l'approvisionnement moderne et économique du pays ne sont pas couverts avec les trois petits bateaux pour produits spéciaux et les quatre moyens pour produits divers. Il est toutefois prévu de les compléter au cours des prochaines années par cinq unités supplémentaires d'une capacité de chargement de 20 000 à 40 000 tonnes.

49 Cf. annexe 2, Tab. 6.

2.2.4 Aides publiques

Le système de cautionnement est optimal pour la Suisse

La Confédération s'est engagée dans la promotion de la navigation maritime par des prêts garantis (depuis 1948) et, à partir de 1959, au moyen de crédits de cautionnement.

Le système suisse de cautionnement s'est révélé un succès. Au cours des années passées, il a permis de mettre sous pavillon suisse en moyenne 25 navires de divers types et tailles, représentant une capacité totale de chargement qui se situe actuellement aux environs de 900 000 tonnes; en cas de crise, l'approvisionnement du pays pourrait, à tout moment, disposer de ces navires. Mais ce système est également une réussite financière puisque la Confédération n'a pas dû débourser un seul franc depuis sa création.

En juin 2002, les Chambres fédérales avaient accordé un crédit-cadre de cautionnement de 600 millions de francs sur dix ans. Le Parlement a décidé, le 3 mars 2008, d'augmenter ce crédit-cadre de 500 millions de francs (soit au total 1,1 milliard de francs) et d'en prolonger la durée jusqu'en 2017[50].

2.2.5 Environnement et développement durable

La protection de l'environnement maritime est renforcée mondialement

Dans le domaine de la protection de l'environnement marin, il est nécessaire et judicieux d'aborder les problèmes dans un cadre global. Si l'OMI était au départ une organisation de préservation et de promotion de la sécurité navale, son centre de gravité s'est déplacé ces dernières années vers la protection de l'environnement marin. Cela a commencé avec la création d'un Comité de protection de l'environnement marin (MEPC – *Marine Environment Protection Committee*), qui étudie en profondeur le problème de la pollution des mers sous tous ses aspects. La Suisse participe aux réunions de ce comité. De nombreuses conventions pour la protection de l'environnement marin ont été passées dans le cadre du MEPC.Une convention internationale, qui a pour objet d'envoyer à la ferraille les bateaux de haute mer hors d'usage, est en cours d'élaboration.

Mentionnons encore la participation de la Suisse à la Commission OSPAR (Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est). Cette commission est composée de représentants des gouvernements de 15 parties contractantes et de la Commission européenne.

50 FF **2007** 4949, **2008** 2267.

2.2.6 Sécurité technique et mesures de sûreté

Les catastrophes maritimes entraînent des réglementations dans le domaine de la sécurité technique

Il existe diverses conventions dans le domaine de la sécurité. La Convention SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) régit principalement la sécurité des équipages et la prévention des avaries, alors que la Convention MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) établit les règles de la prévention et de l'élimination des pollutions. L'accord STCW (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) crée des standards comparables au niveau international pour la formation des marins. Un pas important dans l'empêchement des collisions entre bateaux a été fait avec la convention de 1972 sur la prévention des collisions (COLREG – *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*).

Toutes ces réglementations ont un point commun: elles ont été conçues presque exclusivement dans le contexte d'une catastrophe maritime concrète. Les réflexions sur le domaine des erreurs humaines (*human failures*), une des suites directes de la pénurie de marins qualifiés dans le monde entier, dominent actuellement les discussions sur la sécurité. Le Code ISM (*International Saftey Management*) a pour but de régir les processus sécuritaires à un niveau international. Les sociétés de classification jouent un rôle essentiel dans sa mise en œuvre.

Suite aux attentats commis contre les USA en 2001, les mesures de prévention des risques ont été renforcées sur le plan international

Vu l'augmentation des risques d'actes illicites commis au niveau international, des mesures de sûreté collectives doivent être prises afin d'améliorer la prévention des dangers sur les bateaux et dans les installations portuaires. Les Etats-Unis, notamment, craignent depuis le 11 septembre 2001 que des bateaux puissent être utilisés comme instruments d'attentats ou comme moyens de transport de matériaux pour des attentats terroristes. C'est sous leur influence qu'a été introduit, au milieu de l'année 2004, le Code ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*). La convention SOLAS de l'OMI a également été complétée en conséquence.

Il faut engager des personnels qualifiés pour que le contenu des mesures de limitation des risques décrites dans la SOLAS soit mis en œuvre correctement. Désormais, sur les bateaux, il y a un *Ship Security Officer* (SSO) et, chez les armateurs, un *Company Security Officer* (CSO). Dans le domaine portuaire, on a introduit le *Portfacility Security Officer* (PFSO). Parallèlement à ces mesures opérationnelles, on a également imposé des exigences techniques supplémentaires, par exemple un système d'alarme et de reconnaissance des bateaux, opérationnel dans le monde entier, ainsi que des contrôles d'accès et de chargement dans le domaine portuaire.

A l'initiative principale des Etats-Unis, des mesures d'optimisation de la sécurité allant encore beaucoup plus loin sont en préparation, par exemple la CSI (*Container Security Initiative*), pour n'en nommer qu'une. Elle permettra de transférer les contrôles de sécurité du port de destination au port de transbordement.

La recrudescence de la piraterie doit aussi être prise en considération dans les mesures de sûreté

La piraterie, en notable expansion depuis peu, est redevenue un phénomène non négligeable. C'est pour cela qu'a été fondé en 1992 le *Piracy Reporting Centre* du Bureau International Maritime à Kuala Lumpur (IMB). Il collecte des déclarations sur la piraterie et les évalue. Par ailleurs, il aide à la recherche des bateaux piratés.

D'après les indications disponibles, les points chauds de la piraterie sont notamment les eaux d'Indonésie, le détroit de Malakka et les eaux somaliennes. En 2006, les pertes subies dans le monde entier du fait de la piraterie se sont élevées à environ 16 milliards de dollars US.

2.3 Navigation intérieure (en Suisse et sur les eaux frontalières)

2.3.1 Contexte

Du transport des marchandises au trafic de plaisance

D'abord essentiellement consacrée au transport de marchandises de tous genres sur les cours d'eau, la navigation intérieure a évolué, à partir du dernier tiers du XIXe siècle, vers le trafic de plaisance.

Comme le Rhin et la mer, les lacs et les rivières suisses répondent aujourd'hui à des exigences multiples: aux besoins relatifs au tourisme, aux loisirs et aux sports, au transport de marchandises et de voyageurs s'ajoutent des contraintes relatives à la nature, à l'environnement, à l'alimentation en eau potable et à la production d'énergie.

La protection de l'environnement et la sécurité répondent aux besoins de la population

La navigation sur les cours d'eau suisses est très bien accueillie par la population. Les aspects environnementaux bénéficiant d'une attention accrue, ces questions se répercutent aussi sur la navigation et sur sa législation. Le besoin de sécurité de la population joue aussi un grand rôle dans l'optimisation et dans le perfectionnement des réglementations.

2.3.2 Cadre de régulation – Bases légales

La navigation est soumise à la législation fédérale, dont l'exécution est en principe du ressort des cantons

La navigation intérieure en Suisse et dans les eaux frontalières est régie par la législation suisse sur la navigation intérieure, toutefois sous réserve expresse, à l'art. 1 de la loi fédérale sur la navigation intérieure (LNI)[51], des conventions internationales et des prescriptions qui en découlent. La réglementation en vigueur est bien acceptée par les acteurs, elle est adaptée aux besoins et répond aux exigences élevées en matière de sécurité.

51 RS **747.201**

La navigation sur les lacs et les rivières, y compris sur les eaux frontalières, est assujettie à la législation fédérale. La préparation et le développement des dispositions légales incombent à l'Office fédéral des transports. Les services cantonaux de la navigation sont chargés de les appliquer dans la mesure où la Confédération ne possède pas de compétences propres d'exécution (art. 58, al. 1, LNI).

La navigation sur les eaux publiques est libre mais le transport régulier et à titre professionnel de personnes est réservé à la Confédération

La navigation sur les cours d'eau publiques est libre (art. 2 LNI). Ce principe est cependant remis en cause par le fait que le transport régulier et professionnel des voyageurs, par exemple, est réservé à la Confédération. Celle-ci peut octroyer des concessions ou autorisations à cet effet (art. 7 LNI). De plus, selon l'art. 16 de l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCB)[52], la procédure d'approbation des plans des constructions et des installations (p. ex. les embarcadères) qui servent à l'exploitation d'une entreprise de navigation publique est du ressort de la Confédération. Ces procédures se déroulent, par analogie, selon les dispositions de la loi sur les chemins de fer[53] et de l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans pour les installations ferroviaires[54].

La souveraineté sur les cours d'eau est de la compétence des cantons

La souveraineté sur les cours d'eau appartient aux cantons (art. 3 LNI), auxquels il revient aussi d'exécuter la législation sur la navigation intérieure (art. 58 LNI). D'autres articles régissent la construction des bateaux, la formation des conducteurs, la composition des équipages et leur qualification, les règles de circulation et les dispositions pénales.

Les dispositions de la LNI sont concrétisées par une série d'ordonnances et de dispositions d'exécution. Parmi les principales, citons l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI)[55], l'ordonnance sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses (OEMB)[56] et l'ordonnance déjà mentionnée sur la construction des bateaux (OCB) avec ses règles techniques et d'exploitation pour le transport de passagers.

Les décisions de la CCNR sont pertinentes pour la navigation sur le Rhin

Des prescriptions spéciales régissent la navigation sur le Rhin (art. 28 à 30 LNI). Ces dispositions constituent la base légale de la mise en œuvre des prescriptions définies par la CCNR.

Les eaux frontalières sont régies par des conventions internationales spéciales

Du fait de ses particularités géographiques, la Suisse dispose également de plusieurs lacs qui sont simultanément des eaux frontalières. Celles-ci sont soumises à des dispositions spéciales régies par des conventions internationales, qui tiennent compte desdites particularités en fixant les règles de base de circulation et quelques aspects techniques et policiers.

52 RS **747.201.7**
53 RS **742.101**
54 RS **742.142.1**
55 RS **747.201.1**
56 RS **747.201.3**

Les principales eaux frontalières sont le lac de Constance, le lac Léman et les lacs tessinois. Du fait de l'importance du lac de Constance en tant que réservoir d'eau potable, les prescriptions relatives à ce lac se distinguent par des dispositions très restrictives sur la protection de l'environnement. Pour ce qui est du lac Léman, les autorités françaises ont imposé des exigences très élevées en matière de sécurité.

Les organisations et les commissions internationales compétentes pour les eaux frontalières sont les suivantes: la Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB), la Commission internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL), la Commissione Internazionale per la Protezione delle Acque Italo-Svizzere (CIPAIS) et la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR). En ce qui concerne le lac de Constance, les bases légales sont définies par la Internationale Bodensee-Schifffahrtskommission (ISKB). Grâce à cette instance, les différentes législations des trois pays limitrophes du Rhin (Allemagne, Autriche et Suisse) peuvent être harmonisées. Des commissions similaires existent pour le lac Léman (Commission mixte consultative pour la navigation sur le lac Léman [CM]) et pour les lacs tessinois (Commissione mista Italia – Svizzera per la navigazione sul lago di Lugano e sul Lago Maggiore [CM]).

La protection du tracé des voies navigables est réglée au cas par cas

Dans son rapport sur la protection du tracé des voies navigables[57], le Conseil fédéral s'est montré favorable à la navigabilité du Rhin entre l'embouchure de l'Aar et Bâle (jusqu'à Klingnau ou Weiach), et du Rhône en aval du lac Léman[58]. Il s'est cependant prononcé contre une loi sur la navigabilité et contre la navigabilité de l'Aar et du Haut Rhin à partir de l'embouchure avec l'Aar jusqu'au lac de Constance.

A propos du Haut Rhin entre l'embouchure de l'Aar et Bâle, il y a lieu de noter que cette section figurait déjà parmi les sections aménageables dans la conception globale des transports (CGT) de 1977. Comme tous les niveaux de barrage existent déjà, il ne resterait pratiquement plus qu'à construire les installations de navigation (essentiellement des écluses). Pour protéger cette voie, les administrations allemande et suisse ont élaboré le «Projet général 76», qui est toujours valable. Cette voie, du fait des plus grandes quantités écoulées et des niveaux de barrage préexistants, est écologiquement moins sensible que l'Aar. Elle est également bien située relativement à la technique de circulation pour permettre d'amener les marchandises à proximité de l'agglomération zurichoise.

En aval de Genève, la France libère aussi le Rhône pour une éventuelle navigation; par ailleurs, elle a déjà aménagé quelques niveaux en amont de Lyon. Toutefois, il n'existe pour le Rhône suisse aucune base de planification pour la navigabilité contrairement à ce qui s'est passé pour le Haut Rhin. En outre, le canton de Genève s'est prononcé contre la navigabilité, car il souhaite mettre l'accent sur la protection de la nature sur de grandes parties du territoire concerné.

57 Rapport du CF du 15 avril 1987 (FF **1987** II 457).

58 Pour plus de détails, voir l'ordonnance du 21 avril 1993 sur la protection du tracé des voies navigables (RS **747.219.1**) et dans la loi fédérale du 22 décembre 1916 révisée en 1996, sur l'utilisation des forces hydrauliques (LFH, RS **721.80**, art. 24 à 27).

2.3.3 Dimension économique

100 000 bateaux immatriculés sur les eaux suisses – 1 % seulement sont des unités professionnelles

Environ 100 000 bateaux sont immatriculés en Suisses. La plus grande partie d'entre eux sont des bateaux de sport et de plaisance. La proportion des embarcations employées professionnellement se situe entre 700 et 1000 unités, dont environ 400 bateaux de passagers. Ces chiffres reculent légèrement au fil des ans.

L'importance de la navigation intérieure suisse est souvent méconnue. L'aspect le mieux perçu est encore le transport de passagers sur les lacs et les rivières de Suisse.

Le transport de passagers n'est pas négligeable pour l'économie nationale

Un élément essentiel dans le trafic des voyageurs est que la navigation constitue une partie intégrante du «système global du transport public des voyageurs» et, au moins dans l'exploitation saisonnière, qu'elle est intégrée dans les horaires des autres entreprises de transports terrestres. Même si la proportion du trafic des voyageurs dans la navigation intérieure ne représente que 0,2 % du trafic total (en voyageurs comme en voyageurs-kilomètres), le fait que celle-ci est cadencée avec l'offre de transports terrestres n'est pas négligeable pour l'économie nationale. Le tourisme y gagne un attrait considérable en été. La navigation intérieure contribue également pour une part significative au tourisme d'importance nationale.

Avec 12 millions de passagers par année, le transport de passagers génère une valeur ajoutée annuelle de près de 300 millions de francs

Les plus grandes entreprises de navigation bénéficiant d'une concession fédérale se sont associées pour former l'Association des entreprises suisses de navigation (AESN). Les entreprises membres de l'AESN représentent la plus grande partie de la flotte de bateaux à passagers sur les lacs et les rivières suisses.

Dans une étude[59] commandée en 2004 par l'AESN, le volume annuel de passagers est d'environ 12 à 13 millions de voyageurs (13,6 millions en 2007) et la valeur ajoutée totale du transport de passagers représente plus de 292 millions de francs. Les entreprises de navigation concessionnaires exploitent environ 170 bateaux et emploient plus de mille personnes, auxquelles vient s'ajouter un chiffre au moins équivalent pour le personnel des entreprises de restauration à bord.

L'étude révèle aussi qu'une valeur ajoutée nette de près de 69 millions de francs est réalisée en moyenne annuelle. La valeur ajoutée brute annuelle des entreprises de navigation et des entreprises tiers se chiffre en moyenne à près de 189 millions de francs par an. Si l'on compte encore les chiffres d'affaires supplémentaires induits (environ 104 millions de francs), il en résulte une valeur ajoutée moyenne d'environ 293 millions de francs. Ces chiffres établissent indubitablement l'importance économique du transport de passagers en Suisse[60].

59 VSSU, *Wertschöpfung der Schifffahrt auf Schweizer Seen und Flüssen,* Zurich, 2004

60 Il n'existe pas de statistiques fiables sur les prestations de transport des autres entreprises de navigation.

Des dépenses importantes sont nécessaires pour construire et entretenir la flotte

A la différence des entreprises de transport de passagers sur le Rhin en aval de Rheinfelden, les entreprises locales disposent de leurs propres chantiers navals pour la construction et l'entretien de leurs flottes. Cela exige d'importants investissements et frais d'entretien. A cela s'ajoute la forte dépendance des entreprises aux variations météorologiques saisonnières. Il en résulte souvent des pertes sur les recettes, alors que les coûts (principalement les frais de personnel) ne peuvent guère être réduits dans la même mesure.

Aucune aide fédérale n'est prévue, ni pour la construction ni pour l'exploitation. Ces coûts sont entièrement à la charge des sociétés de navigation, bien que des subventions ne sont pas exclues par ailleurs (cantons, villes).

La navigation marchande et de dragage joue aussi un rôle important

A côté du transport de passagers, il existe aussi une navigation de dragage, le transport de véhicules par ferries (lac des Quatre-Cantons, lac de Zurich et lac de Constance) et le transport de charges. Ce mode de transport déleste sensiblement la route et le rail à certains endroits, ce qui entraîne des effets positifs sur l'environ-nement et sur l'emploi.

Par ailleurs, le dragage régulier des embouchures de rivière contribue à éviter les inondations dues à des retenues dans le cours des rivières (p. ex. à l'embouchure des canaux de la correction des eaux du Jura: canal de la Broye et canal de la Thielle).

Comme le transport de matières dangereuses sur les lacs suisses est en principe interdit, le transport de marchandises en vrac se limite principalement au gravier, au sable et aux déblais de carrières. Près de 180 péniches effectuent les transports sur ces plans d'eau. La Société suisse de propriétaires de dragues et chalands, à laquelle sont affiliées environ 33 entreprises, établit à intervalles réguliers les statistiques du volume de transport. Le dernier recensement a eu lieu en 2006. La charge transportée oscillait entre 3,4 et 4,4 millions de tonnes/an[61]. Il s'agit ici aussi de transports parfaitement écologiques, et les accidents sont très rares.

Navigation de sport et de plaisance: léger tassement des effectifs

Les bateaux immatriculés sont recensés une fois par an par l'Union des services cantonaux de la navigation. En 1990, 106 687 bateaux étaient immatriculés en Suisse; en 2008, il y en avait 99 384. Les statistiques distinguent les bateaux à moteur (60 397), les bateaux à voile avec et sans moteur (32 224), ainsi que les autres bateaux non motorisés.

Le nombre des examens des conducteurs de bateaux à moteur (cat. A) et de bateaux à voile (cat. D) est également recensé par cet organisme. Entre 1997 et 2006, environ 6200 examens de conducteurs de bateaux à moteur et 2600 examens de conducteurs de bateaux à voile ont été effectués en moyenne chaque année.

61 Période de recensement: 2000, 2003, 2006. Cf. annexe 2, Tab. 5.

2.3.4 Aides publiques

Confédération et cantons subventionnent quatre lignes régionales

Selon l'ordonnance sur les indemnités[62], les lignes suivantes sur les lacs suisses sont indemnisées au titre du trafic régional des voyageurs:

- Lucerne–Brunnen (Flüelen)
- Neuchâtel–Cudrefin–Portalban
- Lausanne–Evian
- Romanshorn–Friedrichshafen

Pour ces quatre lignes, la Confédération verse un montant annuel (2008) d'environ 1,5 millions de francs et les cantons concernés, près de 3 millions de francs. D'autres lignes, à vocation plus locale, sont également soutenues par les cantons, voire certaines communes.

2.3.5 Environnement et développement durable

Les standards suisses en matière de protection environnementale sont élevés

Dans le secteur du sport et des loisirs, le droit suisse a été harmonisé en partie avec le droit européen. Il existe cependant encore certains domaines dans lesquels le droit suisse de la navigation intérieure n'a pas été adapté. Il s'agit surtout de questions environnementales, où les normes suisses sont plus sévères que celles de la CE. Cette manière de procéder garantit certes les exigences environnementales élevées, mais pose aussi des problèmes avec l'Union européenne, en particulier dans le commerce des bateaux de la Suisse en direction de l'UE ou de l'UE vers la Suisse (obstacles techniques au commerce).

La Suisse a été, en 1993, le premier pays du monde à introduire sur l'ensemble du territoire national des prescriptions sur les gaz d'échappement pour les moteurs de bateaux, limitant ainsi les émissions de substances polluantes dans l'environnement[63]. Cela a fourni une contribution importante à une exploitation écologique des bateaux motorisés, et notamment de la navigation sportive.

Les standards suisses et européens sont en voie d'harmonisation

Comme cela a été mentionné précédemment, l'influence de l'UE se fait sentir de plus en plus fortement. Ainsi, en juin 2007, la Suisse a adapté les prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs de bateaux aux normes européennes. En outre, un filtre à particules a été rendu obligatoire en Suisse pour les nouveaux bateaux professionnels, ce qui a notablement réduit les émissions de particules cancérigènes dans l'air. L'ONI contient aussi des dispositions environnementales telles que la limitation des émissions sonores des bateaux ou l'inter-diction de naviguer sur des plans d'eau écologiquement fragiles.

62 RS **742.101.1**

63 Les aspects environnementaux sont traités principalement dans les ordonnances ONI et OEMB.

2.3.6 Sécurité technique et mesures de sûreté

Les normes suisses et européennes en matière de sécurité technique font l'objet d'une harmonisation

Les aspects sécuritaires sont traités principalement dans l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI, RS *747.201.1*) et dans l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCB, RS *747.201.7*). La Suisse s'efforce depuis de nombreuses années d'établir un niveau de sécurité technique élevé. Comme la CE a beaucoup progressé dans ce domaine au cours de ces dernières années, la réglementation suisse a été de plus en plus influencée par les directives européennes.

Cela tient au fait que la grande majorité des bateaux de sport et de plaisance en Suisse provient des pays européens. Une harmonisation aux normes européennes s'impose donc, d'autant que le niveau de sécurité correspond en règle générale au moins au niveau suisse.

Il en va autrement du transport de passagers. Là, les conditions requises pour une navigation en toute sécurité sur les lacs, divergent parfois des directives de la CE, en partie orientées sur la navigation fluviale. Cependant, l'harmonisation se fait là où elle paraît judicieuse (par exemple les prescriptions sur les gaz d'échappement).

La question de la sécurité comprend aussi la formation et les examens des conducteurs. Pour pouvoir conduire un bateau motorisé ou un bateau à voile sur les cours d'eau suisses, il faut en principe être en possession d'un permis de navigation. Sont exempts de cette obligation les bateaux de faible motorisation et/ou de faible surface vélique. Dans ce domaine, il n'y a pas encore beaucoup de normes internationales harmonisées.

Pas de mesures spécifiques en matière de sûreté

Les questions en rapport avec la sûreté sont traitées par les entreprises de transport elles-mêmes, qui prennent au besoin des mesures de protection. Il n'y a pas actuellement de dispositions de protection spécifiques pour la navigation en Suisse.

3 Perspectives

Ce chapitre montre les perspectives de développement auxquelles on peut s'attendre en matière de navigation pour les prochaines années.

Il présente d'abord les conditions générales (infrastructure, formation et cadre professionnel, sécurité et coopération internationale) puis, plus spécifiquement, les perspectives propres aux différents secteurs (navigation rhénane, maritime et intérieure). Des possibilités d'intervention, aussi bien pour la Confédération et pour les cantons que pour la branche elle-même,sont proposées en conclusion de chaque partie.

Les transports devraient continuer de croître

Les prestations demandées dans le trafic voyageurs et marchandises continueront d'augmenter au cours des années à venir. La croissance sera particulièrement prononcée dans le trafic marchandises[64].

Divers facteurs influencent le choix du moyen de transport

Outre les multiples exigences que les usagers posent aux moyens de transport, les futures conditions générales de la politique des transports déterminent la manière dont la croissance du trafic sera absorbée. Les aspects inhérents à l'environnement et à la sécurité, et les mesures de prévention des accidents gagnent toujours plus en importance sur un plan global.

La sécurité et les normes environnementales subissent des contraintes

Le secteur du transport fluvial et maritime rencontre des difficultés à cause de la forte pression exercée sur les coûts et de la pénurie de personnel qualifié. Les exigences accrues en matière d'harmonisation, de dérégulation et de réduction de la densité normative font courir le risque d'une baisse du niveau des normes de sécurité et de protection de l'environnement.

La transparence des coûts aide la navigation

Comme la libéralisation progresse sur les marchés des transports internationaux, la navigation a davantage de chances de faire valoir ses points forts. Si la transparence des coûts de transport s'applique systématiquement dans le monde entier, la navigation pourra connaître une nouvelle croissance. Ses avantages, connus mais souvent négligés pour des raisons économiques, porteront davantage leurs fruits. En outre, les mesures incitatives ont des effets positifs lorsqu'il s'agit de transférer le trafic marchandises de la route vers la navigation intérieure. Une telle démarche contribue de manière déterminante à éviter une surcharge grandissante du réseau routier.

Le potentiel de développement de la navigation n'est pas encore épuisé

A l'heure actuelle, la navigation est largement exposée à la libre concurrence. En règle générale, elle n'obtient pas d'appui substantiel de l'Etat. Dans tous les secteurs (navigation maritime, navigation rhénane et navigation intérieure), elle dispose de capacités disponibles et de potentiel de développement. Sa capacité économique, son niveau de sécurité élevé et sa grande compatibilité écologique en font l'un des moyens de transport les plus prometteurs dans une perspective de développement durable.

64 Office fédéral du développement territorial (ARE). *Perspectives d'évolution du trafic marchandises à l'horizon 2030*. Berne, septembre 2004.

3.1 Conditions générales

3.1.1 Voies navigables

Les infrastructures de transport en général sont en grande partie surchargées et les aménagements difficiles à financer

La forte croissance des transports ne peut être écoulée qu'avec des voies de communication bien aménagées, performantes et sûres. Elles constituent la clé de voûte d'une économie nationale qui fonctionne bien. Tous les modes de transport doivent pouvoir être utilisés en fonction de leurs atouts. Les voies de communication et de transport écologiques, qui ménagent l'espace, sont de plus en plus privilégiées lors des décisions de planification. La suppression des goulets d'étranglement, l'extension de l'infrastructure et l'interconnexion plus étroite entre les centres et les voies de communication, les questions de financement et la protection de l'environnement resteront des thèmes fondamentaux en matière d'infrastructure. Les tendances à l'accroissement des unités de transport avec une capacité de charge toujours plus grande posent de nouveaux défis aux propriétaires d'infrastructure.

A l'exception de la navigation, l'infrastructure est déjà surchargée à l'heure actuelle dans les périodes de pointe. La forte densité du trafic et les embouteillages provoquent notamment des accidents toujours plus nombreux, entraînent des pertes pour l'économie nationale et grèvent encore plus l'environnement. Le trafic mixte (marchandises et voyageurs) pose de grands défis aux usagers, surtout sur la route et sur le rail.

La navigation possède des réserves de capacités

La navigation rhénane dispose encore de capacités, aussi bien en termes d'infrastructures qu'en termes de flotte. Ce potentiel connaît toutefois des limites, étant donné que la navigation intérieure est étroitement dépendante du réseau des voies navigables. En cas de blocage d'une voie d'eau, il n'y a, souvent, aucune possibilité d'utiliser d'autres itinéraires. Les blocages sont imputables aux avaries, à de grands dommages ou aux révisions des installations de navigation, aux niveaux d'eau trop bas ou trop élevés. Le nombre de jours pendant lesquels le trafic doit être suspendu est toutefois faible. En moyenne, on peut s'attendre par exemple à ce que la navigation rhénane soit fermée sept jours par année, pendant lesquels la circulation n'est pas possible sur certains tronçons.

Dans la navigation rhénane, la profondeur minimale de l'eau est axée sur l'étiage équivalent (EE), c'est-à-dire le niveau d'eau qui n'est pas atteint et qui enregistre un déficit pendant 10 à 20 jours. Statistiquement, la navigation doit donc s'attendre à de bas niveaux, mais les manques d'eau plus graves sont plutôt rares (p. ex. l'année 2003). Dans la plupart des cas, les bateaux peuvent naviguer, mais avec une cargaison réduite.

A l'inverse, la navigation est aussi réduite en cas de niveau d'eau très élevé. Pour Bâle, il s'agit du niveau qui correspond à un débit du Rhin de 2650 m^3/s. Selon les statistiques hydrologiques (courbes des débits classés), cette valeur est atteinte ou dépassée environ trois jours par année.

La navigation rhénane ne devrait pas être gravement touchée par les conséquences des changements climatiques

De manière générale, le changement climatique se répercutera négativement sur les transports. Il faut s'attendre à ce que ces derniers soient de plus en plus perturbés par des événements naturels tels que les crues et les glissements de terrain.

En ce qui concerne les modifications dues au réchauffement climatique, les répercussions sur la navigation ne sont vraisemblablement pas aussi graves qu'on pourrait le craindre. Il y a, certes, des précipitations plus fortes et plus fréquentes qui réduisent la période de récurrence d'une crue et qui occasionnent des pointes en matière de hautes eaux. Les affluents très diversifiés du Rhin, qui proviennent de nombreux bassins avec des lacs régulés ou non, devraient toutefois avoir une influence modératrice. Les nouveaux polders et les bassins de rétention pourraient apporter un délestage supplémentaire. Par ailleurs, les divers bassins d'accumulation des Alpes adapteront leur effet compensatoire aux modifications de l'hydrologie. En d'autres termes, lors d'hivers plus pluvieux et d'automnes plus secs, la vidange des bassins sera plutôt déplacée vers l'automne.

Le potentiel de développement des voies fluviales pour la Suisse se concentre essentiellement sur le Rhin

Afin de pouvoir garantir un écoulement régulier du trafic, il s'avère nécessaire de maintenir ou d'améliorer, voire de développer, le réseau des voies navigables. Pour ce faire, il faudrait par exemple supprimer les points de congestion, sécuriser les chenaux pour éviter les blocages dus aux éléments naturels et aux accidents, ou encore régulariser le débit des eaux afin de réduire les amplitudes saisonnières et climatiques.

Le potentiel de développement des infrastructures navigables en Suisse étant relativement limité, les champs d'interventions sont avant tout de portée internationale et concernent principalement la voie rhénane Bâle – Rotterdam. D'éventuelles interventions ne sont donc envisageables qu'en étroite coopération avec les pays concernés.

Possibles interventions

Réduire le nombre de goulets d'étranglement infrastructurelles (p. ex. augmentation de la hauteur de passage sous les ponts, approfondissement du chenal, augmentation des capacités des écluses et des places d'amarrage).
Compétences: Confédération, cantons, communes, Etats limitrophes

Désenchevêtrer les transports voyageurs et marchandises. Les systèmes de régulation du trafic peuvent contribuer à améliorer la fluidité des transports fluviaux.
Compétences: Confédération, cantons, entreprises

Dans le cadre de l'aménagement du territoire, laisser la possibilité d'extensions ciblées du réseau des voies navigables en Suisse (p. ex. examiner la continuation de la grande navigation sur le Rhin jusqu'à l'embouchure de l'Aar).
Compétences: Confédération, cantons, communes, Etats limitrophes

3.1.2 Installations portuaires

Les installations portuaires doivent tenir compte des besoins du marché et des impondérables naturels

La chaîne de transport mer/navigation intérieure/rail peut encore gagner en importance grâce à l'utilisation d'installations de transbordement efficaces et innovatrices. Les quatre ports rhénans situés sur le territoire suisse doivent constamment s'adapter au marché. Ils ne servent pas uniquement au transbordement des marchandises, mais aussi aux services liés aux transports.

On y trouve de très nombreuses petites entreprises hautement spécialisées qui travaillent à côté de grandes entreprises logistiques internationales. Elles offrent des solutions intégrées dans leurs propres installations pour les transports de matières sèches, liquides et dangereuses ou des conteneurs, des transports initiaux et finaux, ainsi que des prestations de transbordement et de stockage. Les clients des ports rhénans (Bâle, Birsfelden, Auhafen) trouvent une offre de services qui répond à toutes les exigences haut de gamme d'une plate-forme de transport multimodale.

On peut imaginer, par exemple, que l'importation de produits pétroliers diminue à long terme et qu'on importe davantage de charbon en contrepartie. Cela aurait des conséquences directes sur l'infrastructure de transbordement, étant donné qu'il faudrait à moyen terme démonter éventuellement des réservoirs à essence et les remplacer par des halles à charbon. Les terminaux de conteneurs sont déjà saturés et l'affaiblissement actuel du boom des conteneurs n'est que passager. Il importe, dès lors, de procéder assez tôt à des choix stratégiques.

L'exploitation des ports est complexe du fait qu'ils dépendent du niveau des eaux. Ainsi, des périodes de hautes ou de basses eaux peuvent entraîner la fermeture de la navigation. Celle-ci pourrait cependant aussi être interrompue par des avaries. Cela signifie que les bateaux pourraient non seulement être bloqués dans les ports, mais aussi créer des goulets d'étranglement après la reprise de la navigation, puisque de nombreux navires arriveraient simultanément. Il en résulterait alors de nouveaux retards. Ces problèmes se répercutent aussi sur les autres modes de transport. Les ports doivent se préparer à de telles éventualités.

Il faut chercher des solutions souples, intermodales et internationales pour les infrastructures portuaires

Pour répondre rapidement à des besoins changeants (types de marchandises et de conditionnements), le trafic de fret fluvial doit disposer d'infrastructures portuaires efficaces et modulables. Cela passe par un haut degré de coordination et d'intégration de la chaîne logistique et par des investissements conséquents dans les installations.

Il faut renforcer la promotion de l'intermodalité afin de délester les infrastructures. Une meilleure intégration des installations portuaires dans le réseau des transports terrestres (desserte de l'arrière-pays) et le développement de centres de trafic marchandises avec raccordement direct aux voies fluviales augmentent la compétitivité de la navigation.

L'encouragement de l'intermodalité doit porter sur tous les types de marchandises, qu'il s'agisse du transport par conteneurs, de l'importation de marchandises liquides ou de marchandises sèches (comme les céréales, le papier/cellulose, les métaux, les matériaux pierreux).

En unissant leurs forces, les ports rhénans des deux Bâle (Ports rhénans suisses – PRS) devraient dynamiser leur présence sur le marché et accroître leur poids politique. Notons par ailleurs que les PRS entretiennent depuis plusieurs années d'excellentes relations avec la Sàrl du port rhénan de Weil am Rhein en Allemagne. Cette collaboration pourrait être développée, ce qui contribuerait notamment à éliminer d'éventuels goulets d'étranglement, étant donné que le port de Weil dispose encore de grandes réserves de terrain et qu'il est bien desservi par les transports.

Les premiers pas d'une collaboration transfrontalière entre les ports rhénans suisses, le port de Mulhouse-Rhin et la Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH ont déjà été faits afin d'évaluer le potentiel de synergies à moyen et long terme. Dans ce contexte, les expériences faites avec l'aéroport Euroairport Bâle-Mulhouse ont été prises en considération.

Possibles interventions

Afin d'exploiter au mieux les capacités disponibles de la navigation, il faudrait améliorer la chaîne logistique de façon ciblée.
Compétences: entreprises

Optimiser les interfaces: mieux interconnecter la navigation côtière/maritime avec la navigation intérieure et le rail.
Compétences: Confédération, cantons, communes, Etats limitrophes, entreprises

Garantir que les marchandises, depuis les ports rhénans, soient transbordées sur des wagons et ensuite acheminées par le réseau suisse des chemins de fer.
Compétences: Confédération, cantons, entreprises

Autres investissements dans les installations portuaires.
Compétences: Confédération, cantons, communes, Etats limitrophes, entreprises

3.1.3 Formation et cadre professionnel

Manque de personnel qualifié dans la navigation maritime et rhénane

Navigation maritime

La navigation compte parmi les secteurs économiques les plus globalisés du monde. Il est très compétitif et soumet de ce fait les marins à un stress accru, car les équipages sont de plus en plus réduits et la durée des séjours dans les ports s'est nettement raccourcie. En effet, les grues modernes peuvent décharger des cargaisons en quelques heures et non plus en quelques jours.

Les principales nations maritimes sont généralement des puissances économiques industrialisées et qui connaissent des salaires élevés. Pour réduire au maximum les coûts élevés de l'équipage et maintenir leur capacité concurrentielle, les compagnies peuvent soit moderniser la flotte, et ainsi diminuer l'effectif des marins au strict nécessaire sur le plan technique et autorisé administrativement, soit enregistrer les bateaux sous un pavillon bon marché, dit «pavillon de complaisance» (45 % de la

flotte mondiale). Faute de marins suisses, la majeure partie des équipages des navires suisses est constituée de ressortissants étrangers[65].

Etant donné que la demande de main-d'œuvre maritime ne cesse d'augmenter et que le personnel qualifié vient à manquer, les armateurs ont toujours plus de difficultés à recruter du personnel approprié. Cette situation a pour conséquence une tendance à la hausse des salaires et une recrudescence des accidents.

Un grand nombre de gouvernements et d'armateurs des pays industrialisés, ayant reconnu le problème, essaie de promouvoir la formation des marins à l'aide de fortes subventions et d'investissements conséquents. Les armateurs japonais, par exemple, investissent beaucoup dans la formation des marins philippins, qui représentent le groupe professionnel le plus important dans le monde. La Confédération encourage la formation en accordant une aide financière aux futurs marins. Cette aide peut représenter jusqu'à deux tiers des coûts de formation. Parmi les six armateurs qui exploitent des bateaux sous pavillon suisse, seuls deux forment une relève[66].

Bien que les profils professionnels maritimes soient variés, de moins en moins de jeunes professionnels choisissent la carrière de marin. Les armateurs expliquent ce manque d'enthousiasme par un déficit au niveau des connaissances linguistiques et par une résistance insuffisante au stress physique et psychique. D'autres raisons jouent un rôle non négligeable: les longues absences hors du pays, les séjours souvent trop courts dans les ports et les perspectives modestes dans le domaine des salaires. Cette tendance s'observe aussi avec un certain retard dans les professions terrestres liées au contexte maritime.

A l'heure actuelle, les jeunes gens bien formés qui s'intéressent à la navigation maritime choisissent plutôt la voie académique et fréquentent les hautes écoles nautiques à l'étranger. Lorsqu'ils exercent ensuite, pour la première fois, la fonction d'officier nautique ou technique sur un bateau, ils peuvent bénéficier de promotions assez rapides et devenir capitaine ou ingénieur en chef. De tels spécialistes nautiques sont très demandés: de nombreuses portes s'ouvrent à eux, tant sur terre que sur mer. Les armateurs et les entreprises de navigation et de logistique cherchent à engager de tels professionnels, surtout lorsqu'ils peuvent justifier de quelques années d'expérience.

Navigation intérieure (Rhin)

La navigation intérieure doit affronter des problèmes de recrutement tout aussi importants que ceux de la navigation en mer. En Suisse, dans la région de Bâle, dix entreprises forment encore des marins pour la navigation intérieure. A l'heure actuelle, 17 apprentis sont en formation. Plus de la moitié d'entre eux terminent leurs apprentissages chez la plus grande société au monde de transport fluvial de voyageurs et non plus sur des bateaux de marchandises classiques appartenant à la navigation intérieure.

Faute de relève, l'Ecole suisse de navigation de Bâle a été fermée il y a quelques années, raison pour laquelle les armateurs envoient leurs apprentis à l'Ecole professionnelle maritime de Duisburg. Par ailleurs, des efforts sont en cours dans le cadre

65 Plusieurs centaines de marins sont occupés sur des bateaux suisses et environ une dizaine d'entre eux seulement possèdent la citoyenneté suisse. A noter que ces chiffres sont très fluctuants.

66 A l'heure actuelle, dix apprentis sont en formation.

de la révision des profils professionnels. Ils visent à ce que l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie reconnaisse la profession de *matelot de la navigation intérieure*.

Depuis quelque temps, le nombre des apprentis augmente à nouveau légèrement, une situation réjouissante qui est certainement imputable à l'offre accrue de places d'apprentissage. Mais il ne faut pas perdre de vue que les armateurs engagent désormais les apprentis comme membres à part entière de l'équipage, ce qui leur permet de réduire considérablement les coûts de personnel. Après environ cinq années de navigation, l'apprenti peut passer l'examen de conducteur de bateau. Cet examen théorique peut avoir lieu à Bâle. Mais les perspectives professionnelles du marin de la navigation intérieure sont limitées: de longues absences, des salaires modestes et la pénibilité professionnelle sont des facteurs qui incitent les candidats diplômés à tourner rapidement le dos à la navigation intérieure.

De bonnes conditions générales pour le personnel de la navigation sont essentielles pour l'avenir de ce secteur économique et pour la sécurité

Le niveau de connaissances est crucial, non seulement pour le pilotage et l'exploitation technique des navires, mais aussi en matière de sécurité et de risques liés aux accidents et aux avaries. Pour ce faire, la formation du personnel navigant devrait être renforcée et mieux encadrée, aussi bien au niveau national qu'international.

Afin de rendre la profession plus attractive et garantir des minima sociaux (salaires, couverture sociale, etc.), les conditions de travail devraient être améliorées. Dans ce contexte, il incombe d'abord aux employeurs, c'est-à-dire aux entreprises de navigation et aux expéditeurs, d'agir.

Possibles interventions

Garantir l'existence d'institutions de formation performantes (en Suisse ou à l'étranger).
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats, entreprises, instituts de formation

Développer des soutiens (p. ex. subventions aux écoles dispensant des formations professionnelles ou écoles d'officiers, bourses d'étude) pour permettre aux apprenants suisses d'aller suivre une formation à l'étranger, de se perfectionner, etc.
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats, entreprises

Stimuler la mobilité professionnelle.
Compétences: entreprises

Mener des campagnes de recrutement auprès des jeunes, dans les écoles.
Compétences: entreprises, instituts de formation

Renforcer la coopération en matière de reconnaissance des qualifications.
Compétences: Confédération, autres Etats, entreprises, instituts de formation

3.1.4 Environnement

Il faut concilier la protection et l'exploitation des voies fluviales

La forte sensibilité du public en matière d'environnement en général, l'utilisation modérée des ressources naturelles limitées, la protection de la santé consécutive à la réduction des substances toxiques ou du bruit et le maintien d'une bonne qualité de vie en général sont des critères importants lorsqu'il s'agit de prendre des décisions dans les domaines du transport. Des mesures incitatives ciblées et la nécessité de renforcer la responsabilité individuelle des utilisateurs des systèmes de transport œuvrent au maintien et à l'amélioration des bases d'existence naturelles. La menace du changement climatique et la perte de plus en plus grande de zones naturelles constituent d'autres défis déterminants.

Jusqu'ici, la Suisse a joué un rôle décisif lorsqu'il s'est agi de se prononcer sur la protection de l'environnement. En reprenant et en respectant de nombreux engagements et recommandations internationaux en matière d'écologie par des dispositions propres plus strictes et grâce à des systèmes incitatifs, il a été possible de créer une base favorable pour un développement durable des transports. Compte tenu des rapides mutations de l'environnement et de la forte croissance du trafic, il y a lieu d'adapter les bases ou d'emprunter de nouvelles voies. Etant donné que le transport international des marchandises sur de longues distances augmente fortement, la collaboration transfrontalière destinée à améliorer la protection de l'environnement gagne encore en importance.

Vu les mesures de libéralisation entreprises dans le monde et étant donné l'ouverture des marchés, les sites de production de nombreuses marchandises ont été transférés et la consommation des ménages a beaucoup changé. L'échange des marchandises s'intensifie entre les continents et les pays, d'où la poursuite de la forte croissance de tous les modes de transport. La progression du trafic est étroitement liée à la poussée de l'économie globalisée. L'avancée de la mondialisation renforce la concurrence dans le domaine des transports.

Les faibles coûts de transport et la libre concurrence favorisent le volume du trafic, qui ira encore en augmentant. A l'heure actuelle, les coûts externes ne sont guère imputés à leurs auteurs. Malgré de nombreuses déclarations d'intention et plusieurs mesures, on n'a pas réussi à faire progresser suffisamment la protection de l'environnement à l'échelle mondiale.

Il est toujours plus important d'harmoniser au maximum la protection et l'utilisation des voies de communication et leur environnement. Cette remarque s'applique également à la navigation, qui utilise un vecteur très sensible sur le plan écologique: l'eau. Etant donné les grandes exigences en matière d'écologie, la navigation est appelée à réduire encore davantage les charges pesant sur l'eau. Les organisations internationales de la navigation maritime et de la navigation intérieure sont conscientes de leur responsabilité et cherchent des solutions pragmatiques.

Différentes mesures peuvent encore améliorer le bilan écologique de la navigation

La protection de l'environnement et des ressources doit progresser rapidement et globalement à l'échelle mondiale. Cela ne peut se faire que si l'on applique de manière plus systématique les directives et les recommandations existantes. Des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport, conformes au

principe de causalité, et entre les transporteurs des différents domaines sont indispensables pour créer une base solide permettant des transports respectueux de l'environnement. Pour arriver à cet objectif, tant les législateurs que les divers secteurs industriels doivent développer, harmoniser et mettre en œuvre les conditions générales. Des réglementations rigoureuses en matière de sanctions et des dispositions sévères relatives à la responsabilité civile sont nécessaires pour appliquer les dispositions.

Des systèmes de logistique et de communication innovants et interconnectés permettent de réduire le nombre des courses à vide et d'améliorer l'efficacité des échanges de marchandises dans un monde globalisé. Il en résultera une baisse des pollutions et de la consommation des ressources.

Il faut donner la priorité aux interdictions plus strictes concernant l'introduction de substances polluantes et la diminution du risque de fuite de substances dangereuses pour l'environnement en cas d'accident. Les mesures pour réduire la production des substances toxiques des moteurs de bateaux, les dispositions sur l'élimination des déchets et les mesures techniques et d'exploitation servant à prévenir les accidents constituent d'autres exemples qui contribuent à améliorer encore le bilan écologique de la navigation.

Il est important de prévoir des mesures spécifiques pour faire face rapidement aux accidents. Les dégâts peuvent être limités si l'on améliore l'information sur les accidents et que l'on met à disposition les appareils de sauvetage et le personnel.

Possibles interventions

Renforcer la législation et la réglementation en la matière.
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats

Etendre le principe du pollueur-payeur (intégration des coûts environnementaux) à l'ensemble des modes de transport.
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats

Encourager la formation et la qualification du personnel en matière de protection de l'environnement en vue d'éviter les pollutions causées par un comportement humain erroné.
Compétences: entreprises, instituts de formation

3.1.5 Sécurité

Un défi pour la sécurité des transports

La protection de l'être humain, des animaux et de l'environnement revêt une importance croissante en raison de la forte augmentation du trafic. Il convient dès lors de l'améliorer et de la développer en conséquence. Il est toujours plus difficile d'éviter que des voies de communication traversent des zones fortement peuplées ou sensibles écologiquement.

Malgré les efforts considérables entrepris pour améliorer la sécurité routière, la route restera le mode de transport qui occasionne le plus de victimes suite à des accidents. En l'occurrence, la population est plutôt disposée à accepter cet état de faits que lors

de graves accidents de la circulation sur le rail ou sur les voies navigables. Outre le coût humain élevé, l'économie nationale subit également des coûts significatifs.

La population accorde une grande attention au transport de matières dangereuses. Les graves accidents suscitent un grand intérêt dans les médias et les raisons qui ont conduit aux dégâts doivent pouvoir être déterminées rapidement et communiquées au public. Les mesures de prévention d'autres accidents doivent être trouvées et réalisées en temps utile.

Les accidents graves qui se produisent lors du transport de substances toxiques ou facilement inflammables et les pollutions maritimes causées par la navigation ont conduit à des mesures propres à augmenter la sécurité. Mais au lieu de réagir aux accidents, il vaut mieux les éviter grâce à des analyses de risques et à des mesures préventives.

Dans le cadre des mesures de libéralisation, la densité des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses doit être réduite et les opérateurs des systèmes de transport se voient investis d'une plus grande responsabilité personnelle. Dans ce contexte, notons qu'il y a de moins en moins de ressources pour surveiller l'application des prescriptions. L'Etat dispose de moins en moins de fonds, notamment pour améliorer la sécurité de l'infrastructure. Par ailleurs, l'insuffisance ou le manque de données sur les accidents complique la réalisation des analyses de risques.

La sécurité des transports doit être au moins maintenue à son niveau actuel

Les mesures d'harmonisation ou les intérêts économiques ne doivent pas se faire au détriment de la sécurité ni de l'environnement. Les autorités politiques peuvent se focaliser sur cet aspect et soutenir la stratégie de prévention des accidents en fournissant des arguments objectifs. La collaboration intensive et empreinte de confiance entre tous les intéressés est un élément fondamental dans l'évolution permanente des améliorations de la sécurité.

A l'avenir, il faudra investir davantage dans la formation et la qualification des acteurs des transports pour minimiser le risque d'erreurs liées au comportement. Les mesures techniques de sécurité n'apportent une amélioration que si elles sont appliquées à bon escient.

L'amélioration des instruments de recensement des données sur les accidents et le perfectionnement de l'analyse des événements permettent de prendre des mesures ciblées, aptes à réduire le risque d'accident. Les instruments doivent être standardisés dans la mesure du possible et les données doivent être échangées entre les autorités.

Les activités de surveillance du transport de matières dangereuses nécessitent des ressources en personnel et un équipement moderne. Avec l'ouverture des marchés et l'accroissement du trafic, l'efficacité du contrôle des transports de marchandises dangereuses devient toujours plus importante. Ainsi, en navigation maritime, les Etats[67] contrôlent les ports pour pouvoir intervenir plus efficacement contre les bateaux qui enfreignent les règles. De tels bateaux proviennent souvent de pays qui

67 Les Etats sont obligés de mettre en place et de contrôler des administrations maritimes nationales, dénommées «autorités compétentes», chargées d'inspecter les navires faisant escale dans leurs ports ou naviguant dans les eaux relevant de leur juridiction (Directive 95/21/CE).

proposent l'enregistrement sous un pavillon de complaisance. Un instrument équivalent pourrait aussi être créé dans la navigation intérieure.

Les bateaux à double coque améliorent nettement le niveau de sécurité

En réaction aux catastrophes maritimes telles qu'elles se sont produites en Alaska avec le pétrolier Exxon Valdez et au large de la côte atlantique européenne avec les pétroliers Erika ou Prestige, les substances qui pourraient mettre en danger le biotope maritime sensible ne pourront être transportées que dans des bateaux à double coque. Dès 2015, seuls ces bateaux pourront desservir les ports maritimes européens.

Même en navigation intérieure, les pétroliers à simple coque sont de plus en plus remplacés par des bateaux à double coque, plus sûrs. Ce processus sera encore accéléré, car les transporteurs et l'industrie de construction des bateaux s'intéressent davantage à la sécurité. De plus, les dispositions sur le transport des matières dangereuses seront renforcées. A partir de 2018, conformément au Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR), les substances susceptibles de polluer les eaux ne pourront être transportées que dans des bateaux à double coque.

Lors de la modernisation de la flotte, il faut veiller à ce que les normes de sécurité des bateaux actuels ne divergent pas trop des normes applicables aux nouveaux bateaux. On peut y remédier en appliquant de manière restrictive les dispositions transitoires.

La sécurité de la navigation intérieure peut encore être améliorée par l'usage accru des systèmes de navigation électroniques (cartes électroniques des voies navigables – Inland ECDIS[68]) et les services d'information de la navigation (systèmes de traçabilité des bateaux au moyen de transpondeurs – AIS[69]), les annonces électroniques ou les nouvelles diffusées pour la navigation intérieure.

Les questions relatives à la compréhension des membres d'équipage entre eux et vers l'extérieur (aspect linguistique) revêtent également une importance non négligeable.

Possibles interventions

Renforcer la législation et la réglementation concernant le transport de matières dangereuses.
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats

Encourager l'utilisation de nouveaux matériaux et de nouvelles technologies dans la construction navale.
Compétences: entreprises, constructeurs

Encourager l'utilisation des technologies innovantes pour améliorer l'efficacité logistique et la communication (systèmes de navigation).
Compétences: entreprises, constructeurs

68 Inland ECDIS: *Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation* (système d'information géographique pour l'établissement de cartes servant à la navigation intérieure).

69 AIS: *Automatische Identifikationssysteme* (système d'identification automatique).

Systématiser et renforcer les contrôles d'audits et les inspections (navires, installations et matières transportées), y compris pour la navigation intérieure et rhénane.
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats

Par la formation du personnel (y compris en matière linguistique), sensibiliser et étendre les connaissances en matière de risques sécuritaires.
Compétences: entreprises, instituts de formation

A noter que ces mesures doivent être prises avant tout sur un plan international.

3.1.6 Mesures de sûreté

Une prévention ciblée est nécessaire

Les questions liées aux mesures de sûreté gagnent en importance dans le trafic voyageurs et marchandises. Ces questions sont traitées de manière controversée. La prévention des dangers est, certes, réputée nécessaire, mais elle peut perturber considérablement la fluidité des transports. Il s'agit de trouver des solutions praticables, coordonnées sur le plan mondial et qui n'engendrent pas de nouveaux obstacles au commerce.

La protection contre les actes illicites, tels que les attentats terroristes, revêt une grande importance pour le développement du tourisme et, partant, de la navigation des passagers. Les incidents provoquent immédiatement une baisse des flux touristiques et entraînent des manques à gagner considérables, d'où des conséquences désastreuses notamment pour les propriétaires de bateaux de passagers.

La vulnérabilité des systèmes augmente en raison des échanges mondiaux de marchandises et de la forte interconnexion des marchés et des transports. Tous les modes de transport sont soumis à une menace latente. Pour garantir un niveau de risque acceptable, il faut consentir des dépenses importantes en termes de technique, de personnel et d'administration. Les coûts de la prévention augmentent plus que proportionnellement par rapport aux coûts de transport. Malgré tout, les autorités ne peuvent pas assurer un contrôle total sur l'ensemble du territoire.

Il incombe à tous les acteurs des transports de prendre des mesures de prévention des dangers. La reconnaissance des risques et la protection des objets d'importance nationale tels que les installations de la navigation, les ports ou le reste de l'infrastructure constitue une tâche relevant de la souveraineté de l'Etat.

La vaste protection des ouvrages et des infrastructures, des contrôles rigoureux et des peines sévères en cas d'infraction aux dispositions peuvent avoir un effet dissuasif quant aux actes illégaux. Mais il ne sera guère possible de protéger entièrement les différents systèmes de transport en raison de leur complexité. Il est d'autant plus important d'avoir à disposition suffisamment de capacités disponibles pour les prestations de transport afin de disposer, si nécessaire, de solutions de rechange et de pouvoir ainsi faire face aux situations exceptionnelles.

Les mesures doivent être coordonnées à l'échelle mondiale. Lors de leur élaboration, il faut veiller à ce qu'elles soient efficaces et qu'elles n'entraînent pas de coûts administratifs disproportionnés ni la paralysie du système de transport.

Possibles interventions

Poursuivre les efforts déjà consentis, en prenant des mesures ciblées selon le niveau des risques.
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats, entreprises, constructeurs

3.1.7 Coopération internationale

Faire valoir les intérêts de la Suisse dans les instances internationales

Dans le cadre de l'économie internationale des transports, la Suisse intervient aussi, selon ses besoins, dans la navigation maritime et la navigation intérieure. Contrairement au trafic aérien et terrestre, il n'existe pas d'accord avec l'Union européenne dans le domaine de la navigation intérieure, mais l'affiliation à la CCNR et à la CEE/ONU garantit que la Suisse pourra, à l'avenir également, faire valoir ses intérêts dans ces institutions et conserver ses droits d'accès à la navigation rhénane. Il faut partir du principe que l'Union européenne cherche à accroître son influence dans ce domaine, ce qui aura pour effet de restreindre l'importance des autres organisations.

Les questions de sécurité du trafic, comme on l'a vu plus haut, sont aussi très importantes dans le domaine du transport fluvial et maritime. La Suisse continuera d'attacher une grande importance à l'aspect écologique de ce mode de transport. Lorsque la navigation aura amélioré et renforcé sa réputation de mode de transport sûr et respectueux de l'environnement, elle pourra alors certainement augmenter sa part de marché dans la concurrence avec les autres modes de transport.

Au cours de ces prochaines années, la discussion mondiale sur le changement climatique créera certes en Europe un cadre positif qui permettra diverses mesures d'encouragement de ce mode de transport en Suisse. Mais à long terme, la navigation intérieure devra faire face à l'âpre concurrence des moyens de transport terrestres.

A l'avenir, les deux organisations traditionnelles que sont la CCNR et la CEE/ONU devront entretenir leurs rôles-clés dans les domaines juridiques, techniques et sécuritaires, ainsi que dans le transport des marchandises dangereuses pour pouvoir résister à la forte concurrence des organismes de la CE qui s'occupent aussi de cette matière (cf. les précisions aux ch. 3.2 et 3.3).

Possibles interventions

Garantir la pérennité de la CCNR et renforcer son rôle.
Compétences: Confédération

Asseoir la position de la Suisse, voire la renforcer, dans les instances de régulation internationales (CCNR, CEE/ONU, CE, OMI).
Compétences: Confédération

3.2 Navigation rhénane

La navigation intérieure dispose de capacités disponibles pour délester les infrastructures routières et ferroviaires

La navigation intérieure en Europe pourrait contribuer dans une large mesure à délester les infrastructures routières et ferroviaires. Les capacités nécessaires sont en grande partie disponibles, tant du point de vue des bateaux que de l'infrastructure. Par la même occasion, la hausse prévisible des tonnages devrait provoquer le renouvellement, souhaité, de la flotte. Ces nouveaux bateaux contribueraient à augmenter encore la sécurité et le caractère écologique de la navigation intérieure, d'où une réduction des coûts de transport. Il faut pour cela que les conditions politiques concordent afin que la navigation puisse être intégrée comme un partenaire à part entière dans les programmes de transport trimodaux.

Le programme NAIADES accélère le développement des voies fluviales en Europe

La CE estime que le transport par voies fluviales devrait à l'avenir contribuer à délester les transports terrestres (route, rail) et connaître ainsi un essor considérable. Afin de favoriser cet essor et de renforcer la navigation intérieure en tant que partenaire fiable dans un système de transport combiné, la Commission européenne a lancé le projet NAIADES, doté de moyens importants. Conformément au principe de subsidiarité, ce projet s'adresse aux responsables de la navigation intérieure à tous les échelons, c'est-à-dire à la branche elle-même, aux Etats membres et à l'Union européenne.

Avec son programme d'action, la Commission européenne a posé les jalons de la politique ad hoc pour les années 2006-2013. Selon le dernier rapport de la Commission concernant la mise en œuvre du programme[70], il ressort que diverses mesures ont déjà été réalisées ou sont en voie de concrétisation (programme PLATINA[71]):

Amélioration des conditions du marché

Afin de faciliter les conditions d'accès au capital (financement), la Commission envisage la mise en place de guichets spécifiques pour les entreprises de transport fluvial.

En 2008, elle a publié un manuel de financement (systèmes d'aide disponibles aux niveaux européen, national et régional) et a présenté les résultats d'une étude sur les entraves administratives et réglementaires à la navigation intérieure.

Modernisation de la flotte

Afin d'améliorer les résultats en matière de sécurité et d'environnement, la Commission a élaboré un projet de directive concernant le transport de marchandises dangereuses.

70 *COM (2007) 770* final.

71 PLATINA: plate-forme visant à implémenter le programme NAIADES. Elle offre une assistance technique et organisationnelle aux acteurs concernés, dans les différents champs d'action du programme (cf. http://naiades.info/platina/).

Pour que le transport fluvial puisse maintenir son avantage sur le plan environnemental, la Commission a proposé de réduire la teneur maximale admissible en soufre des gazoles[72].

Promotion de l'emploi et des compétences

Des travaux sont en cours dans les domaines du temps de travail et des exigences de qualification professionnelle. Plusieurs Etats membres ont pris des mesures pour rendre les métiers du transport fluvial plus attrayants (soutien aux programmes de formation et à la création d'entreprises).

Amélioration de l'image du secteur

Des Etats membres envisagent de lancer ou ont déjà lancé des campagnes de promotion.

Des mesures visant à mettre en place un instrument d'observation du marché sont en préparation.

La Commission a lancé un appel à propositions pour créer un réseau de centres de promotion du transport par voies navigables (objectif: conseiller et encourager les opérateurs de transport à utiliser la navigation intérieure).

Mise en place d'infrastructures adéquates

La Commission a créé un poste de coordinateur européen pour faciliter la réalisation de l'axe prioritaire «Rhin/Meuse-Maine-Danube» et de la liaison «Seine-Escaut».

La Commission a adopté plusieurs règlements d'application sur les services d'information fluviale (SIF).

Notons que les mesures de promotion de la navigation sont diversement mises en œuvre par les Etats membres. L'orientation, l'intensité et la portée des mesures varient selon la situation spécifique, les traditions et les priorités nationales. Ainsi, les principales mesures portent actuellement sur le Danube, étant donné que les experts s'attendent à ce que le transport de marchandises en provenance du centre et de l'est de l'Europe augmente dans une mesure supérieure à la moyenne.

Le programme NAIADES s'appuie sur plusieurs sources de financement

En tant qu'instrument central du programme NAIADES, les aides et les incitations financières proviennent du *fonds de réserve de navigation intérieure*[73] et d'un *fonds pour l'innovation dans le transport par voies navigables* qui reste à créer. Ce dernier devrait être financé pour un tiers par le secteur, un tiers par la CE et un tiers par les Etats membres. La Commission mène actuellement des travaux exploratoires et examine différentes solutions.

72 Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre issues des carburants utilisés dans le transport routier, modifiant la directive 99/32/CE en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE, COM (2007) 18 final.

73 Le fonds de réserve se monte actuellement à environ 40 millions d'euros.

L'emprise croissante de la CE sur les affaires fluviales risque d'affaiblir les prérogatives de la CCNR

Bien que le programme d'action NAIADES soit récent, la perception politique du transport par voies navigables s'est renforcée. La Commission va probablement maintenir le cap défini pour réaliser le programme. Le rôle de la CE dans le domaine de la navigation fluviale devrait donc s'accroître.

Au vu de ces développements, on peut s'attendre à des conséquences à moyen et long terme pour notre pays. Sur le plan politique d'une part, l'emprise grandissante de la CE sur les affaires fluviales risque d'affaiblir les prérogatives de la CCNR, ce qui serait défavorable aux intérêts de la Suisse. D'autre part, sur le plan économique et de politique des transports, si le système de transport européen se dirige vers une utilisation croissante des voies navigables, cela pourrait avoir des incidences sur la chaîne logistique et les flux d'acheminement.

Afin que la Suisse puisse continuer à défendre ses intérêts et qu'elle ne reste pas en marge des développements qui se dessinent, la Confédération devrait s'engager dans une politique proactive en la matière. Il faudrait envisager par exemple de participer, d'une manière ou d'une autre, au programme NAIADES et collaborer avec la CE sur ce dossier.

La structure organisationnelle de la navigation intérieure européenne se transforme

La structure actuelle de l'organisation de la navigation intérieure européenne se modifiera selon les nouveaux plans et les nouveaux moyens mis en place. Les principaux acteurs sont la CCNR, la CE, la CD et la CEE/ONU. La commission de la Sava, jeune institution au rayon d'action très limité, joue un rôle plutôt mineur dans ces considérations. Il en va de même de la commission de la Moselle, dont le rayon d'action régional est aussi limité.

La déclaration ministérielle adoptée à Bâle le 16 mai 2006 doit être mentionnée dans ce contexte. Ce document, important du point de vue suisse, vise à renforcer durablement la navigation intérieure en Europe en faisant en sorte que, dans ce domaine, la CCNR collabore étroitement avec la CE, les commissions fluviales et tous les acteurs concernés.

Les modifications de la structure organisationnelle doivent cependant tenir compte des obligations existantes et des accords internationaux. De plus, elles doivent se concrétiser sans grande bureaucratie. Il faut donc, dans un premier temps, optimiser la coopération entre les commissions qui s'occupent de la navigation sur les fleuves.

L'harmonisation au niveau paneuropéen est prévisible

Le besoin d'une harmonisation européenne est incontesté. Il exige certainement une adaptation des structures actuelles. Mais il faut maintenir les acquis positifs, créer une plus-value en matière d'efficacité des coûts et uniformiser les prescriptions au niveau européen.

Les prescriptions de construction et les autres dispositions techniques, qui reposent sur des décennies d'expérience de la CCNR, continueront d'être élaborées par celle-ci, pour être reprises ensuite par la CE. Il est à prévoir que l'influence de la CE dans le domaine de la navigation intérieure en Europe va augmenter. Comme la Commission européenne ne dispose à l'heure actuelle ni des ressources en personnel ni de la

compétence technique pour légiférer dans un domaine particulièrement complexe, on peut partir du principe qu'une répartition du travail entre ces deux organisations principales va se poursuivre. La nouvelle directive du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006[74] est le premier résultat de cette collaboration entre les deux organismes.

Par ailleurs, on peut également partir du principe que la commission du Danube et la CEE/ONU reprendront quasiment telles quelles ces prescriptions à titre de recommandations, contribuant ainsi à l'harmonisation sur le plan européen.

Le passage aux nouvelles structures organisationnelles doit se faire avec cohérence, sans entraîner une baisse des normes de sécurité

Une action s'avère nécessaire sur deux tableaux. Tout d'abord, en termes de chaîne logistique et d'infrastructures, la navigation rhénane doit pouvoir poursuivre son développement sans entraves. Ensuite, sur le plan sécuritaire, les travaux qui réglementent le transport de matières dangereuses doivent être poursuivis; il faut veiller à maintenir les exigences à leur niveau actuel.

La navigation sur le Rhin doit faire face à un marché européen entièrement libéralisé. Elle n'obtient que peu de subventions ou d'indemnités. Etant donné la situation des finances publiques, un changement de politique dans ce domaine n'est guère envisageable. Ses prestations sont toutefois reconnues et il faut la considérer comme un partenaire important dans la politique suisse des transports et dans l'approvisionnement du pays.

Pour la navigation intérieure, la CEE/ONU gagne en importance, notamment dans le domaine du transport des matières dangereuses. Cela résulte du fait que l'accord ADN sur les marchandises dangereuses, élaboré par la CEE/ONU, est entré en vigueur le 29 février 2008 lors de la 7e ratification. De plus, la Commission européenne a adopté la directive du Parlement européen et du Conseil sur le transport des marchandises dangereuses dans le transport intérieur[75]. Si le passage de l'ADNR à l'ADN n'est pas préparé avec soin, la Suisse craint une baisse des standards de sécurité. Il faut absolument l'empêcher, raison pour laquelle la Suisse s'engage avec ténacité, sur tous les plans, en faveur d'une transition bien réglée.

Possibles interventions

Tenir davantage compte de l'égalité de traitement des moyens de transport dans le trafic marchandises (prise en compte des coûts externes, égalité des subventionnements).
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats

Maintenir les subventions fédérales ciblées dans le cadre de la politique du transfert.
Compétences: Confédération

74 Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, JO L 389 du 30.12.2006, p. 1.

75 Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

Prévoir des aides aux investissements (infrastructures portuaires, voies navigables). L'idée d'un éventuel système de cautionnement (selon le modèle en vigueur pour la navigation maritime) pour la flotte suisse sur le Rhin devrait être examinée.
Compétences: Confédération, cantons

Maintenir les aides fédérales aux chemins de fer portuaires.
Compétences: Confédération

Améliorer les conditions pour une coopération plus étroite entre la navigation rhénane et les ports rhénans suisses avec les chemins de fer du transport de marchandises.
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats, entreprises, instituts de formation

Envisager une collaboration de la Suisse au programme NAIADES de la CE; cela pourrait se concrétiser par une déclaration d'intention (*memorandum of understanding*) qui définirait le cadre et les conditions d'une participation suisse: revendiquer le statut d'observateur, participer aux ateliers, groupes de travail, comités consultatifs, etc.
Compétences: Confédération

Maintenir la présence suisse et renforcer la collaboration dans les instances internationales (CCNR, CEE/ONU).
Compétences: Confédération

Poursuivre les travaux de réglementation (transport des marchandises dangereuses).
Compétences: Confédération, cantons, autres Etats

3.3 Navigation maritime

La flotte de commerce mondial et les infrastructures portuaires s'adaptent à la concurrence globale et aux conditions économiques générales

L'immense échange de marchandises dans le monde et la rude concurrence internationale constituent un défi énorme pour la navigation maritime. Durant quelques années, la demande de tonnage a explosé, ce qui s'est traduit par les prix excessifs des bateaux et des charters. La construction de bateaux n'a alors jamais été aussi florissante et les carnets de commandes de pratiquement tous les chantiers navals remplis pour des années. Cette situation s'est néanmoins rapidement déteriorée depuis fin 2008, avec l'arrivée brutale de la crise économique.

Jusqu'en 2008 et durant plusieurs années, le transport maritime par conteneurs a lui aussi enregistré des taux de croissance supérieurs à la moyenne. En effet, ce transport ne sert plus uniquement aux envois de détail classiques, mais est utilisé de plus en plus pour les marchandises réfrigérées et liquides de toute sorte. Dans la navigation de marchandises en vrac, la course aux matières premières et les impératifs de rationalisation exigent des bateaux de plus en plus gros.

La navigation par bateaux-citernes se développe en parallèle avec le transport des matières sèches. Dans ce cas, la demande accrue d'énergie (pétrole brut, huiles

minérales et gaz naturel) et les itinéraires toujours plus longs entre les pays de production et les pays des consommateurs provoquent la demande de bateaux-citernes ad hoc. En commerce international, les marchandises liquides, notamment les produits chimiques et les denrées alimentaires, sont transportées de plus en plus par voie maritime, raison pour laquelle les flottes de bateaux-citernes ont enregistré un taux de croissance élevé.

Enfin, l'évolution de la flotte assurant le commerce mondial a conduit à une extension rapide des infrastructures portuaires, non seulement dans les pays industriels, mais aussi dans les pays émergents et en voie de développement. Pourtant, il existe toujours des goulets d'étranglement qui provoquent de longues durées d'immobilisation dans les ports et qui entravent considérablement le déroulement rationnel du transbordement des marchandises. Ces goulets d'étranglement pourraient toutefois se résorber sous l'effet de la mauvaise conjoncture économique mondiale.

Parallèlement, les exigences qualitatives pour les moyens de transport maritime ont nettement augmenté. Dans le trafic de détail en particulier, on exige actuellement des bateaux de grand tonnage et à vitesse élevée, ainsi que des équipements qui permettent de transborder rationnellement les marchandises.

La densité croissante des réglementations n'est pas toujours bénéfique à la sécurité et à la protection de l'environnement

L'intensification du trafic maritime, liée à de fortes exigences qualitatives, a fait progresser sensiblement les exigences posées en matière de sécurité technique et de protection de l'environnement. Cette évolution se reflète dans la densité normative croissante qui est parfois excessive, surtout lorsque des Etats côtiers ou des institutions supranationales établissent des dispositions spéciales qui concurrencent ou contredisent les prescriptions de l'OMI. Cette situation est souvent préjudiciable à la navigation maritime et elle ne se traduit pas toujours par des avantages en matière de sécurité et de protection de l'homme et de la nature.

Le marché du travail exsangue des marins qualifiés entraîne des risques au niveau de la sécurité

Enfin, le développement croissant de la navigation maritime a conduit à une demande de marins qualifiés. Mais des milliers d'officiers font défaut à l'heure actuelle, raison pour laquelle on recrute toujours plus de marins dans les pays en voie de développement. En matière de formation et d'expérience, ceux-ci ne sont pas toujours à la hauteur des exigences accrues de la technologie. A cela s'ajoutent fréquemment des difficultés linguistiques. Cela n'est pas sans risques pour la sécurité de la navigation maritime. Le problème des équipages pourrait donc s'accentuer encore au cours des années à venir.

Pression sur les prix du transport maritime

Au cours des dernières années, le faible tonnage, le renchérissement de la technique de navigation moderne, le manque de marins et les coûts élevés des carburants ont provoqué une hausse considérable des prix des transports maritimes. Aussi longtemps que la conjoncture mondiale était florissante, ces coûts ne freinaient pas le développement de la navigation maritime. Avec le retournement conjoncturel, la branche se trouve confrontée à des conséquences économiques négatives qui se manifestent très clairement.

La flotte suisse dans un marché mondialisé

La flotte maritime suisse constitue un instrument stratégique pour l'approvisionnement du pays en temps de crise. A cet égard, son importance s'est accrue ces dernières années, sur fond de forte concurrence globale. En effet, dans le cadre des échanges mondiaux de marchandises, il ne convient plus seulement d'assurer les importations, mais aussi les exportations vitales pour la Suisse.

Les conditions économiques globalement favorables qui prévalent en Suisse (fiscalité, système financier, infrastructures de télécommunications et de transports) contribuent à attirer dans notre pays les holdings et les sociétés de gestion maritimes étrangères. Actuellement, plusieurs centaines de navires battant pavillon étranger sont ainsi gérés depuis la Suisse. Ils ne sont toutefois pas soumis au pouvoir de décision de la Suisse et ne jouent dès lors aucun rôle en matière de politique d'approvisionnement.

Du point de vue de la politique des transports, il n'y a pas lieu pour l'Etat enclavé qu'est la Suisse de s'engager dans la concurrence maritime avec sa propre flotte. Le pays n'aurait rien à y gagner en termes de politique des transports et, faute d'une ouverture directe sur la mer et d'une économie maritime à proprement parler, non seulement les désavantages géographiques seraient trop grands, mais les conditions politiques et techniques ne seraient pas remplies.

Accès au marché garanti par le droit international

La crise financière et économique a clairement montré que les Etats n'hésitaient pas à renforcer leur économie en prenant, entre autres, des mesures protectionnistes. Le marché de la navigation maritime n'est pas non plus à l'abri de ce protectionnisme. C'est pourquoi la Suisse, dans le cadre de sa politique de commerce extérieur, continue de s'engager pour que son industrie maritime ait un accès non discriminatoire aux marchés étrangers garanti au niveau du droit international. Elle poursuit cet objectif de manière systématique notamment dans le cadre de l'OMC et des négociations sur le libre-échange avec des pays importants pour la navigation maritime. Actuellement, elle mène des pourparlers avec l'Inde et l'Ukraine. Des négociations avec Hong Kong (Chine), la Malaisie et la Russie sont imminentes ou envisagées.

Il faut poursuivre la politique menée jusqu'ici en matière de cautionnement

Avec l'action de cautionnement en cours, il est prévu de renouveler progressivement la flotte destinée au transport des matières sèches. Mais on vise depuis peu à développer modérément la flotte des bateaux-citernes dans le secteur des navires à usage multiple pour pouvoir garantir les transports en cas de crise, même dans le secteur des marchandises liquides (produits chimiques, denrées alimentaires, huiles minérales)[76].

Etant donné que les prix ont, depuis quelques années, progressé massivement dans le marché de la construction navale, il n'est pas possible de renouveler entièrement la flotte destinée au transport des matières sèches avec les fonds alloués pour le cautionnement. La flotte des navires-citernes s'étant développée, le montant du crédit-cadre nécessaire pour le cautionnement a augmenté. La hausse des prix a incité en

76 Message du 27 juin 2007 relatif à la modification de l'article fédéral sur un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse (FF **2007** 4956, ch. 1.3.7).

outre les armateurs à faire preuve d'une nette modération en matière de nouveaux investissements, sans compter avec la crise économique, de sorte que les objectifs ne pourront pas être atteints selon le calendrier prévu (d'ici au milieu de l'année 2012). Par la modification de l'arrêté fédéral du 5 juin 2002 renouvelant le crédit-cadre pour le cautionnement visant à assurer un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse[77], ce crédit-cadre a été augmenté de 500 millions de francs et sa durée prolongée de cinq ans jusqu'en 2017.

Possibles interventions

Continuer à garantir des conditions qui permettent à la flotte suisse de rester concurrentielle dans un marché mondialisé (par exemple avec le système des crédits de cautionnement).
Compétences: Confédération

Contribuer aux efforts internationaux visant à réduire l'impact polluant de la navigation maritime.
Compétences: Confédération, autres Etats, entreprises, armateurs

Continuer à tendre vers l'obtention, pour l'industrie maritime suisse, de droits d'accès au marché non discriminatoires garantis sur la base du droit international, dans le cadre de l'OMC et des négociations sur le libre-échange.
Compétences: Confédération, autres Etats

3.4 Navigation intérieure

Le nombre de bateaux de plaisance sur les lacs ne devrait pas connaître de variation notable

Comme le montre la statistique annuelle, le nombre des bateaux de plaisance varie, avec un certain retard, en fonction de la situation économique de la Suisse. Par ailleurs, le nombre des places d'amarrage dans les divers lacs est limité, de sorte qu'il existe un plafond en la matière. Comme les prescriptions techniques sont largement harmonisées avec les dispositions ad hoc de la CE, les prix des bateaux de plaisance et des moteurs auront tendance à baisser.

A long terme, le nombre de bateaux de plaisance sur les lacs ne devrait guère évoluer, se maintenant autour des 100 000 unités. Les normes suisses rigoureuses en matière de protection de l'environnement veillent à ce que la nature ne subisse pas de dommages avec ce nombre de bateaux.

La navigation marchande gardera vraisemblablement ses dimensions actuelles

Le volume de marchandises transporté par bateau sur les lacs (surtout du sable et du gravier) est étroitement lié à l'évolution économique du secteur de la construction. Comparativement aux autres modes de transport, le transport par bateau de grandes quantités de marchandises ménage l'environnement et répond aux règles de la durabilité, grâce à des normes environnementales sévères et au faible nombre d'accidents.

77 FF **2002** 4905

Les bateaux de marchandises sont exploités presque exclusivement par des entreprises qui extraient du sable et du gravier. Au cours des vingt dernières années, les mesures de rationalisation de ces entreprises ont conduit à la production de bateaux toujours plus gros, dotés d'équipements plus complexes. Malgré tout, le volume du transport reste quasiment inchangé, voire recule légèrement. Si, pour l'année 2000, quelque 4,4 millions de tonnes de matériaux étaient transportés sur les lacs en Suisse, on n'en comptait plus que 3,5 millions de tonnes en 2006[78]. Au vu de la croissance globale dans le trafic de marchandises transportées durant cette période, on doit reconnaître que le mode de cabotage sur les lacs, malgré ses atouts écologiques, a connu une baisse relativement importante.

Jusqu'en 1994, le transport de marchandises par bateau sur les lacs a bénéficié d'aides financières au travers de la rétrocession d'une partie de l'impôt sur les huiles minérales, qui était alors qualifiée de taxe douanière sur les carburants. Cette rétrocession a été supprimée dans le cadre des mesures d'économies prises par la Confédération, avant tout pour des raisons de politique financière. L'effet de cette mesure s'en ressent dans la branche, aujourd'hui encore.

Au vu de sa contribution à la décharge du réseau routier pour les transports de matériaux et de ses coûts externes relativement faibles (bruit, accident, émissions atmosphériques) par rapport aux autres modes, on peut considérer que le transport de charges sur les lacs et les rivières s'inscrit dans une perspective de développement durable et participe, même modestement, à la politique suisse en matière de transfert des marchandises. Pour ces raisons, une aide des pouvoirs publics pourrait être envisagée afin de soutenir ce secteur.

Pour conclure ce chapitre sur la navigation marchande en Suisse, on peut encore noter que le transport par ferry, de rive à rive, pourrait être développé dans certains cas. La demande reste toutefois déterminante.

La navigation de passagers devrait progresser, malgré un cadre financier peu favorable

La mue du secteur du transport de passagers se poursuivra ces prochaines années sur les lacs et les fleuves suisses (passage du besoin de transport à une offre d'excursions touristiques). Toutefois, il existe depuis cinq ans environ des tentatives visant à créer de nouvelles lignes de navigation pour le transport des navetteurs (p. ex. sur le lac Léman et le lac de Constance). De telles lignes ne peuvent cependant être exploitées avec succès que sur quelques lacs autour desquels le bassin de population est suffisamment important. Tel est notamment le cas pour la liaison par bac entre Horgen et Meilen (lac de Zurich), qui enregistre depuis des années une hausse des passagers et des transports.

Le nombre de passagers transportés dépend beaucoup des conditions météorologiques et subit dès lors de fortes variations. Ces dernières années, la navigation sur certains lacs et cours d'eau a dû être interrompue entièrement pendant plusieurs jours pour cause de hautes eaux. D'autre part, elle a pu aussi démontrer son potentiel en tant que solution de rechange lors de situations météorologiques extraordinaires (avalanches, Lothar, etc.).

Dans l'ensemble, la branche a accusé une légère augmentation du trafic de voyageurs au cours des dernières années. Dans le même temps, la Confédération et les

78 Cf. annexe 2, Tab.5.

cantons ont réduit leurs contributions. La plupart des compagnies de navigation ne bénéficient pas d'indemnités ou d'aides aux investissements ou n'en profitent que dans une mesure très réduite. Par le passé, la Confédération a octroyé des prêts pour la construction de petites installations portuaires dans des communes, grâce à la loi sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne (LIM), remplacée aujourd'hui par la loi sur la politique régionale[79]. La baisse généralisée des soutiens fédéraux a conduit à des mesures d'économies considérables. Cela n'est pas resté sans effet sur la structure des coûts de la plupart des entreprises de navigation, qui ont ainsi été amenées principalement à réduire leur offre.

Cela les force à réaliser des économies considérables, ce qui, vu la structure des coûts de la plupart de ces entreprises, ne peut se faire qu'en réduisant l'offre de l'horaire. Il en résulte une baisse de l'attrait pour la navigation touristique traditionnelle mais, simultanément, l'émergence d'offres innovantes. Quelques entreprises de taille moyenne sont toutefois menacées de disparition, parce que les coûts fixes d'exploitation d'un service de navigation ne peuvent pas être diminués à volonté.

La navigation sur les lacs joue un rôle important pour l'image de la Suisse dans l'offre touristique. Pour cette raison, le transport de passagers ne devrait pas être considéré dans sa seule fonction de moyen de transport, mais il faudrait également tenir compte de sa dimension symbolique.

Dans le domaine des infrastructures, seuls quelques aménagements ponctuels sont envisageables

La protection du tracé des voies navigables pour une liaison Rhône-Rhin à travers la Suisse a pratiquement été abandonnée lorsque la protection du tracé de l'Aar a été supprimée par la révision, en 1996, de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques (LFH)[80]. En 2006, le canton de Vaud a également abandonné le principe de la protection du tracé entre le lac Léman et le lac de Neuchâtel.

S'agissant du canal du Rhône au Rhin sur sol suisse, la Confédération ne préserve que le tronçon du Rhône entre Genève et la frontière nationale d'une part, et, d'autre part, le Rhin entre l'embouchure de l'Aar et Bâle[81]. Cela ne signifie pas qu'il serait impossible d'aménager l'Aar à l'avenir. Mais il faudrait s'attendre à des coûts beaucoup plus élevés sur les tronçons qui ne sont plus protégés.

Les mesures devront être évaluées au cas par cas

Dans le domaine de la navigation de loisirs, les champs d'intervention des pouvoirs publics ne devraient pas être étendus, mais se limiter, comme jusqu'ici, à fixer le cadre légal en matière de sécurité (règles du trafic) et de protection de l'environnement.

Dans le domaine du transport de marchandises, les efforts de rationalisation ont été entravés en partie, car la rétrocession d'une partie de l'impôt sur les huiles minérales a été supprimée dès 1994 pour les bateaux à marchandises. Au vu des raisons invoquées plus haut, une aide des pouvoirs publics pour soutenir ce secteur pourrait être reconsidérée.

79 RS **901.0**
80 RS **721.80**
81 RS **747.219.1**

Dans le domaine du transport de voyageurs, le trafic touristique n'est en principe pas du ressort de la Confédération, mais incombe aux régions. La Confédération peut toutefois, dans le cadre de la nouvelle politique régionale, soutenir les régions en matière de navigation touristique. D'autre part, si l'on considère l'importance du secteur touristique dans l'économie nationale, on pourrait envisager un soutien à la navigation pour son rôle incontestable dans cette branche.

En ce qui concerne le transport non touristique de voyageurs, il conviendrait d'examiner et de définir la place du transport par bateau dans certaines agglomérations ou pour des liaisons interurbaines, en tant que complément aux autres modes. Dans ce cas, les pouvoirs publics pourraient jouer un rôle d'incitateur en définissant le cadre légal et en apportant un soutien au développement de telles alternatives.

Possibles interventions

Soutenir le transport de charges et de marchandises par bateau en trafic intérieur en réintroduisant la rétrocession d'une partie de l'impôt sur les huiles minérales.
Compétences: Confédération

Soutenir financièrement la navigation touristique par des aides aux investissements (installations portuaires, infrastructures de chantiers navals, bateaux de lignes, etc.).
Compétences: Confédération, cantons, communes

4 Politique en matière de navigation

La situation et les perspectives présentées dans le présent rapport amènent le Conseil fédéral à proposer des principes directeurs pour une future politique suisse en matière de navigation.

Ces principes reposent sur une pesée des intérêts, des priorités et des contraintes. Parmi ces dernières, il faut citer en particulier le cadre spatial du territoire (topographie et distances entre les centres à desservir), peu propice au développement du transport fluvial et lacustre en Suisse, ainsi que les ressources financières limitées. Ces conditions ne plaident pas en faveur d'une politique de navigation expansive.

Conscient toutefois des avantages que peut offrir le transport par bateaux, le Conseil fédéral préconise de poursuivre une politique ciblée. Celle-ci doit être:

- orientée sur les nécessités stratégiques du pays,
- en accord avec les politiques existantes (politique économique, politique des transports, politique environnementale),
- basée sur des mesures qui ont fait leurs preuves,
- intégrée dans un cadre international.

4.1 Principes directeurs

Les principes directeurs de la future politique suisse en matière de navigation sont les suivants:

Poursuivre la politique menée jusqu'à présent

Globalement, le Conseil fédéral s'en tient à la politique qu'il a suivie jusqu'ici, que ce soit dans l'aménagement du cadre réglementaire, dans des participations financières ou à travers la conclusion d'accords internationaux contribuant à la sécurité et à la fluidité du trafic.

Les mesures que la Confédération a prises par le passé pour soutenir et développer la navigation se sont avérées utiles, adaptées et efficaces. Il faut ainsi poursuivre les efforts déjà consentis en la matière. Des aides supplémentaires et ponctuelles sont prévues au cas par cas.

Mettre l'accent sur la navigation rhénane et la navigation maritime

Les interventions doivent être avant tout concentrées sur la navigation rhénane et sur la navigation maritime, deux secteurs dont l'importance économique pour le pays est reconnue. Les échanges de marchandises entre la Suisse et le reste du monde sont assurés en grande partie par ces vecteurs. Ceux-ci doivent pouvoir continuer à fonctionner avec une grande fluidité.

La navigation intérieure sur les lacs et les rivières en Suisse est également soutenue. Le Conseil fédéral estime toutefois que le potentiel de transport dans ce secteur reste limité, même si des interventions supplémentaires ponctuelles peuvent être envisagées en cas de nécessité.

Optimiser les conditions pour le transport de marchandises sur le Rhin

La garantie de bonnes conditions d'échange entre la Suisse et ses partenaires économiques passe par des infrastructures de transport à grand gabarit, efficaces et sûres. Pour cela, la navigation rhénane constitue l'un des maillons importants de la chaîne logistique, d'autant plus que le Rhin garantit à la Suisse un accès direct à la mer.

Par ailleurs, le transport par voies navigables peut contribuer à la mise en œuvre de la politique suisse du transfert de la route vers le rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes. Le Conseil fédéral soutient les efforts qui visent à intégrer la navigation à la chaîne de transport intermodale.

Au vu de la croissance soutenue du trafic de marchandises transitant par les voies maritimes et fluviales, il faut veiller à supprimer les points de congestion sur le Rhin afin d'augmenter la fluidité du trafic depuis et vers la Suisse. Cela passe par une optimisation de la chaîne de transport (infrastructures portuaires, systèmes de transbordement) et par la sécurisation des chenaux.

La Confédération va continuer à participer au financement d'améliorations infrastructurelles et d'installations portuaires (terminaux, chemins de fer portuaires), comme elle l'a fait jusqu'ici.

Les ports rhénans suisses constituent une infrastructure importante, en particulier pour l'approvisionnement économique du pays. Ils doivent être considérés comme des «ports d'importance nationale». Ce statut permet à la Confédération, en cas de nécessité et en fonction des développements, d'intervenir de façon appropriée.

Participer activement aux travaux de normalisation en matière de sécurité et de protection de l'environnement

Le transport par bateau est sûr et peu polluant. Ces avantages doivent être conservés. Afin de maintenir le niveau de sécurité exemplaire qui existe dans le transport fluvial rhénan, la Suisse participe activement aux travaux de normalisation sur le plan international (CCNR, CEE/ONU).

Le Conseil fédéral s'engage pour conserver au moins le niveau actuel fixé par les législations et les réglementations en vigueur. L'accent est porté en particulier sur la sécurité du transport des matières dangereuses.

Renforcer la coopération avec les instances internationales

La navigation est largement tributaire d'accords internationaux. La Suisse n'a qu'un faible pouvoir d'influence. Toute intervention nécessite par conséquent des actions communes et concertées, aussi bien aux niveaux mondial et européen que transfrontalier (en particulier avec l'Allemagne et la France).

Le Conseil fédéral suit avec attention les développements touchant aux voies navigables en Europe et les conséquences qui pourraient en résulter sur les autorités de régulation. Pour influencer ces développements dans une direction qui correspond aux intérêts suisses, le Conseil fédéral veut asseoir la présence suisse au sein des diverses instances qui règlent les questions touchant à la navigation (CCNR, OMI, CEE/ONU, ISKB, CM-LL, CM-LM). Le Conseil fédéral œuvre également à la participation de la Suisse à des programmes internationaux.

Pour ce qui touche plus particulièrement à la navigation rhénane, la CCNR constitue, en l'état actuel, la plate-forme la mieux à même de sauvegarder les intérêts de la Suisse. Le Conseil fédéral soutient par conséquent pleinement l'action de cette organisation.

4.2 Mise en œuvre

Le Conseil fédéral propose les mesures spécifiques suivantes, en sachant que les ressources financières nécessaires à leur mise en œuvre ne sont toutefois pas disponibles actuellement.

Cadre réglementaire

Participation active de la Suisse à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

La Confédération soutient et intensifie les activités de la CCNR. Elle participe activement aux travaux concernant les normes juridiques et leur mise en application correcte.

Participation de la Suisse aux organes internationaux réglant les questions des eaux frontalières (ISKB, CM-LL, CM-LM)

La Suisse continue à s'engager pour appliquer des standards élevés en matière de sécurité et de protection environnementale. Elle s'engage activement pour une harmonisation de la réglementation entre les pays limitrophes.

Participation de la Suisse à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

La Confédération continue à s'engager pour une mise en œuvre efficace du cadre juridique défini en commun et ancré dans différents accords, en particulier dans le domaine du transport des matières dangereuses. Le Conseil fédéral prépare l'adhésion de la Suisse à l'Accord ADN pour une entrée en vigueur en 2011.

Participation de la Suisse aux programmes de la CE pour le développement des voies navigables en Europe

Le Conseil fédéral prévoit une participation aux programmes de la CE (NAIADES, PLATINA). Il va étudier la forme que prendrait cette collaboration et mettra en œuvre les processus ad hoc. Au travers de ces programmes, le Conseil fédéral vise, entre autres, à soutenir la formation et à améliorer les conditions d'emploi des personnes actives dans le secteur de la navigation.

Participation de la Suisse à l'Organisation maritime internationale (OMI)

Dans le cadre des travaux de coopération sur le plan mondial, la Suisse, en tant que membre de l'OMI, vise à garantir à long terme la sécurité du transport maritime et la protection de l'environnement, ainsi qu'une mise en œuvre unifiée des réglementations qui en découlent. Dans cette optique, la Suisse prépare la ratification des dernières conventions adoptées en matière de protection de l'environnement (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments).

Collaboration de voisinage pour renforcer les synergies entre les installations portuaires (Rhin)

La Confédération continue de soutenir les efforts visant à intensifier la collaboration des ports rhénans dans la zone trinationale Suisse-Allemagne-France. Les ports rhénans suisses peuvent être, grâce à l'appui des ports étrangers voisins et à la navigation rhénane elle-même, renforcés dans leur fonction de plaque tournante du trafic de marchandises.

Compléter le plan sectoriel des transports par une partie spécifique propre à la navigation

La Confédération va compléter le plan sectoriel des transports (partie programme) avec un thème spécifique propre à la navigation. Elle élaborera par étapes un plan de mise en œuvre, à l'instar de ce qui est fait pour la route, le rail et l'aviation.

Interventions en matière de régulation

Au travers de la législation, la Confédération continue d'agir dans le domaine des réglementations et des normes. Sans péjorer la sécurité ni l'environnement, il faut cependant tendre à une simplification des obstacles administratifs et réglementaires au développement de la navigation (par exemple barrières à l'entrée pour les entreprises de navigation).

Navigation rhénane

Crédits de cautionnement pour la flotte rhénane suisse

Le Conseil fédéral va examiner l'opportunité et la faisabilité d'un système de crédits de cautionnement comme instrument d'aide aux investissements pour la flotte suisse sur le Rhin.
Mise en œuvre législative: projet de loi

Soutien aux ports considérés comme d'importance nationale

En cas de nécessité, la Confédération contribuera au maintien et au développement des ports rhénans suisses, considérés comme ports d'importance nationale.
Mise en œuvre législative: plan sectoriel des transports, éventuel projet de loi

Aides financières pour des mesures d'infrastructures destinées aux installations portuaires

Toujours dans le cadre de la politique de transfert, la Confédération continue de participer au financement d'installations de transbordement. Par des aides ponctuelles, la Confédération soutient ainsi les projets de constructions et d'extensions de terminaux portuaires.

Indemnisation des opérateurs du trafic combiné

La Confédération poursuit la pratique actuelle en indemnisant les opérateurs du trafic combiné de marchandises, indifféremment du mode de transport (rail ou voie navigable).

Aides financières aux chemins de fer portuaires

La Confédération soutient financièrement des projets d'infrastructure pour les chemins de fer portuaires et octroie également des aides à l'exploitation. Ces aides sont annuelles.

Aides financières pour des améliorations de la voie navigable du Rhin

Lorsque de grands travaux s'avèrent nécessaires pour réduire des obstacles naturels et ainsi améliorer les voies de navigation, la Confédération, sur la base d'accords internationaux, y participe financièrement (p. ex. construction d'écluses, régulation des eaux, hausse de la hauteur de passage sous les ponts et les écluses). Ces investissements sont ponctuels.

Navigation intérieure en Suisse

Aides financières au transport de marchandises sur les lacs et les rivières

Une aide financière indirecte devrait être octroyée au transport de marchandises, de matériaux et de véhicules. La Confédération rétrocéderait la surtaxe prélevée sur les carburants pour cette catégorie de transports. Le Conseil fédéral prépare une modification de la loi relative à cette nouvelle aide financière. Les charges supplémentaires occasionnées par cette mesure se situent entre 0,5 et 1 million de francs par année.
Mise en œuvre législative: projet de loi.

Aides financières à la navigation touristique sur les lacs et les rivières

Conformément à la loi sur la politique régionale[82], et selon

des conditions précises, la Confédération devrait pouvoir apporter un soutien financier au transport de passagers dans le secteur de la navigation touristique. Ces aides pourraient prendre la forme de participations au financement d'infrastructures (installations portuaires, aménagements de chenaux de navigation) ou de mesures de renouvellement de la flotte. Les cantons décident, dans les limites des moyens disponibles et moyennant une participation financière de leur part (art. 7 al. 2, let. b), pour quels projets les aides financières ou les prêts sont octroyés (art. 15, al. 3). Par le passé, de telles contributions ont été possibles grâce à la loi sur l'aide aux investissements dans les régions de montagnes (LIM); cette loi ayant été abrogée, l'octroi d'aides est dorénavant envisageable dans le cadre de la nouvelle loi sur la politique régionale.

Navigation maritime

Crédits de cautionnement pour la flotte maritime suisse

La flotte marchande suisse de haute mer bénéficie de crédits de cautionnement depuis de nombreuses années. Ce système a fait ses preuves et doit être poursuivi. Le crédit cadre vient d'être renouvelé par le Parlement et prolongé jusqu'en 2017.

Droits d'accès au marché non discriminatoires

La Suisse a besoin d'un marché de la navigation maritime ouvert. Elle doit continuer de s'engager, dans le cadre de l'OMC et des négociations sur le libre-échange, en vue d'obtenir des droits d'accès au marché non discriminatoires, garantis par le droit international, afin de contrer le protectionnisme dans le secteur de la navigation maritime.

82 RS **901.0**

Méthodologie

La navigation suisse est intégrée dans un réseau de relations multiples et complexes. Cela vaut aussi bien pour la navigation sur le Rhin que pour la navigation maritime et la navigation intérieure.

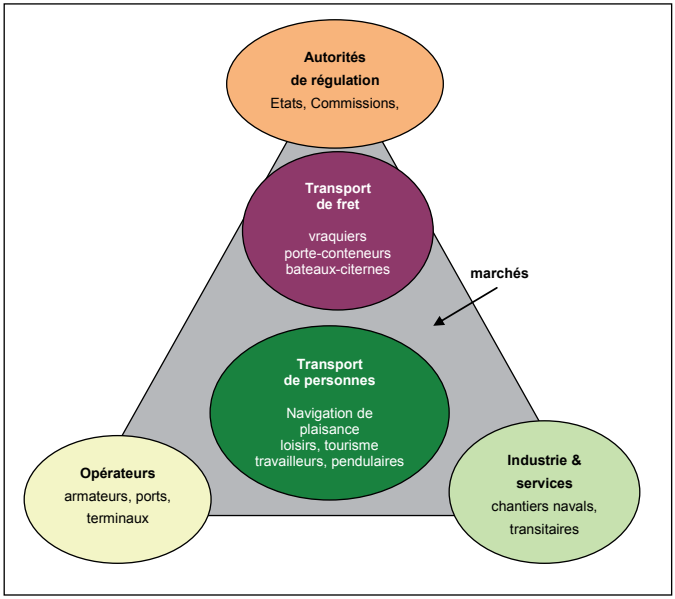
C'est donc dans une approche systémique que la problématique de la navigation a été abordée dans le présent rapport, de sorte à faciliter la description et la compréhension de ses nombreuses facettes.

Le système de la navigation

Le système de la navigation peut être appréhendé dans une *perspective fonctionnelle* (fig. 7), autrement dit selon les *acteurs* qui le composent. Ce système comporte différents *marchés* (transport de fret et de passagers) et de multiples intervenants: *les autorités de régulation, les opérateurs* (armateurs, sociétés portuaires) ou encore *les industries et les services* liés à la navigation (compagnies d'assurances, transitaires, intermédiaires, chantiers navals, etc.).

Figure 7

Système de la navigation dans une perspective fonctionnelle (acteurs du marché)

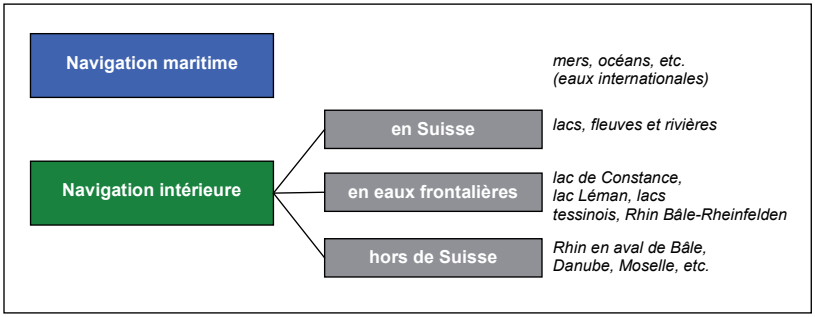


© Office fédéral des transports (OFT)

Le système de la navigation peut aussi être décrit dans une *perspective infrastructurelle* (fig. 8), autrement dit selon le *type de voies navigables* (navigation intérieure, navigation maritime, navigation rhénane à grand gabarit, etc.). Dans cette perspective, le système est composé de deux groupes principaux: la *navigation maritime* et la *navigation intérieure*. Cette dernière peut être scindée en trois sous-groupes distincts: la navigation *en Suisse*, la navigation *hors de Suisse* et la navigation dans les *eaux frontalières*.

Figure 8

Système de la navigation dans une perspective infrastructurelle (types de voies navigables)



© Office fédéral des transports (OFT)

Faits et chiffres

Les quatre ports rhénans suisses (PRS)

Kleinhüningen sur la rive droite du Rhin, à Bâle. Le port se compose des bassins I et II, ainsi que d'un bassin de rebroussement. Il dispose de trois terminaux pour conteneurs. Les matières sèches classiques (acier, aluminium, métaux multicolores, combustibles) et les carburants liquides sont également transbordés dans ce port.

En 2008, le transbordement des marchandises a atteint 3 138 607 de t.

St-Johann sur la rive gauche du Rhin, à Bâle. C'est le plus vieux des quatre ports rhénans. C'est ici qu'on transborde et stocke surtout des céréales, mais aussi d'autres matières sèches.

En 2008, le transbordement des marchandises atteignait encore 357 747 t.

Le Grand Conseil de Bâle-Ville a décidé en 2006 de fermer ce port et d'en changer l'affectation. La réalisation du projet «Nouvelle affectation du port de St-Johann – Campus Plus» est prévue au plus tard pour la fin 2009. Les activités portuaires actuelles sont déplacées à Auhafen-Muttenz et dans le bassin II de Kleinhüningen. Cela conduit dans les deux ports à une densification de l'utilisation.

Birsfelden, situé sur la rive gauche du Rhin, est spécialisé dans le transbordement et le stockage des carburants, des combustibles liquides et des matières sèches. Il existe en outre un terminal pour conteneurs.

En 2008, le transbordement des marchandises a atteint 1 888 911 de t.

Toujours sur la rive gauche, le *Auhafen Muttenz* sert aussi, pour l'essentiel au transbordement et au stockage de carburants. Par ailleurs, il traite aussi les conteneurs, l'huile comestible, les engrais, l'argile, les céréales et d'autres matières sèches, ainsi que les marchandises lourdes.

En 2008, le transbordement des marchandises a atteint 1 826 997 de t.

Pour l'ensemble des quatre ports bâlois, le transbordement de conteneurs a atteint 92 464 TEU en 2008.

Notons encore que, sur la rive droite du Rhin, il n'y a plus qu'un port en amont de Bâle: celui de *Rheinfelden.* Chaque année, ce dernier sert au transbordement de quelque 200 000 t. Il se trouve sur territoire allemand.

Tableau 1

Importations en 2008, en francs et en tonnes

Importations selon les modes de transport et le type de marchandises

En francs	Total	Rail	Route	Air	Trafic postal	Pipeline	Eau	Autopropulsion
	Millions de francs							
Total	**197 521**	**16 450**	**133 739**	**30 758**	**965**	**10 226**	**5 368**	**14**
Produits de l'agriculture et de la pêche	3 935	575	2 918	151	3	.	288	0
Houille; pétrole brut et gaz naturel	6 114	9	2	0	.	6 076	28	.
Produits d'extraction	347	19	299	8	0	1	20	.
Produits alimentaires, boissons et tabac	8 359	655	7 196	176	25	0	306	.
Textiles et habillement (y c. cuir)	10 756	723	9 276	564	182	.	10	0
Bois; papier (articles); supports enr.	8 921	611	7 498	382	83	.	347	0
Coke et produits pétroliers raffinés	8 091	3 482	960	0	0	784	2 865	.

En francs	Total	Rail	Route	Air	Trafic postal	Pipeline	Eau	Autopropulsion
	Millions de francs							
Produits chimiques; caoutchouc; combustible nucléaire	44 293	3 427	34 888	5 387	69	.	522	0
Autres produits minéraux non métalliques	3 012	93	2 811	75	16	.	17	.
Métaux et leurs produits (sauf machines)	20 010	1 968	12 876	4 373	69	.	724	0
Machines; instr. méd.; horlogerie	45 623	1 235	36 007	7 880	357	.	145	0
Matériel de transport	17 161	3 093	11 403	2 590	27	.	35	13
Meubles; autres articles manufacturés	14 271	397	5 577	8 151	115	.	31	.
Matières premières secondaires et autres déchets	1 375	162	435	741	7	.	30	.
Biens non marchands	305	2	120	174	9	.	0	.
Marchandises non identifiables	1 583	1	1 473	106	3	.	1	.
Autres marchandises	3 366	.	.	.	.	3 366	.	.

En tonnes	Total	Rail	Route	Air	Trafic postal	Pipeline	Eau	Autopropulsion
	1000 tonnes							
Total	**50 940**	**8 682**	**27 694**	**82**	**9**	**8 603**	**5 869**	**1**
Produits de l'agriculture et de la pêche	2 591	467	1 702	16	0	.	406	0
Houille; pétrole brut et gaz naturel	7 971	82	3	0	.	7 738	148	.
Produits d'extraction	8 698	104	7 547	0	0	121	926	.
Produits alimentaires, boissons et tabac	3 002	473	2 129	8	0	0	391	.
Textiles et habillement (y c. cuir)	308	45	252	7	2	.	1	0
Bois; papier (articles); supports enr.	3 663	465	2 769	4	1	.	423	0
Coke et produits pétroliers raffinés	7 738	3 303	999	0	0	744	2 692	.
Produits chimiques; caout-chouc; combustible nucléaire	5 745	1 819	3 560	10	1	.	354	0
Autres produits minéraux non métalliques	3 459	111	3 293	1	0	.	55	.

En tonnes	Total	Rail	Route	Air	Trafic postal	Pipeline	Eau	Autopropulsion
	1000 tonnes							
Métaux et leurs produits (sauf machines)	4 020	1 125	2 491	4	1	.	399	0
Machines; instr. méd.; horlogerie	1 203	91	1 078	24	2	.	8	0
Matériel de transport	771	161	600	5	0	.	3	1
Meubles; autres articles manufacturés	598	85	504	3	1	.	5	.
Matières premières secondaires et autres déchets	1 174	351	766	0	0	.	57	.
Biens non marchands	0	0	0	0	0	.	0	.
Marchandises non identifiables	1	0	1	0	0	.	0	.
Autres marchandises	0	.	.	.	.	0	.	.

Source: Administration fédérale des douanes (AFD)

Tableau 2

Transbordement de conteneurs dans les ports rhénans de Bâle (1997 à 2008)

Année	Arrivée	Départ	Total	Différence par rapport à l'année précédente (%)
	Nombre de TEU	Nombre de TEU	Nombre de TEU	
1997	31 674	32 348	64 022	20.6 %
1998	33 321	35 339	68 660	7.2 %
1999	33 110	33 672	66 782	–2.7 %
2000	37 774	36 414	74 188	11.1 %
2001	35 695	33 023	68 718	–7.4 %
2002	36 367	36 064	72 431	5.4 %
2003	36 082	41 905	77 987	7.7 %
2004	37 840	47 414	85 254	9.3 %
2005	39 748	45 183	84 931	–0.4 %
2006	42 596	45 434	88 030	3.6 %
2007	47 955	56 411	104 366	18.6 %
2008	45 326	47 138	92 464	–11.4 %

Source: Direction de la navigation rhénane, Bâle

Tableau 3

Nombre de passagers dans le trafic international sur le Rhin (1997 à 2008)

Année	Trafic vers l'amont	Trafic ver l'aval	Total passagers
1997	10 757	11 864	22 621
1998	11 729	12 317	24 046
1999	11 256	11 582	22 838
2000	12 767	13 029	25 796
2001	14 971	16 359	31 330
2002	17 068	18 298	35 366
2003	18 417	17 944	36 361
2004	19 069	19 147	38 216
2005	21 754	22 326	44 080
2006	30 135	30 766	60 901
2007	30 149	28 729	58 878
2008	36 474	35 025	71 499

Source: Direction de la navigation rhénane, Bâle

Tableau 4

Importation de produits pétroliers dans les ports rhénans des deux Bâle 1997 à 2008, en tonnes

Position	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Essence et huiles légères similaires	1 139 817	1 240 867	1 441 690	1 602 983	1 502 933	1 406 629	1 152 648	971 085	873 768	550 798	624 271	374 173
Pétrole, carburant pour turbines, essence spéciale	78 600	67 147	87 956	227 018	173 581	138 029	97 726	101 321	117 386	54 897	79 336	43 835
Gazole, diesel, huile de chauffage légère	2 042 317	2 313 339	1 867 192	2 000 415	2 721 301	2 559 509	2 054 378	2 010 686	2 422 653	2 208 151	1 832 611	2 275 030
Huile de chauffage lourde	4 741	–	2 395	–	3 308	–	1 091	4 793	–	3 339	–	–
Lubrifiants	5 637	6 135	6 269	6 966	4 289	4 850	3 809	3 592	1 373	2 701	10 317	4 655
Autres produits pétroliers	1 991	3 637	3 703	3 244	5 350	5 287	–	8 500	18 162	26 507	14 741	9 385
Total	**3 273 103**	**3 631 125**	**3 409 205**	**3 840 626**	**4 410 762**	**4 114 304**	**3 309 652**	**3 099 977**	**3 433 342**	**2 846 393**	**2 561 276**	**2 707 078**

Source: Ports rhénans suisses (PRS)

Tableau 5

Transport de charges sur les lacs et les rivières en Suisse

	2000	2003	2006
	Millions de tonnes		
Sables, graviers et matériaux pierreux	4.4	3.4	3.5
	Kilomètres		
Km parcourus	380 000	361 000	306 644

Source: Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer, Flüelen

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA

Schweizerisches Seeschifffahrtsamt

Seeschiffe unter Schweizer Flagge (Bestand 11.08.2008) / Navires battant pavillon suisse (Etat 11.08.2008)

Reeder Armateur	Eigner Propriétaire	Name des Schiffes Nom du navire	Rufzeichen Indicatif d'appel	Reg. Rég. No.	SB-Nr. Lettre de mer	Schiffstyp Type du navire	Baujahr Année de constr.	BRZ jauge brute	NRZ. jauge nette	dwt tpl	PS/kW CV/kW	Class Soc.
Suisse-Atlantique	Oceana Shipping AG, Chur	MAERSK JAUN	HBDD	176	349	Container Carrier	2005	28'592	14'769	39'383	34300/25270	GL
Société de Navigation	Oceana Shipping AG, Chur	GENERAL GUISAN	HBFS	153	331	Bulk Carrier	1999	39'161	24'557	73'035	13'200 / 9'713	GL
Maritime SA	Oceana Shipping AG, Chur	CORVIGLIA	HBDE	151	318	Bulk Carrier	1999	39'161	24'557	73'035	13'800 / 10'154	GL
Av. des Baumettes 7	Oceana Shipping AG, Chur	CELERINA	HBLQ	165	335	Bulk Carrier	1999	39'161	24'557	73'035	13'200 / 9'713	GL
1020 Renens 1	Oceana Shipping AG, Chur	SILS	HBDF	167	339	Container Carrier	2003	27'779	14'769	39'418	34'300/25'270	GL
Tel. +4121 637 22 01	Oceana Shipping AG, Chur	ENGIADINA	HBLT	164	338	Container Carrier	2002	27'779	14'769	39'418	34'300/25'270	GL
Fax +4121 637 22 02	Oceana Shipping AG, Chur	LAUSANNE	HBLR	166	337	Container Carrier	2003	27'779	14'769	39'382	34'300/25'270	GL
activity@suisat.com	Oceana Shipping AG, Chur	MAERSK JENAZ	HBDU	178	354	Container Carrier	2006	28'911	15'023	39'228	34'300/25'270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	NYON	HBFC	194	377	Bulk Carrier	1999	39'161	24'557	73'035	13200/25270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	ST-CERGUE	HBFF	179	355	Container Carrier	2006	28'911	15'023	39'228	34'300/25'270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	SILVRETTA	HBFT	185	364	Bulk Carrier	2003	17'951	10'748	29'721	8'370/6'154	RINA
	Oceana Shipping AG, Chur	SILVAPLANA	HBFB	186	363	Bulk Carrier	2003	17'951	10'748	29'721	8'370/6'154	RINA
Massoel Meridian Ltd.	Massmariner SA, Fribourg	GLARUS	HBLP	161	328	Bulk Carrier	2001	27'011	16'011	46'513	10'100/7'428	BV
1201 Genève	Massmariner SA, Fribourg	LUGANO	HBLX	181	359	Bulk Carrier	2003	12'578	6'861	20'001	8'080/5'943	BV
Tel. +41 22 908 50 20	Massmariner SA, Fribourg	MARTIGNY	HBLY	180	358	Bulk Carrier	2002	12'578	6'861	20'036	8'080/5'920	BV
Fax +41 22 908 50 21	Massmariner SA, Fribourg	ANDERMATT	HBLZ	183	361	Bulk Carrier	2002	12'578	6'861	20'001	8'080/5'943	BV
operations@massoel-meridian.com	Massatlantic SA, Fribourg	AROSA	HBLA	184	362	Bulk Carrier	2002	12'578	6'861	20'001	8'080/5'943	BV
Reederei Zürich AG Bergstrasse 109 Postfach 8032 Zürich Tel. +41 44 257 10 40 Fax + 41 44 257 10 45 technical@reedereizurich.ch	Bulk Shipping (Switzerland) AG	TURICUM	HBLK	145	311	Bulk Carrier	1995	26'449	16'181	47'640	10'100/7'428	NK
	Loxodrome Shipping AG, Zug	CURIA	HBLM	158	325	Bulk Carrier	2001	28'691	17'592	51'029	11'400 / 8'385	NK

Seeschiffe unter Schweizer Flagge (Bestand 11.08.2008) / Navires battant pavillon suisse (Etat 11.08.2008)

Reeder Armateur	Eigner Propriétaire	Name des Schiffes Nom du navire	Rufzeichen Indicatif d'appel	Reg. Rég. No.	SB-Nr. Lettre de mer	Schiffstyp Type du navire	Baujahr Année de constr.	BRZ jauge brute	NRZ. jauge nette	dwt tpl	PS/kW CV/kW	Class Soc.
Enzian Ship	MV Sabina AG, Bern	SABINA	HBEB	157	324	Combi Freighter	2000	5'968	3'422	9'231	5'873/4'320	LR
Management AG	MV Celine AG, Bern	CELINE	HBEF	159	326	Combi Freighter	2001	6'382	3'418	9'000	5'873/4'320	LR
Zürcherstrasse 137	SCL Bern AG, Bern	SCL BERN	HBEG	170	347	Multi Purp. Cont.	2005	9'990	4'483	12'578	11'152/8'200	LR
8952 Schlieren	SCL Thun AG, Bern	SAFMARINE BASILEA	HBEI	172	350	Multi Purp. Cont.	2005	9'990	4'483	12'559	11'152/8'200	LR
Tel. +4143 433 61 90	SCL Basilea AG, Bern	SAFMARINE LEMAN	HBEJ	173	352	Multi Purp. Cont.	2005	9'990	4'483	12'576	11'152/8'200	LR
Fax +4143 433 85 24	MV Marie-Jeanne AG, Bern	SAFMARINE ANGELA	HBEK	188	366	Multi Purp. Cont.	2007	9'938	4'265	12'564	10'690/7'860	LR
mail@enzian-shipping.com	SCL Anita AG, Bern	SAFMARINE ANITA	HBEL	189	368	Multi Purp. Cont.	2008	9'938	4'263	12'564	10'690/7'860	LR
	SCL Akwaba AG, Bern	SAFMARINE AKWABA	HBEM	190	370	Multi Purp. Cont.	2008	9'938	4'265	12'564	10'690/7'860	LR
	SCL Andisa AG Bern	SAFMARINE ANDISA	HBEN	192	371	Multi Purp. Cont.	2008	9'938	4'265	12'564	10'690/7'860	LR
ABC Maritime AG Rue Perdtemps 1 1260 Nyon Tel. +4122 365 71 00 Fax +4122 365 71 11 abc@abcmaritime.ch	San Benedetto Schifffahrt AG Amriswil	SAN BENEDETTO	HBLS	163	333	Asphalt Tanker	1997	4'386	1'316	4'780	3'345/2'460	BV
	San Bernardino Schifffahrt AG Amriswil	SAN BERNARDINO	HBLV	174	345	Chemical Tanker	2002	3'977	1'193	4'232	3'916/2'880	BV
	San Benjamino Schifffahrt AG Amriswil	SAN BENJAMINO	HBLW	175	346	Chemical Tanker	2003	4'064	1'219	4'500	3'916/2'880	BV
Mega Chemicals Schiffahrt AG Reederweg 6 8592 Uttwil Tel. +4171 466 33 88 Fax +4171 466 33 89 technical@mega-chemicals.ch	MCT Matterhorn AG, Frauenfeld	MCT MATTERHORN	HBHA	177	353	Chemical/Oil Tanker	2006	12'776	6'535	19'980	10'690/7'860	GL
	MCT Monte Rosa AG, Frauenfeld	MCT MONTE ROSA	HBHB	182	360	Chemical/Oil Tanker	2007	12'776	6'535	19'980	10'690/7'860	GL
	MCT Breithorn AG, Frauenfeld	MCT BREITHORN	HBHC	187	365	Chemical/Oil Tanker	2007	12'776	6'535	19'980	10'690/7'860	GL
	MCT Stockhorn AG, Frauenfeld	MCT STOCKHORN	HBHD	191	372	Chemical/Oil Tanker	2008	12'776	6'535	19'980	10'690/7'860	GL
TOTAL		35 Schiffe / navires						**640'363**	**353'289**	**1'012'492**		

Source: Office suisse de la navigation maritime Bâle (http://www.eda.admin.ch)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA
Schweizerisches Seeschifffahrtsamt SSA

Seeschiffe unter Schweizer Flagge (Bestand 11.08.2008) / Navires battant pavillon suisse (Etat 11.08.2008)

BRZ	Bruttoraumzahl :	Gesamtgrösse	Internationale Vermessungsgrösse gemäss TONNAGE CONVENTION 1969
	jauge brute, GT :	dimensions hors tout	(in Kraft seit 1982), rechnerische Grösse, keine konkrete Dimension
NRZ	Nettoraumzahl :	Nutzgrösse	Unité de référence internationale selon TONNAGE CONVENTION 1969
	jauge nette, NT :	capacité d'utilisation	(en vigueur depuis 1982), unité arithmétique, pas une dimension concrète

dwt	deadweight ton :	Tragfähigkeit; Gewicht der Ladung in t, welche ein Schiff mitführen darf, bei Sommer-Freibord (engl. t = 1016 kg, metrische t = 1000 kg)
tpl	tonne de port en lourd :	poids de cargaison en t qu'un navire est autorisé à transporter, selon marques de franc-bord d'été (tonne angl. = 1016 kg, tonne métrique = 1000 kg)

ABS	American Bureau of Shipping	Klassifikationsgesellschaften / société de classification
BV	Bureau Veritas	
GL	Germanischer Lloyd	
LR	Lloyd's Register of Shipping	
NK	Nippon Kaiji Kyokei	
RINA	Registro Italiano Navale	

Schweizerische Handelsflotte nach Schiffstyp / marine marchande suisse selon type de navire:

13	Bulk carriers	(Massengutfrachter / vraquiers)	576'803	dwt	56.97%
9	Combi Freighter/Multi Purp. Cont.	(Mehrzweckfrachter / multi-rôles)	106'200	dwt	10.49%
7	Asphalt-/Chemical-/Oil Tanker	(Tankschiffe / navires citernes)	93'432	dwt	9.23%
6	Container Carrier	(Containerschiff / porte-conteneur)	236'057	dwt	23.31%
35	Schiffe/navires		1'012'492	dwt	100.00%

Welthandelsflotte / marine marchande mondiale au 11.08.2008:

Ca. 43'000 Schiffe mit / navires avec ca. / approx. 1009 Mio. dwt/tpl. Anteil Schweiz / portion suisse: ca./approx. 0.10%
(Schiffe mit mehr als 300 BRZ / navires avec plus de 300 GT)

Herausgegeben von / publié par:
Schweizerisches Seeschifffahrtsamt / Office suisse de la navigation maritime
Nauenstrasse 49
Postfach
4002 Basel

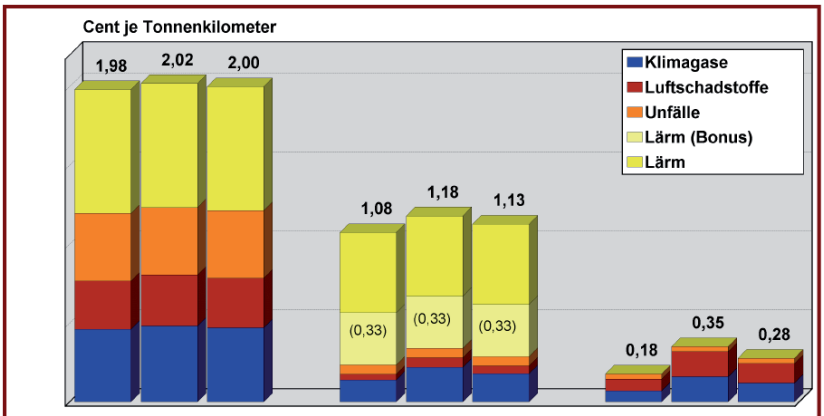
Tel. 061/270 91 20
Telefax 061/270 91 29
e-mail: dv-ssa@eda.admin.ch

Für Betriebs- und Mannschaftsfragen wende man sich an die Reedereien
S'adresser aux armateurs pour des questions d'exploitation et d'équipage

Figure 9

Coûts externes (bruit, accidents, émissions atmosphériques)

Marchandises transportées en vrac

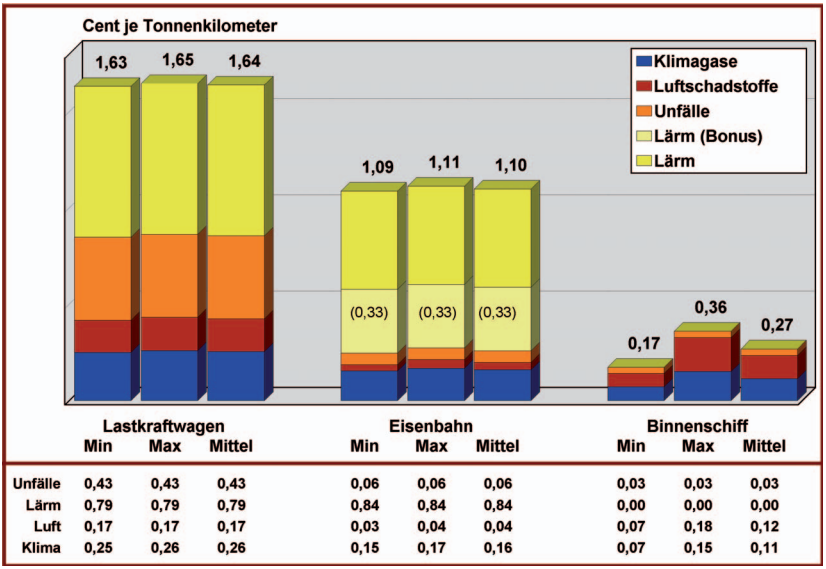


	Lastkraftwagen			Eisenbahn			Binnenschiff		
	Min	Max	Mittel	Min	Max	Mittel	Min	Max	Mittel
Unfälle	0,43	0,43	0,43	0,06	0,06	0,06	0,03	0,03	0,03
Lärm	0,79	0,79	0,79	0,84	0,84	0,84	0,00	0,00	0,00
Luft	0,31	0,32	0,32	0,04	0,06	0,05	0,07	0,16	0,12
Klima	0,46	0,48	0,47	0,14	0,22	0,18	0,07	0,16	0,12

Source: PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde. Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße. 2007

Figure 10

Marchandises transportées par conteneurs



	Lastkraftwagen			Eisenbahn			Binnenschiff		
	Min	Max	Mittel	Min	Max	Mittel	Min	Max	Mittel
Unfälle	0,43	0,43	0,43	0,06	0,06	0,06	0,03	0,03	0,03
Lärm	0,79	0,79	0,79	0,84	0,84	0,84	0,00	0,00	0,00
Luft	0,17	0,17	0,17	0,03	0,04	0,04	0,07	0,18	0,12
Klima	0,25	0,26	0,26	0,15	0,17	0,16	0,07	0,15	0,11

Source: PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde. Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße. 2007

Bibliographie

CEMT. *Les actions récentes de la CEMT dans le domaine des transports par voies navigables,* Bucarest, septembre 2006.

CEMT. *Voies navigables et protection de l'environnement,* Dublin, Juni 2006.

CCNR. *Déclaration de Bâle du 16 mai 2006,* Bâle, 2006.

CCNR. *Rapport sur les bateaux du futur,* Strasbourg, 2002.

Commission européenne (transports). *Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent (examen à mi-parcours du livre blanc),* Bruxelles, juin 2006.

Commission européenne (transports). *Programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables «NAIADES»,* Bruxelles, janvier 2006.

Commission européenne (transports). *Atelier «Perspectives concernant la navigation intérieure dans l'Europe élargie)»,* Bruxelles, février 2005.

Commission européenne (transports). *Prospects of Inland navigation within the enlarged Europe (PINE),* Bruxelles, mars 2004.

Commission européenne (transports). *Livre blanc sur La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»,* Bruxelles, septembre 2001.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC. *Plan sectoriel des transports, partie Programme,* Berne, avril 2006.

Office fédéral du développement territorial (ARE). *Perspectives d'évolution du trafic marchandises à l'horizon 2030,* Berne, septembre 2004.

Principales commissions internationales traitant de la navigation fluviale en Europe

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)	Siège à Strasbourg Année de fondation*:* 1816 (Acte de Mannheim, 1868) 5 Etats membres*:* Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse http://www.CCNR-zkr.org
Commission du Danube (CD)	Siège à Budapest Année de fondation*:* 1954 11 Etats membres*:* Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Moldavie, Roumanie, Russie, Serbie, Slovaquie et Ukraine http://www.danubecom-intern.org
Commission de la Moselle	Siège à Trèves Année de fondation*:* 1962 3 Etats membres*:* Allemagne, France et Luxembourg http://www.moselkommission.org
Commission de la Sava	Siège à Zagreb Année de fondation: 2005 4 Etats membres: Bosnie-Herzégovine, Croatie, Serbie et Slovénie

Interventions parlementaires récentes relatives à la navigation

Postulat 06.3541 Fetz – Promotion de la navigation

Etat des délibérations: transmis

Motion 07.3350 Janiak – Politique des transports. Inclure la navigation et les ports sur le Rhin

Etat des délibérations: liquidé

Motion 07.3381 Schweizer – Politique des transports. Inclure la navigation et les ports sur le Rhin

Etat des délibérations: liquidé

Question 08.1019 Gross – Exonération du droit d'entrée sur les carburants pour une compagnie de navigation du Rhin supérieur

Etat des délibérations: liquidé

Motion 09.3076 Janiak – Cofinancement de l'infrastructure portuaire sur le Rhin par la Confédération

Etat des délibérations: non encore traité au plénum