



Office fédéral des transports
Monsieur Max Friedli
Directeur
3003 Berne

Fribourg, le 6 septembre 2008

Consultation Dossier 012.21/2008-04-15/134

Rapport sur la politique suisse en matière de navigation

Monsieur le Directeur,

Je vous remercie d'avoir consulté notre association à propos de votre « Rapport sur la politique suisse en matière de navigation », document fédéral officiel qui parle enfin une fois de la navigation. Sur les quelque 600 pages que comptait la défunte « *CGST Conception globale suisse des transports* », la navigation avait eu droit à moins de 6 pages (c.à.d. quelques phrases éparpillées et collées bout à bout) dans cet ouvrage qui devait servir de stratégie des transports dans notre pays.

Je m'adresse à vous au nom de l'**Association suisse pour la navigation intérieure ASNAV**, ancienne *Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin (ASRR)*. Cette dernière a été fondée il y a 98 ans et, si elle existe encore (sous la dénomination ASNAV) en dépit du désintérêt de la Confédération, c'est qu'une partie importante des entreprises et de la population de l'époque y croyait et qu'un noyau d'irréductibles y croit plus que jamais.

Un peu d'histoire

En 1904, la navigation sur le Rhin parvenait à nouveau jusqu'à Bâle avec un convoi de charbon. Aussi, en 1909, un syndicat suisse pour l'étude d'une voie navigable se créait à Genève, pour faire profiter la Suisse romande de ce mode de transport économique. 1910 vit la fondation de l'*Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin (ASRR)* pour donner une base plus large au projet du syndicat de 1909 et étudier la remise en service du canal d'Enteroches.

La navigation rhénane sous pavillon suisse se développa rapidement, surtout dès 1932 avec la mise en service de l'écluse de Kembs. Des associations cantonales pour la liaison du Rhône au Rhin virent le jour dans tous les cantons romands, ainsi qu'à Berne, Soleure, Argovie et à Zurich. Les incertitudes, liées à un aménagement français sur le Haut Rhône, arrêtaient une réalisation que la crise économique aurait pourtant justifiée.



- 2 -

En 1950, l'ASRR entreprend, avec l'appui de la Confédération, une étude économique et une étude technique détaillée. En 1954, les plans d'exécution sont mis au point. Une société du canal, *Transhelvetica S.A.*, est fondée à Berne en 1963. Son capital (environ 2 millions) est souscrit en majorité par des collectivités publiques, cantons, communes.

Le but principal de l'ASNAV peut être résumé de la façon suivante :

1. *L'étude des questions se rapportant aux transports, et principalement à la navigation intérieure, en Suisse et en Europe.*
2. *La promotion auprès du public, des autorités politiques et des milieux économiques d'une participation de la Suisse au réseau européen des transports par voie d'eau.*
3. *La construction d'un réseau suisse de navigation intérieure, dont la voie dite Transhelvétique, reliant le Rhône au Rhin par le lac Léman, les lacs jurassiens et l'Aar.*
4. *Le développement de la navigation intérieure en Suisse.*
5. *L'aménagement et l'utilisation des eaux navigables en harmonie avec l'environnement.*
6. *Les échanges avec les organismes privés et publics concernés par ces buts et activités, notamment en Europe.*

Aujourd'hui, l'ASNAV compte encore environ 600 membres et des sections dans les cantons de Vaud, Genève, Neuchâtel et Zurich (section Ostschweiz). Berne n'a plus qu'une représentation au Comité central. Depuis deux ans, l'ASNAV compte aussi parmi ses sections, l'ASTL Association de soutien aux traversiers du Léman.

Pour plus d'informations, en particulier pour prendre connaissance de nos bulletins d'info bimestriels « NAVIGATION », nous vous suggérons de visiter notre site Internet le plus court www.asnav.ch. Notre adresse E-mail est : asnav@amail.ch.

1. INTRODUCTION

- Nous avons été très étonnés de la brièveté du délai de réponse à cette consultation (même reporté au 15 septembre) et plus encore de son lancement en pleine période de vacances. Ce qui revient à dire qu'il nous a été impossible de réunir nos sections avant de vous répondre.

- Certes, *economiesuisse* est consultée, mais nous sommes étonnés que les Chambres de commerce ne figurent pas dans la liste des destinataires de la consultation sauf la *Handelskammer beider Basel*. Il en est de même pour l'*USAM*, les partis politiques, les compagnies de navigation sur les lacs et les ports de plaisance.

- Pour mieux coller au projet soumis à consultation, nous reprenons le même plan que celui utilisé par le projet (4 chapitres). Nous ajoutons 2 chapitres pour résumer et bien définir notre position « 5. REMARQUES ET PERSPECTIVES VUES DE L'ASNAV » et un dernier : « 6. PROPOSITIONS DE L'ASNAV ».

- Etant donné les buts de notre association, vous ne serez sans doute pas étonné que nous insistions plus particulièrement sur les problèmes de la navigation intérieure et de son avenir.



1.1. Contexte général et objectifs du rapport

Nous sommes heureux que, d'emblée, le rapport de l'*OFT* mette en lumière le caractère respectueux de l'environnement de la navigation et que celle-ci fait partie du système des transports et donc du système économique (nous n'étions pas habitués à ce langage dans la bouche des administrations fédérales).

Il est vrai aussi que la navigation est appelée à une forte croissance, comme le montrent toutes les prévisions européennes et il est bien que la Suisse fasse des efforts pour encourager la navigation au niveau européen, mais nous souhaiterions surtout qu'elle fasse des efforts pour encourager la navigation intérieure en Suisse.

Il est temps, en effet, que la navigation intérieure, et pas seulement sur le Rhin, fasse partie intégrante du *Plan sectoriel des transports*, ce que nous avons demandé avec insistance lors de la procédure de consultation.

1.2. Politiques actuelles en matière de navigation

Nous approuvons tout ce qui a été dit dans ce texte : l'importance de la navigation maritime, l'accès à la mer par le Rhin et la politique volontariste de l'Union européenne en faveur des voies navigables.

Nous prenons acte, hélas une fois de plus, que « *la navigation intérieure en Suisse est avant tout dévolue au trafic touristique et aux loisirs* ». Rappelons que nous souhaitons une navigation commerciale sur tout le territoire suisse, là où la chose est possible, rentable et utile au pays.

2. SITUATION ACTUELLE

2.1. Navigation rhénane

2.1.1. Contexte

Bien que Bâle ne soit que le cul-de-sac de la navigation rhénane, la Suisse a réussi à prendre une place de choix dans les organisations internationales de la navigation. Il est nécessaire que cette situation soit maintenue, même si la Suisse n'est pas membre de l'Union Européenne.

2.1.2. Cadre de régulation – Bases légales -----> Pas de remarques.

2.1.3. Dimension économique

11 % des importations viennent par les voies navigables, 17 % par le rail. Les tableaux présentés sont les bienvenus dans ce rapport. Les statistiques régulières de l'UE et mensuelles des ports de Bâle sont les seuls – ou presque - vrais instruments chiffrés que possède la Suisse. Les courants de trafic hors Rhin augmenteront assez vite dans le Nord de la France, Belgique, Hollande et sur la liaison Rhin-Main-Danube.



Il est intéressant de constater que l'importation des combustibles liquides diminue, mais que d'autres marchandises la remplacent et surtout la remplaceront, en particulier par la l'utilisation des conteneurs. C'est d'ailleurs grâce à ce système en pleine croissance, que nos exportations augmentent par la voie rhénane.

2.1.4. Aides publiques

Nous saluons les dépenses de la Confédération pour l'extension de la voie fluviale rhénane, bien qu'elles aient été imposées par les conventions internationales et qu'elles aient atteint la somme bien modeste de 170 millions de fr en 88 ans...Franchement, la navigation suisse ne coûte pas cher au pays

La promotion du trafic combiné (bateau / rail et route / rail) est en soi une bonne chose, mais, par des indemnités d'exploitation versées aux opérateurs de transport (soyons clairs,...les CFF), elle crée de fortes distorsions de concurrence. Son but est ni plus ni moins de donner un avantage au rail par rapport à la route. La navigation n'en a pas besoin, étant le moyen de transport le meilleur marché. Dans plusieurs pays européens, il y a plusieurs décennies, bien avant que l'on parle de trafic combiné, les autorités subventionnaient le trafic ferroviaire là où existait une voie fluviale, consacrant ainsi le principe d'une concurrence déloyale officielle...Ce fut le cas, par exemple, en Belgique ou en Allemagne (entre autres le long du Rhin).

Toujours dans la promotion du trafic combiné, on rembourse la RPLP et on indemnise les chemins de fer portuaires. Et pour corser la distorsion de concurrence en défaveur de la route, tout cela est payé ... par les transporteurs routiers et les automobilistes.

Par contre, nous comprenons très qu'existent des contributions d'investissement pour des installations de transbordement des conteneurs entre les modes de transport route / rail et bateau / rail.

2.1.5. Environnement et développement durable

Par sa nature même, la navigation est écologique : c'est elle qui fait le moins de bruit, c'est elle qui pollue le moins l'atmosphère, c'est elle qui utilise le moins de surface. Si la législation est correctement appliquée, elle ne cause pas non plus de pollution des eaux. Imaginons, par exemple, qu'un bateau vidange dans un canal, il serait repéré immédiatement. Sur L'Aar, par exemple, il suffirait d'une seule vedette de police pour porter plainte. A la clé, forte amende et / ou retrait de permis de naviguer.

La Confédération n'est pas en retard quand il s'agit de légiférer en matière de défense de l'environnement. C'est très bien dans la mesure où notre perfectionnisme viscéral ne nous entraîne pas plus loin que le reste du monde. Nous approuvons la politique suisse.

2.1.6. Sécurité technique et mesures de sûreté

Nous pouvons faire confiance à nos autorités en la matière. La Suisse est devenue une spécialiste incontournable en la matière. Nous approuvons cette politique.



2.2. Navigation maritime

2.2.1. Contexte - 2.2.2. Bases légales - 2.2.3. Dimension économique

Pas de remarques.

2.2.4. Dimension économique

Le trafic maritime augmente dans des proportions impressionnantes et une forte croissance future est annoncée. La flotte maritime suisse contribue effectivement aux besoins d'approvisionnement en général et suisse en particulier (en cas de guerre). Il a donc lieu d'apporter une aide. Le cautionnement est une excellente solution.

Les autres points (environnement, sécurité), réglés par les conventions internationales, n'appellent pas de remarques dans ce contexte. Nous pensons néanmoins intéressant de joindre à ce pli un article de M. J.-D. Bauer, Président d'honneur de l'ASNAV. :

2.3. Navigation intérieure

2.3.1. Contexte

Le rapport ne peut être qu'inexistant car il ne fait hélas que constater que la navigation intérieure en Suisse se limite à la navigation de plaisance (cette dernière doit encore pouvoir être élargie d'ailleurs, comme nous le faisons remarquer plus loin).

Il est vrai que la protection de l'environnement et la sécurité répondent aux besoins du public et nous sommes heureux que le rapport constate que « *la navigation sur les voies d'eau suisses est très bien accueillie par la population* ».

2.3.2. Cadre de régulation – Bases légales

Une législation fédérale est évidemment nécessaire, mais nous soutenons la garantie de la souveraineté sur les voies d'eau de la compétence des cantons et l'application de la législation fédérale par les cantons.

Il est aussi normal que le transport régulier et à titre professionnel de personnes soient du ressort de la Confédération et que le Rhin et les eaux frontalières soient régies par des conventions internationales.

En matière de protection du tracé, nous **soutenons le Conseil fédéral, lorsqu'il s'est « montré favorable à la navigabilité du haut Rhin entre l'embouchure de l'Aar et Bâle, ainsi que du Rhône entre Genève et la frontière nationale »** (selon son rapport du 15.4.1987).

En revanche, nous considérons comme illogique, pour ne pas dire absurde, le fait qu'il se soit « **prononcé contre une loi sur la navigabilité et contre la navigabilité de l'Aar et du haut Rhin en amont de l'embouchure avec l'Aar** ». Cette ordonnance du 21.4.93 est le résultat d'un vote malheureux des Chambres fédérales annulant ainsi la protection de ces tracés obtenue par M. le Conseiller aux Etats Paul Torche. On sent très bien dans ce vote les pressions exercées par les écologistes et certains cantons alémaniques tels que Soleure et Argovie.



Nous n'avons pas connaissance du fait que, récemment, le canton de Genève se soit prononcé contre la navigabilité. Au cours des décennies passées, il y fut toujours favorable... mais les aléas de changements de gouvernement peuvent causer des dégâts. S'il « *n'existe pour le Rhône aucune base de planification pour la navigabilité comme pour le haut Rhin* », la responsabilité en incombe à la Confédération.

2.3.3. Dimension économique

Il est normal que la plus grande partie des 100'000 bateaux homologués soient des bateaux de sport et de plaisance, puisque la navigation commerciale est impossible aujourd'hui, sauf sur les lacs. Nous insistons sur l'aspect touristique très important de cette flotte, en particulier celle des entreprises de navigation à passagers, qui apporte non seulement une plus-value à l'économie suisse, mais aussi l'image idéale d'un pays magnifique au tourisme très développé.

C'est avec plaisir que nous avons lu dans votre rapport que la navigation marchande voguant actuellement à l'intérieur du pays « *déleste sensiblement le rail et la route* ». Les chiffres mentionnés du dernier recensement (3.4 à 4.4 millions de t / an) sont inférieurs aux statistiques d'avant l'an 2000 et ont pu atteindre 7 millions de tonnes / an (uniquement de graviers, sable, etc.). Le temps nous manque hélas pour retrouver ces données, comme beaucoup d'autres d'ailleurs.

Même si les chiffres sont en diminution, ils représentent quand-même près des **2/3 du trafic des ports de Bâle**. Si l'on prend une moyenne annuelle de 4 millions de tonnes de 2000 à 2006, cela veut dire simplement que la navigation marchande actuelle évite, chaque année, le passage de 400'000 camions de 10 tonnes de charge (ce type de marchandise n'est pas transporté par les camions à semi-remorque « 40 tonnes »), **soit plus de 1'300 camions par jour ouvrable**. Et cela en silence, avec peu de pollution et pas d'accidents.

2.3.4. Aides publiques

Le subventionnement de ces quatre lignes régionales est indiscutablement nécessaire à leur survie.

2.3.5. Environnement et développement durable

Les efforts de la Suisse en matière de protection de l'environnement sur les voies d'eau sont tout-à-fait louables et utiles, mais on semble oublier que **la navigation est le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement à tous points de vue** et que les efforts doivent porter avant tout sur les autres sources de pollution émanant des transports.

2.3.6. Sécurité technique et mesures de sûreté

Toutes les mesures prises et à prendre sont souhaitables.



3. PERSPECTIVES

3.1. Conditions-cadres

3.1.1 Infrastructures

Si les infrastructures sont surchargées, c'est que les gouvernements n'ont rien fait pour assurer leur financement, alors qu'ils dépensaient des sommes colossales pour la route, car ils devaient répondre aux besoins immédiats de la population et plus pharaoniques encore pour leurs chemins de fer, compagnies nationales, en les opposant même à la navigation, celle-ci étant privée et parfaitement concurrentielle.

Il est évident que la navigation est dépendante des conditions naturelles. Sur le Rhin, on peut naviguer dans des conditions normales 5 à 10 jours par an (le rapport parle de 10 à 20 jours). Quoi qu'il en soit, nous apprenons avec plaisir que la navigation rhénane ne devrait pas être gravement touchée par les changements climatiques.

Il est faux de dire que « *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* ». Le potentiel de développement est important. Comme il n'y a pas d'offre, il n'y a pas de demande. Nous en reparlerons plus loin.

3.1.2. Installations portuaires

Comme toute activité économique, les installations portuaires doivent s'adapter à la demande et être flexibles. Eléments naturels, avaries, goulets d'étranglement, etc. correspondent à d'autres éléments fortuits touchant n'importe quelle entreprise. Les infrastructures portuaires doivent effectivement être « *efficaces et modulables* ». Les mesures envisagées sont sages, mais nécessiteront une participation de l'Etat.

3.1.3. Formation et cadre professionnel

En navigation maritime, la pénurie de main-d'œuvre est bien connue et la demande augmente sans cesse. La flotte maritime suisse ne compte presque que des capitaines, officiers ou cadres supérieurs. Nous approuvons l'aide fédérale à la formation.

En navigation intérieure, la pénurie existe aussi. Nous n'avons plus d'école ad hoc en Suisse. La formation se passe donc à l'étranger. Les perspectives professionnelles dans cette branche sont limitées, parce que la Suisse n'a pas ou presque pas de navigation marchande intérieure.

Parmi les mesures envisageables, il est évident qu'il faut rendre la profession plus attractive par l'amélioration des conditions de travail, sociales et financières. Les autres suggestions du rapport sont intéressantes et méritent d'être sérieusement étudiées.



3.1.4. Environnement

Les mesures préconisées pour améliorer le bilan technologique sont raisonnables et même nécessaires, encore qu'il ne faut pas oublier que les problèmes se posent de façon plus aigüe dans les autres moyens de transport.

3.1.5. Sécurité

Il est vrai que les bateaux à double coque sont plus sûrs. Mais personne ne dit ce que sera leur coût et qui le supportera. En mer, c'est possible et même indispensable. En navigation intérieure, cela va poser de gros problèmes. Les mesures préconisées sont logiques, mais, concrètement que veut dire « encourager »... « encourager... » ?

3.1.6. Mesures de sûreté - 3.1.7 Coopération internationale

Pas de commentaires.

3.2. Navigation rhénane

Nous sommes heureux d'apprendre que « *la navigation intérieure dispose de capacités disponibles pour délester les infrastructures routières et ferroviaires* ». Ce n'est qu'un vœu dans notre esprit. Pour cela, il faudrait au moins assurer la navigabilité du Rhin à l'intérieur de la Suisse.

3.3. Navigation maritime

Nous trouvons très intéressante l'idée d'ouvrir le registre des navires suisses à une plus large clientèle internationale, prudemment pour éviter à tout prix l'image de pavillon de complaisance.

Il faut en effet poursuivre la politique menée jusqu'ici en matière de cautionnement. Nous proposons qu'il en soit de même pour la navigation intérieure et rhénane.

3.4. Navigation intérieure

S'il est vrai que l'on peut s'attendre à une légère augmentation du nombre de bateaux de plaisance, il est aussi probable que **la navigation marchande sur nos lacs et rivières ne pourra accroître sensiblement ses performances si la législation ne lui permet pas de transporter autre chose que du sable et du gravier.**

Il va de soi que la **navigation de passagers ne pourra progresser sans un apport accru des pouvoirs publics** qui l'ont fortement réduit ces dernières années. Au fond, la navigation est le seul moyen de transport qui ne reçoit d'aide de personne. Dans la partie touchant les besoins en infrastructures et les aménagements, pas un mot pour ce transport de passagers. Nous reviendrons sur ce point dans le chapitre 4 traitant de la « Politique en matière de navigation ».



Nous apercevons par contre une lueur d'espoir : le rapport dit que pour le transport non touristique, « *une réflexion pourrait être menée afin de définir la place du transport par bateau dans certaines agglomérations ou pour des liaisons interurbaines...* ». Nous pensons en particulier au rôle d'incitateur des pouvoirs publics pour la mise en service de liaisons telles qu'elles se mettent en place à l'étranger et de bacs dégorgeant la circulation automobile dans plusieurs lacs, par exemple la région de Genève. Nous espérons que la réflexion ne durera pas trop longtemps.

Selon le rapport, la Suisse n'a d'autres perspectives que quelques aménagements punctuels. Il va de soi que nous ne sommes **pas du tout d'accord** avec cette façon de voir les choses et constatons que nous continuons à voir l'avenir par le petit bout de la lorgnette.

4. POLITIQUE EN MATIERE DE NAVIGATION

Ce rapport – fort bien fait d'ailleurs – est intéressant, mais il manque de données chiffrées sur l'avenir et ne les met pas en parallèle avec les données prospectives sur les autres moyens de transport. Mais surtout, il manque cruellement d'une vision d'avenir, ce qui a pour conséquence inéluctable que la politique en matière de navigation présentée est singulièrement vide et correspond parfaitement au premier des principes directeurs énoncé « *Poursuivre la politique menée jusqu'à maintenant* »

4.1. Principes directeurs

Poursuivre la politique menée jusqu'à maintenant

L'ASNAV n'est pas d'accord avec cet immobilisme très helvétique qui coûte très cher à la collectivité et nous isole de plus en plus de l'Europe.

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

L'ASNAV n'est pas d'accord avec cette élimination de la navigation intérieure. Dans les principes, elle réclame la navigabilité commerciale sur toutes les voies d'eau raisonnablement aménageables en Suisse.

Optimiser les conditions-cadres pour le transport de marchandises sur le Rhin

L'ASNAV soutient totalement tous les efforts à entreprendre dans ce sens, surtout supprimer les points de congestion, l'optimisation de la chaîne de transport (on parle enfin d'intermodalité) et la protection du tracé du haut Rhin jusqu'à la confluence avec l'Aar.

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

L'ASNAV soutient évidemment tout ce qui peut être normalisé tant sur le plan mondial qu'europpéen.



Renforcer la coopération avec les instances internationales

L'ASNAV soutient évidemment cette coopération, en espérant que la Suisse ne perde pas trop de plumes dans un contexte où elle est presque inexistante et que notre pays se mette enfin au courant et s'inspire des avancées récentes et déterminantes de leur politique en matière de navigation.

4.2. Mise en œuvre

Comme il est dit dans le texte, « *Les conclusions du présent rapport n'impliquent en principe pas de modification de lois ni d'ordonnances* ». Cela confirme :

- 1) l'immobilité du système et de la volonté politique,
- 2) le manque total d'imagination et de vision d'avenir
- 3) l'objectif unique de la Confédération qui consiste à sauver le rail face à la route
- 4) la solution de facilité pour évacuer les vrais problèmes, ceux des transports de demain.
- 5) la façon élégante du Département concerné de répondre aux interventions parlementaires.

Entre les lignes, il faut comprendre que la Confédération n'a nullement l'intention d'aller plus loin que ne le demande le Groupe parlementaire bâlois récemment constitué.

Certaines des mesures préconisées sont néanmoins à mettre en œuvre logiquement car elles sont utiles et découlent des timides actions entreprises précédemment.

L'ASNAV soutient toutes ces mesures, tout en regrettant leur trop faible portée pour l'avenir des transports en Suisse.

Crédits de cautionnement pour la flotte maritime suisse

L'ASNAV soutient totalement cette excellente initiative, mais regrette qu'elle ne s'applique pas aussi à la navigation intérieure et à la navigation rhénane.

Indemnisation des opérateurs du trafic combiné

L'ASNAV soutient du bout des doigts l'indemnisation du trafic combiné, rejoignant ainsi le principe de l'aide à l'intermodalité des transports, tout en regrettant vivement la distorsion de concurrence qui en découle. Par contre, elle soutient totalement cette aide en ce qui concerne les investissements allant dans ce sens.

Aides financières pour la construction d'installations de transbordement

L'ASNAV soutient totalement cette aide nécessaire dans le cadre de l'appui à l'intermodalité.

Aides financières aux chemins de fer portuaires

L'ASNAV soutient cette aide, mais dans le cadre du budget ordinaire des CFF. Il est exclu de faire supporter ce coût par un budget touchant la navigation.



Participations financières pour des améliorations de la voie navigable du Rhin

L'ASNAV soutient évidemment ces participations financières obligatoires dans le cadre des accords internationaux. L'existence des ports de Bâle en dépend.

Participation de la Suisse aux organisations internationales et collaboration

L'ASNAV soutient évidemment la collaboration de voisinage et la participation à ces organisations, mais elle se demande comment la Suisse, totalement absente du débat européen, pourrait participer au programme NAIADES.

Mise à jour de la planification de l'extension du haut Rhin

L'ASNAV soutient avec ardeur l'extension du haut Rhin, C'est la seule véritable proposition du rapport allant dans le sens de l'avenir, mais nous souhaitons que cette extension ne s'arrête pas à l'embouchure de l'Aar et qu'elle se prolonge le plus loin possible sur le Rhin pour s'approcher des grands centres économiques alémaniques.

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

L'ASNAV soutient évidemment ce qu'elle a déjà demandé, sans succès, dans le cadre de la consultation sur cet objet en 2003, puis en 2004 et 2005.

5. REMARQUES et PERSPECTIVES VUES PAR L'ASNAV

Le rapport qui nous est présenté est faible en statistiques (sauf pour celles établies chaque mois par la direction des ports de Bâle) Il n'est pas très loquace en ce qui concerne les prévisions de trafic de marchandises en Suisse. Là est pourtant le cœur du problème et c'est à cette question prioritaire que doivent s'atteler nos autorités.

Pour ne pas allonger cette prise de position, nous avons renoncé à énumérer les projets en discussion, en attente, en planification et en phase de réalisation en Europe. Ils sont nombreux et touchent une quinzaine de pays.

5.1. Le trafic marchandises à long terme en Suisse

Plusieurs sources admettent aujourd'hui que le trafic total des marchandises doublera en Suisse d'ici 20 ans, soit 2028 (admettons même 2030), certaines parlent de 15 ans, soit 2023 /admettons même 2025).

Nous croyons fermement à ces prévisions, d'autant plus que celles élaborées dans notre pays depuis la fin de la guerre ont toujours été si timides qu'elles se sont avérées grossièrement fausses. On s'est trompé sur toute la ligne, en particulier en matière de transports.



A tel point qu'aujourd'hui, on n'ose pas parler à la Confédération de ce qui va se passer sur nos autoroutes à 2 voies (dans chaque sens) dans 15 ou 20 ans, alors que les pays qui nous entourent, y compris des pays comparables au nôtre comme la Belgique ou les Pays-Bas) ont prévu, dès le départ, des ponts surplombant un espace pour la construction future d'une 3^{ème} voie (souvent déjà utilisée actuellement). Nous constatons le même manque de prévision réaliste en ce qui concerne la 3^{ème} voie CFF entre Lausanne et Genève, par exemple.

On n'ose pas dire que, quelque soit le prix de l'énergie, le trafic routier augmentera de 80 / 100 % en 20 ans et que le nombre de véhicules en circulation augmentera de 50 %.

Certaines de nos autoroutes sont déjà fortement engorgées et ne cessent de causer des embouteillages réguliers, sinon quotidiens, sans parler de la pollution qui grandit en dépit des perfectionnements techniques des véhicules. La navigation intérieure serait un apport important au dégorgement du pays lorsque nos grands axes autoroutiers seront complètement bloqués.

La Confédération croit résoudre cet énorme problème par le rail. C'est une illusion. Il est infiniment souhaitable que le trafic ferroviaire augmente et nous saluons tous les efforts des autorités pour décharger le trafic routier, mais ce sera très insuffisant. Il est même possible que les chemins de fer ne puissent même pas absorber la croissance future du trafic, ce qui veut dire que sa part sur le marché des transports risque de stagner.

On croit résoudre les difficultés à terme par la construction des Nouvelles transversales ferroviaires. En fait, il s'agit avant tout de transit, donc de peu d'utilité pour les transports intérieurs suisses. En outre, il s'agit de liaison à travers les Alpes, alors que les activités économiques se passent ailleurs. Au fond, en caricaturant un peu, on peut dire qu'on dépense des milliards pour les autres et pour faire plaisir à l'Union Européenne.

Ces énormes investissements devraient au moins permettre d'éviter le transit par la route. En partie tout au moins, malgré la RPLP, car le ferroutage (que nous soutenons d'ailleurs) n'apportera la solution ni sur le plan quantitatif, ni sur le plan qualitatif. Selon nous, on peut s'attendre, d'ici 20 ans à une part d'à peine 2 à 3 % du marché du trafic intérieur par le ferroutage. Là aussi, nous aimerions des prévisions de l'OFT.

Sur le plan qualitatif, il faut savoir que le ferroutage est une solution très coûteuse en énergie. Le rail transporte 2 tonnes de charge utile avec 1 tonne de poids mort. Le ferroutage, dans le meilleur cas, n'achemine que 500 kg de charge utile pour une tonne de poids mort et dans l'option dite "chaussée roulante", cette charge tombe à 200 kg. C'est un gaspillage énergétique grave. Bien que système intelligent, ce n'est pas la solution-miracle et elle ne pourrait être généralisée.

En conclusion, **le rail ne peut apporter seul une solution à la congestion future des transports en Suisse. La navigation peut beaucoup améliorer la situation.**

5.2. Navigation = le transport le plus écologique

Le rapport présenté est très objectif et explicite sur ce point qui est d'une importance capitale. Merci. Vous serez peut-être étonné de notre vive satisfaction. Il faut en effet que vous sachiez qu'au cours des dernières décennies, les milieux écologistes ont



6. PROPOSITIONS DE L'ASNAV

Vous l'aurez compris, nous voulons une Suisse navigable là où c'est possible, rentable et utile au pays en tenant compte de tous les aspects environnementaux, énergétiques, et économiques. Nous voulons des voies navigables pour la navigation marchande, de tourisme et de plaisance, comme dans tous les autres pays d'Europe.

1. Navigation intérieure

L'ASNAV réclame depuis près d'un siècle une liaison entre le Rhône et le Rhin passant par la Suisse. Ce projet reste dans nos objectifs, mais à très long terme. Nous pensons que nous ne pouvons défendre cette cause que par étapes, pour ne plus être taxés de fantaisistes et d'utopistes, tant les décennies se sont accumulées depuis l'idée des Initiateurs de 1909. D'autre part, il nous a paru peu réaliste de ne défendre que la navigation marchande, alors que le problème touche aussi le tourisme et les loisirs. C'est pourquoi, en l'an 2000, nous avons transformé *l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin (ASRR)* en *ASNAV Association suisse pour la navigation intérieure*.

En d'autres termes, nous entendons défendre les intérêts généraux de la navigation intérieure. **L'ASNAV demande que figurent 3 étapes dans le présent *Rapport du Conseil fédéral* et dans le *Plan sectoriel des transports*.**

1.1. 1^{ère} étape : l'aménagement du haut Rhin

Il s'agit des aménagements les plus urgents, d'abord jusqu'à l'embouchure de l'Aar. Cela permettrait de se rapprocher quelque des centres économiques alémaniques et de dégorger les ports de Bâle.

La *VWR Verein für Weiterführung der Rheinschifffahrt* a réalisé un projet très réaliste qui prévoit le prolongement de la **navigation sur le Rhin jusqu'à l'embouchure de l'Aar** (coût estimé à 300 millions de fr.) et la **construction d'un port à Full** (coût estimé (50 mio de fr.). Nous considérons cet aménagement comme **urgent**, car on connaît le temps nécessaire (surtout en Suisse) pour les constructions d'intérêt public.

L'enquête récente réalisée par le *VWR* montre un intérêt d'environ 80 % des entreprises ayant répondu à l'enquête, mais beaucoup n'ont pas répondu. Cela veut dire que cela ne les concerne pas, pour le moment du moins. C'est malheureusement toujours le même problème qui se pose lors des enquêtes précédant des projets : les entreprises ne marquent leur intérêt que lorsque la réalisation est décidée. Mais il est clair que cet aménagement est nécessaire et urgent.

Ensuite, il s'agira de se rapprocher toujours plus du Lac de Constance et **aménager le Rhin le plus loin possible dans la direction des grands centres économiques alémaniques, en particulier la région de Zurich**. On pourrait, par exemple, imaginer un gazoduc d'à peine quelques km amenant directement, depuis le Rhin, les carburants à l'aéroport de Kloten extrêmement gourmand.



1.2. 2^{ème} étape : l'aménagement de l'Aar et le prolongement jusqu'à Chavornay

Il s'agit là de répondre aux besoins de toute la Suisse occidentale, souvent oubliée politiquement car moins peuplée, mais aussi performante que la moyenne des régions suisses. Il y a un intérêt évident à approvisionner cette région par voie d'eau. **La liaison fluviale par l'Aar est le seul canal européen que nous ne devrions pas construire.** Il existe. Il suffit donc de l'aménager, ce qui techniquement est facile, économiquement raisonnable, écologiquement correct, mais politiquement plus ardu.

Certes, comme sur le Rhin, il y aurait quelques ponts à rehausser et quelques écluses à construire, permettant d'ailleurs d'y adjoindre des centrales électriques. Les « dégâts » écologiques sur la nature et le paysage seraient nuls. La navigation approvisionnerait des régions industrielles des cantons d'Argovie, de Soleure et de Bâle. En outre, cet aménagement permettrait d'éviter les inondations récurrentes dans ces régions.

L'Aar débouche sur le lac de Bière. De là, la navigation marchande traverserait ce lac jusqu'au canal de la Thielle débouchant sur le lac de Neuchâtel (rives neuchâteloise, fribourgeoise et vaudoise), avec un terminus provisoire à Yverdon et sur le lac de Morat par le canal de la Broye. **De Bière à Yverdon et Morat : rien à aménager.**

La 2^{ème} correction des Eaux du Jura, de 1962 à 1973, a permis à la fois une meilleure gestion des eaux, en particulier l'arrêt des inondations du Seeland, et l'aménagement de 120 km de voies navigables entre Soleure, Yverdon et Morat. Ce réseau n'est utilisé aujourd'hui que pour une navigation touristique, très appréciée d'ailleurs, autant que par le trafic de sables, graviers et matériaux de construction divers. Il est indispensable de rappeler que **le canal de la Thielle et celui de la Broye ont été construits pour la navigation au gabarit européen (1'350 t). Donc, rien à aménager.**

Dans la direction du lac Léman, on quitte Yverdon pour atteindre la plaine de l'Orbe. Le tracé d'un canal avait été protégé par le canton de Vaud qui vient, en 2007, de renoncer à cette protection du tracé datant de près de 100 ans, sous la pression inadmissible d'une très grande société industrielle internationale établie dans le canton de Vaud et qui possède une usine à Orbe. Cet épisode, qui montre la faiblesse des autorités face aux pressions de toute nature, politiques et économiques, ne nous décourage pas, car, d'une part, nous avons l'habitude et, d'autre part, la protection de ce tracé désuet ne pouvait qu'être modifiée.

Le but final de cette étape est **d'atteindre Chavornay** à partir d'un canal traversant la plaine de l'Orbe. Pour éliminer les inondations récurrentes de cette région, l'ASNAV avait pensé que le canal prévu pourrait servir à la fois pour la navigation et pour récolter les eaux en cas de crues. La section vaudoise de l'ASNAV a mandaté des spécialistes de la *CNR Compagnie Nationale du Rhône* (Lyon), pour établir un projet de canal répondant à ces critères, avec l'appui financier de *Transhelvética SA*. Ce projet appelé *GESORBE* (trop cher, paraît-il) a été remplacé par une politique vaudoise typiquement suisse, «*Wait and see* ». Il a finalement été décidé par le Conseil d'Etat vaudois ... d'indemniser les propriétaires et / ou exploitants des terres agricoles inondées... On aura tout vu !



Pourquoi atteindre Chavornay ? C'est précisément dans l'optique de l'intermodalité des transports : Chavornay dispose d'un port-franc et de la société *TERCO*, précisément un terminal combiné rail-route. Nous souhaitons qu'il devienne rail-route-navigation pour le bien de la Romandie.

Bien sûr, il serait nécessaire de connaître le plus précisément possible les besoins des entreprises de Suisse occidentale, pour convaincre le Conseil fédéral et les Chambres fédérales. Nous avons l'intention de nous atteler à cette tâche, tout en sachant d'avance que les résultats ne seront pas à la hauteur de nos espoirs tant qu'il n'y aura pas un petit signal encourageant des autorités. Il faudrait évidemment faire une enquête, mais, comme rappelé plus haut, on ne répond que quand la réalisation se profile à l'horizon.

Pourtant, sans enquête préalable, on peut déjà tirer des conclusions sur la base du trafic de Bâle à la Suisse romande. Nous nous référons pour cela à une petite étude de M. Jean-Didier Bauer, capitaine au long cours, ancien Président central de l'ASNAV, l'un des meilleurs connaisseurs de la navigation en Suisse, tant sur le plan maritime que fluvial. Le titre : « *Voie navigable transhelvétique : prévisions de trafic* » (voir annexe). Nous en extrayons quelques chiffres intéressants.

« Une première étude détaillée de l'ASSR de l'époque (ASNAV aujourd'hui) pour chiffrer le trafic probable a été réalisée en 1954. Basée sur les importations et exportations suisses moyennes, ainsi que sur les statistiques du port de Bâle, elle arriva à un volume annuel de 2.200.000 tonnes, entre Bâle et Peney, sur le Rhône. (GE)

*soit 1.875.000 tonnes pour les importations
 125.000 tonnes pour les exportations
 200.000 tonnes pour le trafic local.*

En 1970, les chiffres de 1954 furent alors ré-estimés sur ces nouvelles bases, mais dans le même esprit d'extrême prudence. Les experts arrivèrent alors à une quantité annuelle moyenne de 5'000'000 de tonnes, deux fois le tonnage maximum de 1954.

Par la suite, les tonnages du port de Bâle se stabilisaient entre 8 et 10 millions de tonnes, les importations de combustibles et de carburants diminuant ».

En 2002. M. Bauer estimait que la navigation sur l'axe Bâle-Genève permettrait de réduire la circulation des poids lourds de 362'500 véhicules.

Actuellement, l'ASNAV estime que l'on pourrait compter sur un **trafic de 3 millions de tonnes de Bâle à Chavornay**, soit l'équivalent de 300'000 camions de 10 t (soit 1'200 par jour ouvrable) ou 12'500 « 40 tonnes » ne chargeant en fait que 24 tonnes en moyenne.

Indépendamment de la navigation marchande, nous nous permettons d'insister aussi sur les formidables progrès que pourraient enregistrer la **navigation touristique et de plaisance**. La flotte suisse de plusieurs lacs et les plaisanciers pourraient naviguer de la plaine de l'Orbe jusqu'à toutes les destinations possibles à partir du Rhin, ce qui est aujourd'hui impossible, notre pays étant totalement cloisonné.



1.3. 3^{ème} étape : la liaison Rhône- Rhin et vers l'Italie

Il s'agit là du très long terme, mais nous souhaitons que le *Plan sectoriel des transports* en fasse au moins mention. Nous sommes persuadés qu'un jour, il existera une liaison fluviale du Rhône au Rhin, que ce soit par la France (Saône) ou par la Suisse (Genève).

Certes, la descente d'un canal depuis la plaine de l'Orbe jusqu'au lac Léman n'est pas chose très facile à imaginer, politiquement surtout. Techniquement, il n'y a aucun de problème (sinon le coût) : plusieurs installations en Europe et dans le monde corrigent des dénivellations importantes pour assurer la navigabilité de certaines rivières ou canaux. Les meilleurs exemples se trouvent près de chez nous, en Belgique à Strepv-Thieu où un ascenseur à bateaux rattrape une dénivellation de 75 m ou à Ronquières où les bateaux sont tirés sur un plan incliné. Il s'agit, bien entendu, de bateaux de gros tonnage (jusqu'à 2'000 t. pour le moment (soit dit en passant, 200 camions de 10 t)

Ce projet est toujours envisageable, puisqu'il existe un accord avec la France. et que la Confédération s'est dite favorable à la navigabilité du Rhône de Genève à la frontière française. Un peu d'histoire ne fait jamais de tort. En 1948, le barrage de Génissiat supprime l'obstacle des Pertes du Rhône, rendant le Rhône navigable jusqu'en Suisse. La *Conférence Européenne des Transports* planifie dès 1950, un réseau de voies navigables d'intérêt européen. Elle lance un programme de réalisation prioritaire de 12 axes au "grand gabarit", c'est-à-dire permettant le passage de péniches de 1'250 tonnes. La liaison du Rhône au Rhin, No. 7, y figure avec deux variantes, 7A par la Suisse et 7B par la France. La majorité des travaux projetés sera terminée vers 1990, une pièce majeure étant la liaison Rhin-Main-Danube.

L'aménagement du Rhône s'est achevé en France en 1980 et le projet ne pourrait être réactivé que si la Suisse et la France y trouvaient un intérêt et s'entendaient pour se partager les frais sur les deux territoires de Génissiat à Genève.

L'aménagement du Rhône en Valais, serait facile, mais aujourd'hui sans grand intérêt économique tant que la navigation marchande n'atteint pas le Léman.

Nous citons le Tessin pour mémoire en attendant que se décantent les projets de liaison fluviale à travers la plaine du Pô.

1.4. Autres demandes de l'ASNAV

Parmi les réponses à l'enquête de l'ASNAV auprès de ses membres, nous tirons les quelques revendications que voici et que nous soutenons avec force parce qu'elles sont raisonnables, réalistes et rapidement réalisables.

Nous demandons une **aide de Berne en faveur des sociétés de navigation** intérieure, en particulier celles transportant des passagers. Se basant sur l'aide fédérale pour la construction d'installations de transbordement, ces sociétés, déjà en position précaire, demandent que la Confédération entre également en matière pour le **financement d'infrastructures portuaires, en particulier de débarcadères à passagers**, car des investissements nouveaux seront indispensables à moyen terme.



- 18 -

Nous demandons aussi que le **système de cautionnement** introduit dans la navigation maritime soit **aussi appliqué à la navigation rhénane et à la navigation intérieure** (passagers et marchandises).

* * * * *

De façon générale, nous considérons que ce rapport a été bien fait. Toutefois, il y manque des données comparatives. On a l'impression que ce rapport sur la navigation ne fait pas partie intégrante d'une politique globale des transports, mais que cela n'est qu'une annexe indépendante collée par obligation au problème rail-route. Le Groupe parlementaire bâlois en faveur de la navigation sur le haut Rhin trouve dans ce rapport de bonnes raisons d'espérer. Nous partageons sa satisfaction. Mme la Conseillère aux Etats Anita Fetz sera aussi satisfaite, partiellement je suppose, car son postulat ne limitait pas sa portée à la navigation sur le Rhin, mais englobait la navigation dans tout le pays.

De notre côté, nous ne pouvons être satisfaits, car ce rapport manque de vision d'avenir et nos principales revendications sont restées lettre morte. Nous demandons d'amender ce rapport dans le sens de notre réponse à cette consultation.

Nous regrettons de ne pouvoir vous fournir plus d'informations statistiques par manque de temps ... et d'argent, mais nous sommes toujours à votre disposition pour tous renseignements complémentaires. Nous serions très heureux si la Confédération nous fournissait une petite aide pour étudier en détail, en collaboration avec des Universités, le futur de la navigation intérieure dans le cadre général des transports en Suisse.

En vous remerciant vivement d'avance de l'attention que vous voudrez bien apporter à cette lettre, nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**ASNAV Association suisse
pour la navigation intérieure**

Le président central :

Gérard Ducarroz

ANNEXES : - *La sécurité en mer est-elle insuffisante ?*
- *Voie navigable transhelvétique - Prévisions de trafic*
(par Jean-Didier Bauer, capitaine au long cours, Président d'honneur de l'ASNAV)
- *Classification des voies d'eau et types de bateaux – Comparaison avec le transport routier* (bull. NAVIGATION du 7.3.2007)