



Département de la
sécurité et de
l'environnement

Cheffe du Département

Place du Château 1
1014 Lausanne

Office fédéral des transports (OFT)
Monsieur Max Friedli
Directeur
Mühlestrasse 6
Case postale
3003 Berne

Réf. : DSE/SAN/Mbo

Lausanne, le 12 septembre 2008

Consultation fédérale relative au rapport sur la politique suisse en matière de navigation

Monsieur le Directeur,

Au nom de l'Etat de Vaud, je vous remercie de lui donner la possibilité de vous communiquer ses observations relatives à l'objet cité en titre.

Le Canton de Vaud salue globalement la rédaction de ce rapport. Il constate cependant qu'il est surtout axé sur la navigation rhénane, notamment le transport de marchandises par voie fluviale et son accès maritime et que par ailleurs il ne fait aucune mention à la maîtrise de l'éventuelle augmentation du trafic.

Quelques imprécisions ont été relevées et certains aspects - notamment le transport de passagers, le soutien financier de la Confédération, la sécurité sur les eaux suisses ou encore la navigation sous pavillon suisse - suscitent des interrogations et des remarques. Je vous les communique en annexe.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces commentaires, je vous présente, Monsieur le Directeur, mes meilleures salutations.

Jacqueline de Quattro
Conseillère d'Etat

Annexe

- ment.

Annexe

Consultation fédérale relative au rapport sur la politique suisse en matière de navigation - Commentaires

Ad. Chiffre 2 Situation actuelle

2.2 Navigation maritime

a) Page 29, § «*La navigation internationale constitue un marché global ...*»

La dernière phrase commençant par «mais permettent..» devrait être remplacée et complétée comme suit :

«mais permettent aussi le recrutement d'équipages à des salaires inférieurs. La nouvelle Convention internationale du Travail Maritime de 2006 veut régulariser et niveler au plan mondial les conditions de contrat, de travail, d'assurance et de sécurité sociale».

b) Page 29, § «*La flotte maritime suisse ...*»

A la ligne 3, depuis «*Faute de relève professionnelle...*», il faudrait supprimer le reste du paragraphe et le remplacer par ce qui suit :

«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».

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

L'analyse des dangers et des risques pour le canton de Vaud met en évidence le thème de l'accident lacustre (N° 19). Dans le rapport en consultation, le point 2.3.6 traite des aspects sécuritaires en relation avec la navigation intérieure. Fort est de constater que la responsabilité sécuritaire générale reste en main des entreprises. Il est cependant important de renforcer la collaboration entre l'état-major cantonal de conduite et les entreprises de transport actives sur les lacs suisses afin d'être à même de répondre efficacement en cas d'accident majeur. L'exercice « Léman 06 » est un exemple concret de ce travail.

Le passage envisagé des prescriptions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin à des directives de l'Union européennes a pour avantage une harmonisation.

Ad chiffre 3. Perspectives

Le projet de rapport, bien qu'il reconnaisse en page 41 que «le potentiel de développement de la navigation n'est pas encore épuisé», se montre trop timide et n'approfondit pas véritablement des propositions de «mesures destinées à exploiter

toutes les capacités de transport qui sont en friche dans ce secteur», telles que demandées par le postulat Anita Fetz du 5 octobre 2006.

En page 56, sous la rubrique 3.3 « Navigation maritime », dans la section «La flotte suisse dans un marché globalisé», 2^{ème} paragraphe, il est indiqué ce qui suit : «On peut dès lors se demander s'il ne serait pas judicieux d'envisager une ouverture prudente du registre des navires suisses, actuellement restrictif, à une plus large clientèle internationale ...». Une telle initiative est dangereuse car le pavillon suisse perdrait le statut de pavillon national. La flotte suisse est un élément majeur de la politique d'approvisionnement du pays et doit pouvoir en cas de crise répondre immédiatement aux impératifs de celui-ci. Ouvrir la flotte à une «large clientèle internationale» est incompatible avec cette mission d'approvisionnement. Le pavillon suisse deviendrait un pavillon de complaisance.

Quelques imprécisions sont relevées notamment en page 58 où il est mentionné «A l'heure actuelle, l'abandon du tracé entre les lacs de Genève et de Neuchâtel à travers le canton de Vaud est mis en discussion». Ceci est inexact puisque le Conseil d'Etat vaudois a abandonné le principe de protection du tracé du canal du Rhône au Rhin en mars 2006 et que cet objet n'est plus en discussion. De plus, il convient de modifier la dénomination «lac de Genève» par « lac Léman ».

Ad. Chiffre 4. Politique en matière de navigation

Le canton de Vaud est plus particulièrement concerné par la navigation à passagers. Le rapport précise qu'à la différence de la navigation à passagers sur le Rhin, les compagnies de navigation locales disposent de leurs propres chantiers pour la construction et l'entretien de leurs flottes, ce qui implique d'importants investissements et frais d'entretien. Bien que la navigation intérieure à passagers génère un apport économique non négligeable pour l'économie nationale, aucune aide fédérale n'est prévue pour la construction ou l'entretien.

En ce qui concerne les aides publiques, les contributions cantonales, bien qu'importantes sont à peine évoquées.

Sur le lac Léman, la seule ligne lacustre actuellement indemnisée est la ligne Lausanne-Evian car elle est considérée comme une ligne de trafic régional. Dans ce cadre, les débarcadères ne pourraient-ils pas bénéficier des mêmes mesures que celles appliquées aux gares ferroviaires ? Plusieurs infrastructures portuaires autour du Léman ne correspondent plus à la quantité de passagers transbordée.

Il serait judicieux de compléter le plan sectoriel des transports par une partie spécifique à la navigation. Cela permettrait de disposer de lignes directrices et d'un programme d'actions pour le développement futur de la navigation sur les lacs suisses aussi bien dans le trafic public et touristique de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Il est dommage que les possibilités de développer la navigation fluviale en Suisse romande, notamment sur le Rhône, entre le canton de Genève et la France voisine, soient délibérément limitées, ne serait-ce que parce que ce type de navigation constitue une attraction touristique reconnue.