



Association Suisse des propriétaires  
des dragues et chalands à moteur

## Prise de Position (février 2023) Renforcement du transport de marchandises sur les eaux suisses

---

### La Navigation suisse

La Suisse compte trois grandes organisations de navigation : la navigation sur le Rhin (Association Suisse pour la Navigation et l'Economie Portuaire, SVS (Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft)) la navigation concessionnaire pour le transport de personnes qui fait partie du transport public (Association des Entreprises Suisses de Navigation, AESN) ainsi que la navigation par bateaux à marchandises sur les eaux suisses (Association Suisse des propriétaires des dragues et chalands à moteur, VBL).

La navigation sur le Rhin transporte plus de 10% de la totalité du commerce extérieur suisse. Elle correspond à un volume annuel d'environ 6 mio de tonnes (ca. 100'000 conteneurs), dont de la marchandise sèche (toute marchandise sauf carburants) d'environ 3 mio de tonnes. Les entreprises de bateaux à marchandises faisant partie du VBL transportent avec 2.5 mio de tonnes annuels des quantités semblables. Les membres du VBL disposent de 138 unités assurées (bateaux à marchandises, dragues, pontons), soit un nombre semblable à celui des entreprises concessionnaires (bateaux à passagers) qui disposent de 146 unités.

### Avantages de la navigation par bateaux à marchandises

La navigation intérieure présente de nombreux avantages par rapport à d'autres moyens de transport :

#### 1. Plus respectueuse du climat par une consommation d'énergie moindre

Le transport de marchandises sur les eaux suisses contribue massivement à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Un bateau moderne sur le Rhin remplace environ 90 poids lourds, un grand bateau à marchandises du VBL environ 30. Les 2.5 mio de tonnes transportées par an sur les eaux suisses évitent 4.1 mio de km sur les routes du pays, ce qui correspond à 103 fois le tour de la terre. L'efficacité des bateaux à marchandises par rapport aux poids lourds est telle qu'elle économise annuellement au minimum 2 mio de litres de diesel routier. Plus de 5'300 to d'émission de CO<sub>2</sub> par an sont ainsi évitées.

#### 2. Transport plus écologique

Les bateaux à marchandises permettent de transporter des quantités relativement importantes, ce qui est écologiquement avantageux. Ce mode de transport ne cause pratiquement pas d'émissions de CO<sub>2</sub>. Au contraire des autres moyens de transport, il n'y pas ou très peu de nuisances sonores, il n'y a pas d'émissions de micro-plastiques ou d'émissions liées aux travaux d'infrastructures.

#### 3. Pas de coûts liés aux travaux d'infrastructures et faibles coûts de transport

Le transport par bateaux à marchandises ne cause pas de frais à l'Etat pour les travaux d'infrastructures. Les coûts très importants pour la construction et l'entretien de routes, tunnels, viaducs ou rails ne sont pas nécessaires pour le transport par voie lacustre.

#### 4. Transport fiable et sécuritaire

Le transport par bateaux à marchandises ne connaît pas d’embouteillages, d’accidents, ni décès. Les pannes techniques sont extrêmement rares et dans ces cas exceptionnels, elles ne causent pas de ralentissements, ni retards. Avec les quantités transportées annuellement les routes et le rail sont largement désencombrés aujourd’hui déjà.

#### 5. Réserves de capacité sur les eaux suisses

Actuellement, les bateaux à marchandises suisses disposent d’importantes réserves de capacité de transport. L’analyse des heures de travail effectives permet de conclure que le volume de transport pourrait être doublé.

Le transport par bateaux à marchandises sur les eaux suisses peut à l’avenir constituer de manière plus importante encore, une solution aux défis de la circulation routière et à la problématique environnementale, pour autant que ces avantages et effets puissent être renforcés au niveau politique.

### Urgence d’une activité politique

Malgré ses avantages indéniables, le transport sur les eaux suisses a diminué de manière dramatique (plus de 30 pourcents ces dix dernières années) nonobstant le fait que la totalité de marchandises transportées n’a de son côté pas diminué.

Ce constat signifie que la diminution des transports lacustres a des causes politiques :

- Absence de **conscience politique** relative à l’importance économique du secteur et de son apport actuel et futur aux buts environnementaux et climatiques ;
- **Plan directeurs** (plans d’affectations, aménagements des rives du lac etc.) en défaveur du secteur, notamment par des changements de zones actuellement industrielles en zones lacustres pour le sport et les loisirs au détriment de zones de chargement, déchargement et de transbordement ;
- Attribution restrictive et onéreuse de **concessions** pour l’exploitation industrielle de sables et graviers dans les lacs ainsi que pour l’utilisation d’installations portuaires pour le chargement et déchargement des bateaux à marchandises ;
- Augmentation et par conséquent renchérissement des **exigences techniques** dans la construction navale.

Pour des raisons environnementales, économiques et sociales la diminution des transports lacustres de marchandises doit impérativement être endiguée. Le maintien de ce type de transport sur les eaux suisses permet le déplacement du transport de marchandises de la route et du rail ce qui est dans l’intérêt public. Un déplacement sur les lacs suisses est une contribution aux buts climatiques et environnementaux de la Suisse. En outre, il permet le désengorgement du réseau routier et ferroviaire qui est

aujourd'hui déjà largement surchargé. Les nuisances dans les zones d'habitation diminuent enfin largement.

### **Idées et Exigences du Secteur**

- **Intégration de la recherche et de la science** au développement de techniques propulsives propre à la navigation (p.ex. projets de recherche nationaux) ;
- Dans le cadre de la **révision de la loi CO2**, promouvoir financièrement des techniques propulsives CO2 neutre ainsi que des infrastructures spécifiques (stations fuel, ravitaillement en énergie) ;
- Création d'un **fond d'innovation pour des techniques propulsives de CO2 neutre** (p.ex. par l'utilisation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales ou provenant de fonds liés à des projets environnementaux) ;
- Lors **d'adaptations réglementaires** futures, mieux valoriser le renforcement du transport par bateaux à marchandises;
- Dans le cadre de la révision AdT II, dûment évaluer le transport par bateaux à marchandises et prendre en compte l'emplacement des sites et les conflits d'utilisation ;
- Mandater **les Cantons** afin de promouvoir le transport par bateaux à marchandises sur les eaux suisses, harmoniser les redevances financières et rendre gratuit l'utilisation des voies navigables comme c'est le cas pour les routes.