Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Plan sectoriel des transports partie Infrastructure navigation

Entré en vigueur le : 4 décembre 2015

Impressum

Editeur

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Office fédéral des transports (OFT), Office fédéral du développement territorial (ARE)

Cartes

SIRKOM Sàrl, Wünnewil

Cartes reproduites avec l'autorisation de © 2015 swisstopo (BA150011)

Traductions et correction

Services linguistiques OFT

Citation

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC: Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, Berne

Distribution

Internet: www.bav.admin.ch

Version allemande: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt

Italienische Ausgabe: Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione

Table des matières

1 Préambule 1

1.1 But 1
1.2 Formation du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation 1
1.3 Intégration dans le Plan sectoriel des transports 3
1.4 Rapport avec d'autres dossiers 4
1.5 Principes de collaboration 5

2 Situation initiale 7

2.1 Interactions entre territoire et transports 7
2.2 Aspects déterminants du développement territorial 7
2.3 État et développement du système de transports Voies navigables 8

3 Principes de planification des infrastructures pour la navigation 11

3.1 Objectifs de la Confédération 11
3.2 Priorités de la Confédération 11
3.3 Principes de planification des voies navigables 12

4 Conceptions de perfectionnement de la navigation 15

4.1 Voies navigables 15
4.2 Encouragement de la navigation par les pouvoirs publics 16
4.3 Collaboration internationale 18
4.4 Navigation rhénane 18
4.5 Installations portuaires pour la navigation rhénane 20
4.6 Navigation sur les eaux suisses 22

5 Classification territoriale des projets concrets 25

5.1 Critères d'intégration de projets concrets dans le plan sectoriel 25
5.2 Projets par territoires d'action 27

6 Modalités d'adaptation et de tenue à jour 37

6.1 Adaptations 37
6.2 Mises à jour 37

7 Annexe 39

Objectifs et stratégies de développement du Plan sectoriel des transports, partie Programme 39
Compatibilité de la Partie Infrastructure navigation avec la partie Programme 44
Examen de la pertinence de mesures par rapport au plan sectoriel 45
Définitions et abréviations 46

1 Préambule

1.1 But

Le Plan sectoriel des transports assure la coordination de tout le système de transports (route, rail, air, eau) entre elles et avec le développement territorial. L'accent est mis sur les aspects territoriaux. Ce plan sectoriel se compose d'une partie Programme[1], que le Conseil fédéral a mise en vigueur le 26 avril 2006, et de parties mises en œuvre relatives aux différents modes de transport.

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation (SIF), expose – avec la présente partie conceptionnelle se présentant sous la forme de conceptions sectorielles ou territoriales ainsi que dans des fiches d'objets donnant des indications sur les projets – la solution principale aux problèmes de la navigation. Il présente également les mesures prévues par la Confédération, la coordination de ces mesures entre elles et avec d'autres activités ayant une incidence territoriale, ainsi que leur déroulement dans le temps. La partie navigation vise en particulier à:

- informer le public des buts, des principes et des priorités de la Confédération dans le domaine de la politique de la navigation ;
- coordonner les projets de la navigation avec d'autres modes de transport et avec le développement territorial visé ;
- définir la marche à suivre lors de la planification de l'infrastructure requise pour la navigation au niveau fédéral ;
- définir les indications par objets liées au territoire et aux directives de coordination pour l'infrastructure de la navigation.

En tant que plan sectoriel au sens de l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire[2] (LAT), le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, assure la coordination entre les objectifs du développement territorial et ceux du développement de l'infrastructure de navigation en Suisse. Il lie les autorités (les indications contraignantes sont tramées dans le texte ci-après) et constitue une base pour les décisions de la Confédération relevant de la politique des transports et des infrastructures. Les tâches des cantons et des entreprises ne sont évoquées que dans la mesure où elles touchent celles de la Confédération.

Le Plan sectoriel, partie Infrastructure navigation, sera adapté périodiquement ; il sera réexaminé intégralement et remanié au besoin. Si les conditions ont changé ou s'il existe une possibilité de parvenir à une meilleure solution globale, les contenus du plan sectoriel peuvent être adaptés.

1.2 Formation du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation

Objet

La présente partie Infrastructure navigation (SIF) traite des infrastructures du transport par voie navigable qui se trouvent dans le domaine de compétence de la Confédération. Elle a pour principal objet les voies navigables de la navigation à fort tonnage (parties du Rhin et du

[1] Plan sectoriel des transports, partie Programme. Berne : Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, 26 avril 2006. Formulaire de commande en ligne : www.are.admin.ch

[2] RS **700**

Rhône). La souveraineté sur les eaux[3] appartient aux cantons. Ils planifient, construisent et entretiennent les installations fluviales et lacustres affectées au transport.

Les questions du trafic individuel motorisé et du transport public ferroviaire, de la mobilité douce et de l'aviation sont traitées dans les chapitres de mise en œuvre correspondants du Plan sectoriel des transports[4].

Fonction et contenu

La partie Infrastructure navigation s'appuie sur les décisions de politique des transports du Parlement et du Conseil fédéral. Elle forme une base pour les décisions de planification des transports de la Confédération, notamment lors de l'élaboration de dossiers relevant de la navigation ou de l'approbation de plans directeurs cantonaux.

La partie Infrastructure navigation explicite les décisions de projets concrets. Elle livre l'état de la planification et de la coordination d'importants projets. On entend par infrastructure du domaine de compétence de la Confédération les voies navigables, à savoir les eaux utilisées par la navigation à fort tonnage et celles qu'il y a lieu de lui réserver. Les installations portuaires et les écluses sont également présentées dans les fiches d'objet afin de permettre une meilleure compréhension des conditions territoriales et matérielles. Les installations portuaires sont décrites en fonction de leur importance au chapitre 4.5. Le plan sectoriel ne contient pas d'indications territoriales concrètes sur les autres champs d'action non-infrastructurels, décrits au chapitre 4, de la politique des transports de la Confédération.

Élaboration

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, se base sur le Rapport sur la politique suisse en matière de navigation de 2009. La partie Infrastructure navigation traite les questions centrales de la navigation suisse. Elles seront développées progressivement dans le plan sectoriel. Le processus de collaboration selon l'art.18 OAT concernant les objets concrets a été réalisé avec les cantons concernés au cours du deuxième semestre 2014.

Forme et structure

Le plan sectoriel se compose de la partie conceptionnelle, de fiches d'objet et du rapport explicatif:

- La partie conceptionnelle est articulée comme suit:
  Le chapitre 1 présente la formation de la partie Infrastructure Navigation, son intégration dans le Plan sectoriel des transports, son rapport avec les autres dossiers ainsi que les principes de collaboration ;
  Le chapitre 2 informe sur la situation initiale ;
  Le chapitre 3 détermine les principes de la planification de l'infrastructure de la navigation ;
  Le chapitre 4 informe des conceptions de la Confédération sur le développement ultérieur de l'infrastructure de la navigation ;
  Le chapitre 5 définit les principes de l'intégration de projets dans le plan sectoriel et il offre une vision synoptique des projets répartis selon les territoires d'action ;
  Le chapitre 6 donne des indications sur les adaptations et mises à jour du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation.
- Les fiches d'objet intégrées au chap. 5 qui représentent les projets de navigation relevant du plan sectoriel comprennent les indications et les explications nécessaires à leur compréhension.
- Les cartes sont classées dans les chapitres correspondants et informent sur l'état de la planification et l'organisation de l'infrastructure de la navigation.

[3] Art. 3 de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (RS 747.201, LNI).

[4] Par « parties Mise en œuvre », on entend la mise en œuvre de la partie Programme du plan sectoriel des transports, adoptée le 26 avril 2006 par le Conseil fédéral.

- Le rapport explicatif renseigne sur la procédure et sur la consultation menée auprès des cantons.

1.3 Intégration dans le Plan sectoriel des transports

Le Plan sectoriel des transports constitue un instrument central de la mise en œuvre d'objectifs politiques, en particulier pour la coordination entre la politique des transports et celle de l'aménagement du territoire. L'intégration du Plan sectoriel des transports est présentée dans la figure 1.

Le Plan sectoriel des transports se compose d'une partie Programme et de parties Mise en œuvre spécifiques aux modes de transport. La partie Programme a été mise en vigueur par le Conseil fédéral le 26 avril 2006. Elle comprend les objectifs, les principes et les priorités valables pour tous les modes de transport. La présente partie Infrastructure navigation concrétise le mode de transport bateau. Elle se compose de chapitres conceptionnelles et de fiches d'objet.

D'une part, le Plan sectoriel des transports concorde avec les autres plans sectoriels et les dossiers concernant les transports de la Confédération. D'autre part, il prend en compte les plans directeurs cantonaux et les projets d'agglomération. La planification ultérieure, la construction, l'exploitation, l'entretien et l'utilisation du transport par voie navigable doivent respecter les dispositions du plan sectoriel.

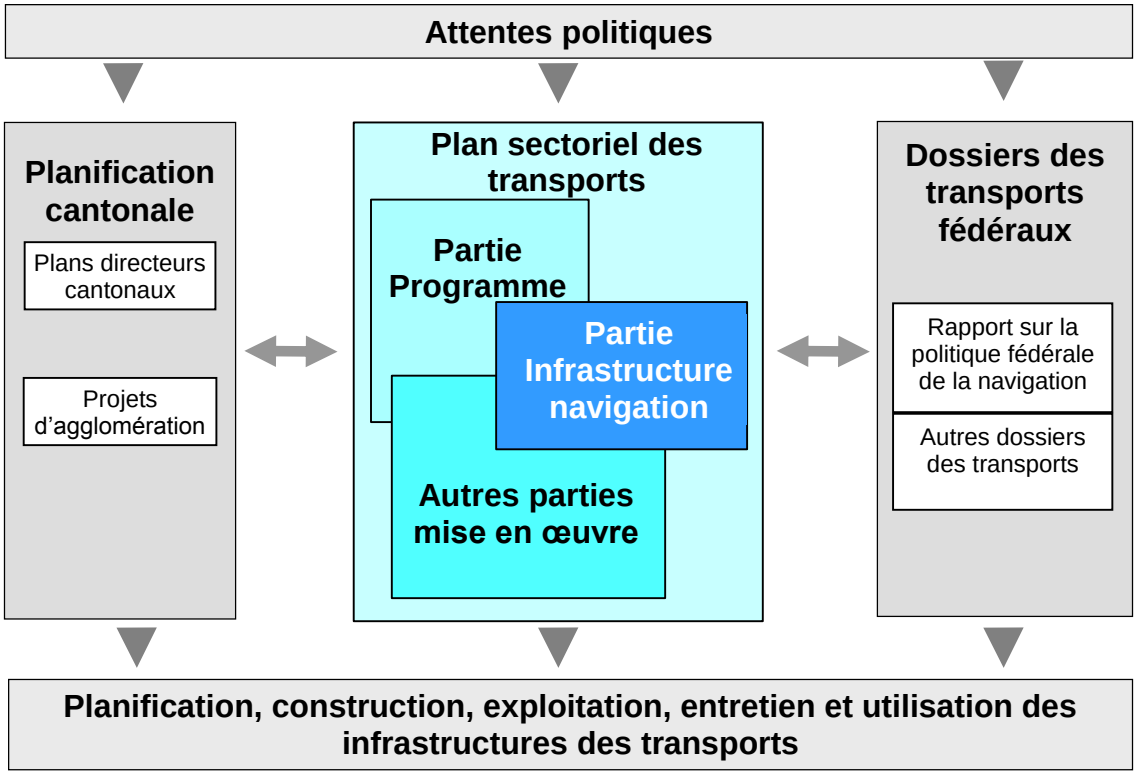


Fig. 1: Structure et intégration du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation

Objectifs de la politique de la navigation

La navigation est un élément-clé du système de transports. La circulation des marchandises dans le monde entier est inconcevable sans la navigation hauturière. Une partie importante de l'approvisionnement économique de la Suisse en dépend et la navigation fluviale sur le Rhin en est un intermédiaire essentiel. Plus de 10 % de toutes les marchandises importées arrivent en Suisse par voie navigable, soit un volume d'environ 5 millions de tonnes de marchandises en 2013 contre 7 par le rail la même année (données de l'Administration fédérale des douanes

AFD). Le Rhin et les Ports Rhénans suisses (SRH) sont une infrastructure importante pour les relations commerciales de la Suisse.

En raison des avantages économiques et écologiques du transport par bateau, la politique suisse de la navigation se concentre sur les domaines stratégiques de la navigation rhénane et maritime. Elle se résume à quatre éléments essentiels:

- Optimiser les conditions-cadre du transport des marchandises sur le Rhin dans le but de renforcer l'intégration intermodale (rail et route) ;
- Participer activement au processus de normalisation dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement, notamment dans celui des transports de marchandises dangereuses ;
- Garantir les conditions-cadre juridiques et l'accès à la navigation hauturière pour optimiser la navigation suisse ;
- Poursuivre les mesures d'encouragement de la navigation intérieure.

La partie Programme du Plan sectoriel des transports définit les buts de la politique en matière d'infrastructure des transports en Suisse. Le Conseil fédéral a défini, en tenant compte de ces objectifs, des impératifs du développement durable et des exigences des autres politiques fédérales, des conceptions pour le développement ultérieur de la navigation. L'annexe montre le rapport entre les objectifs de la partie Programme et les conceptions de la Confédération décrites au chapitre 4 de la présente partie Infrastructure navigation.

1.4 Rapport avec d'autres dossiers

Transports

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, se fonde sur le droit en vigueur et sur les décisions du Parlement ou du Conseil fédéral. Les services fédéraux veilleront à faire concorder leurs nouveaux dossiers relatifs aux transports (cf. figure 1) avec le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation. Ce dernier sera au besoin adapté, en s'assurant notamment d'y faire figurer les nouveaux projets d'infrastructure de la navigation qui sont pertinents pour lui, ou de mettre à jour les indications des projets qui y figurent déjà. Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, assure la coordination avec le contenu d'autres dossiers relatifs aux transports et avec l'aménagement du territoire.

Plans directeurs cantonaux

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, est établi en collaboration avec les cantons et tient compte des plans directeurs cantonaux approuvés par la Confédération. Il prend en considération les projets cantonaux pour autant que ces derniers remplissent les critères de pertinence par rapport au plan sectoriel. Lors d'adaptations ou de remaniements des plans directeurs, les cantons tiennent compte des indications du plan sectoriel. Les projets présentent en général le même état de coordination dans le plan sectoriel que dans les plans directeurs cantonaux.

Les cantons collaborent avec les autorités de la Confédération et avec celles des cantons voisins lorsque leurs tâches se recoupent (art. 7, LAT). La coordination des différents intérêts a lieu dans le cadre de la procédure du plan sectoriel. Quant aux autres nécessités de concertation, tout comme d'éventuelles contradictions, elles figurent dans les fiches d'objet. Au cas où les cantons ne parviennent pas à s'entendre entre eux ou avec la Confédération, il est possible de demander l'ouverture d'une procédure de conciliation (art. 12 LAT, art. 18 OAT[5]).

Projets d'infrastructure

[5] RS **700.1**

Lors de l'octroi de concessions, d'autorisations ou de subventions liées à des objets et lors de l'approbation de plans ou de programmes pour des constructions, installations ou autres mesures à incidence territoriale par la Confédération, les indications du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, sont contraignantes pour les autorités fédérales.

Autres planifications, conceptions et inventaires

Les indications du Plan sectoriel des transports sont compatibles avec les autres planifications sectorielles, conceptions et inventaires (cf. art. 13 LAT) conformément à l'échelon considéré (notamment la « Conception Paysage suisse »[6], « Plan sectoriel des surfaces d'assolement »[7]). Les inventaires de la Confédération sont pris en compte en fonction de l'échelon considéré. Dans le cadre de la stratégie énergétique 2050, l'utilisation d'énergies renouvelables et leur aménagement sont considérés comme d'intérêt national. Par conséquent, l'exploitation de l'énergie hydraulique en de nouveaux emplacements devrait prendre de l'importance dans un futur plan sectoriel concernant les réseaux d'alimentation en énergie. Une harmonisation avec les objectifs de la présente partie Infrastructure navigation doit avoir lieu.

1.5 Principes de collaboration

Les principes de collaboration sont réglés à l'art. 17 ss de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT). Ils sont appliqués comme suit:

- Une conception du développement de l'infrastructure de la navigation est élaborée sous l'égide du service fédéral compétent, en collaboration avec les entreprises de transport, les services fédéraux concernés et les cantons.
- Si possible, la procédure du plan sectoriel va de pair avec la procédure de droit particulier.

[6] Cf. Conception Paysage suisse, 1998, Berne. Publié sur le site Internet de l'OFEV: www.bafu.admin.ch

[7] Cf. Plan sectoriel des surfaces d'assolement SDA, auxiliaire d'exécution 2006. Publié sur le site Internet de l'ARE : www.are.admin.ch

2 Situation initiale

2.1 Interactions entre territoire et transports

Le développement territorial va de pair avec le développement des infrastructures de transport. Les importantes zones urbanisées sont depuis toujours reliées entre elles à travers un système de transports élaboré et, souvent, de nouvelles zones urbanisées se forment aux points de connexion du système de transports. Aujourd'hui encore, la structure de l'urbanisation influence le système de transport, tandis que la desserte permise par les infrastructures de transport constitue un facteur déterminant pour le développement de l'urbanisation.

Le Projet de territoire Suisse[8] considère, dans la stratégie 3, les domaines Transport et énergie et détermine leurs modalités d'harmonisation avec le développement territorial. Plusieurs des approches qui y sont mentionnées sont également valables pour la politique de la navigation. La navigation est un élément important, au niveau international, de la mise en réseau et de l'approvisionnement des pôles économiques. Les ports de Bâle relient la Suisse aux pays voisins et lointains. Les bacs représentent, en Suisse, notamment dans les agglomérations, des liaisons navigables complémentaires aux relations de trafic national.

La forte croissance du trafic n'est maîtrisable qu'avec des voies de communication sûres, performantes et bien aménagées, qui forment l'épine dorsale d'une économie nationale saine. Tous les modes de transport doivent pouvoir être exploités en fonction de leurs atouts. L'infrastructure des modes de transport rail et route est déjà surchargée aux heures de pointe. La navigation a encore des capacités disponibles, aussi bien en matière d'infrastructure que de flotte. Elle peut donc aider à délester les autres modes de transport.

2.2 Aspects déterminants du développement territorial

Exigences élevées pour la Suisse

4,7 millions de personnes vivaient en Suisse en 1950, aujourd'hui, on compte environ huit millions d'habitants. Une Suisse à dix millions n'est plus un scénario quelconque mais une réalité imminente. La croissance de la population et l'augmentation de la densité de l'habitat dans les zones urbaines conduit à des défis élevés pour la mobilité. Parallèlement, les exigences de la population par rapport à leur environnement quotidien et de travail sont également croissantes. Les modifications structurelles survenues dans l'économie tendent à privilégier l'économie de la connaissance, entraînant une concentration de la création de valeur dans les espaces métropolitains et les agglomérations. La qualité des dessertes permet à la population de parcourir des distances plus longues sans y consacrer plus temps. L'individualisation et la diversification de la société s'accompagnent d'une augmentation des besoins et de la demande de surface et de mobilité. Par exemple, beaucoup de gens vivent dans les agglomérations et travaillent au centre-ville. L'étalement urbain et la perte des terres agricoles se poursuivent sans relâches ainsi que le surdimensionnement des zones à bâtir pour certaines communes. Par conséquence, les capacités des réseaux de transports atteignent leurs limites en de nombreux endroits et les frais de construction, d'exploitation et d'entretien des infrastructures et des voies de transports ne cessent d'augmenter.

Une conception future pour l'aménagement du territoire

Afin de préserver à long terme une qualité de la mobilité, du développement urbain et du paysage, le développement des transports et le développement territorial devront continuer à se coordonner l'un avec l'autre. Les différents modes de transports doivent être compris dans un système plus vaste.

[8] Projet de territoire Suisse, version remaniée, valable depuis le 20.12.2012

Jusqu'à présent, en dépit de différentes déclarations d'intention[9], le développement territorial en Suisse n'est pas optimal du point de vue du développement durable. Toutefois, la Confédération, les cantons, les communes et les villes ont décidé, avec le Projet de territoire Suisse, de formuler une vision commune entre les trois niveaux étatiques dans la perspective d'un développement territorial axé sur le développement durable. Le projet actuel de révision de la loi sur l'aménagement du territoire[10] prévoit de fixer juridiquement la stratégie suisse de développement territorial en tant que cadre commun d'orientation à la planification. Les objectifs et les principes d'action de cette stratégie seront mis en œuvre à travers les instruments de planification ordinaires[11].

Le Projet de territoire Suisse est un document de base essentiel pour la mise à jour du plan sectoriel des transports, partie Programme. Avec ses cinq objectifs et ses trois stratégies, ce document montre comment le territoire suisse peut se développer de manière durable. Le développement futur de l'infrastructure ferroviaire est intégré au sein de l'objectif 3 « Gérer la mobilité » et de la stratégie 3 « Coordonner transports, énergie et développement territorial ». D'autre part, il est également pris en compte dans la stratégie 1: « Mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes ».

La poursuite du développement du système de transports doit être coordonné avec le développement territorial afin qu'il puisse être économiquement viable à l'avenir. Le Projet de territoire Suisse doit combiner tous les moyens de transport en fonction de leur poids avec le développement urbain de chaque espace afin de permettre un accès aisé aux transports publics dans les villes, les agglomérations et les centres régionaux. Les infrastructures de transports, y compris la mobilité douce, doivent contribuer à un développement urbain compact et bien structuré.

2.3 État et développement du système de transports Voies navigables

Système actuel des voies navigables

La Suisse est traversée par de nombreux cours d'eaux, dont certains sont en partie navigables. Ces voies navigables peuvent être utilisées, suivant les caractéristiques des eaux et les prescriptions légales, par la navigation à faible tonnage (par ex. bateaux à rames, bateaux à voile, bateaux de plaisance avec ou sans moteur), la navigation à fort tonnage (par ex. bateaux à marchandises, bateaux à passagers) ou par les deux catégories. La proportion de navigation sur les rivières suisses est nettement plus faible que sur les lacs. La navigation à faible tonnage représente env. 100 000 bateaux. Quelque 165 bateaux à passagers naviguent aussi sur les lacs suisses en transport concessionnaire. On recense également sur les eaux suisses de nombreux bateaux à passagers d'entreprises de transport non concessionnaires et environ 100 bateaux à marchandises non concessionnaires. La portion du cours du Rhin d'environ 21 km, depuis le pont routier de Rheinfelden jusqu'au Dreiländereck à Bâle, sert avant tout à la navigation internationale à fort tonnage.

Aperçu de l'utilisation du système de voies navigables

Classification générale

Chaque année, sept millions de tonnes de marchandises en moyenne sont transportées par bateau sur le Rhin, artère importante pour le commerce extérieur suisse. Le Rhin, élément du système suisse de voies navigables, est l'accès de la Suisse à la mer et au commerce mondial:

[9] Rapport sur le développement territorial 2005. Berne : Office fédéral du développement territorial (ARE), Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), mars 2005. Formulaire de commande en ligne : www.are.admin.ch

[10] Deuxième étape de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire – projet du 5 décembre 2014 mis en consultation. Disponible en ligne: www.are.admin.ch

[11] Cette intention fait partie du projet actuel de révision de la LAT. A l'issue de cette révision, les éventuelles modifications seront prises en compte dans les prochaines adaptations du plan sectoriel des transports.

un atout économique important. Grâce aux Ports Rhénans suisses à Bâle, la Suisse est bien reliée à l'axe Nord-sud du transport de marchandises. Les porte-conteneurs fournissent notamment une importante contribution au délestage des voies de transport terrestres et jouent un rôle de premier plan dans le transport international.

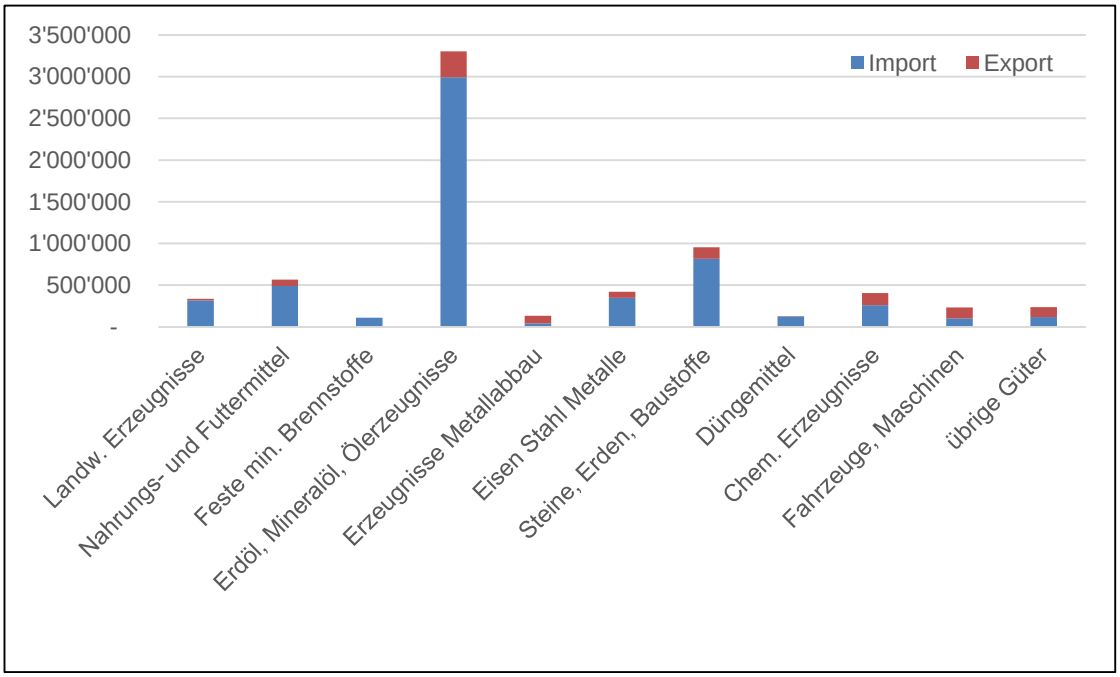


Fig. 2: transbordement dans les Ports Rhénans suisses en 2013[12]

La Suisse dispose de plus de 70 bateaux à cabines, soit la plus forte flotte d'Europe de bateaux à cabines sur le Rhin et un élément important du tourisme suisse. Les bateaux battant pavillon suisse peuvent circuler librement sur le Rhin et sur tout le réseau de voies navigables de l'Union Européenne en transportant des marchandises ou des voyageurs.

La navigation intérieure est un facteur important dans la branche touristique régionale, notamment en lien avec les autres modes de transport. Les entreprises de transport concessionnaires transportent chaque année environ 12 à 13 millions de passagers. Les bateaux à marchandises acheminent surtout des marchandises volumineuses (sable, gravier et matériaux d'excavation de carrière) sur les voies navigables suisses. Sur les eaux intérieures suisses, le transport de marchandises dangereuses est en principe interdit..

Evolution de la demande

Les scénarios de l'Office fédéral de la statistique (OFS)[13] tablent sur une population croissante pour le développement futur de la Suisse. Le nombre d'habitants passera de 7,8 millions en 2013 à 8,7, voire 9,5 millions en 2030 (scénario «tendance» et «maximal»). A long terme, le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) estime la croissance du produit intérieur brut (PIB) à 0,8 % par année (scénario «tendance») jusqu'en 2050[14].

La croissance de la demande de transport international de marchandises sur le Rhin entre 2010 et 2030 a été calculée en prenant en compte l'évolution de la population et de l'économie ainsi que du trafic de transit international. Il faut s'attendre à une croissance moyenne en Suisse de 50 % en transport de marchandises sur le Rhin ; un volume que doit pouvoir gérer l'infrastructure de la région de Bâle. L'évolution des quantités de marchandises dépend entre autres aussi de l'extension du port de Rotterdam.

[12] Source: statistique annuelle des Ports Rhénans suisses 2013
[13] Office fédéral de la statistique : Scénarios de l'évolution de la population de la Suisse 2010 à 2060, Neuchâtel 2010
[14] Voir le rapport du Conseil fédéral du 17 septembre 2010 sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse (FF **2010** 7913) ch. 6.1

La demande d'offres de loisirs en navigation de plaisance et en navigation sportive ainsi que dans le secteur du tourisme va augmenter en suivant la courbe de l'évolution démographique. Les seniors actifs seront de plus en plus demandeurs d'offres, notamment en navigation à passagers. Il importera donc plus que jamais de bien relier entre eux les divers modes de transport et de les rendre facilement accessibles.

Goulets d'étranglement

Des investissements supplémentaires dans une technique écologique permettront de réduire ou au moins de ne pas laisser s'accroître les nuisances au système très écosensible des voies navigables. Des méthodes innovantes de liaison entre les systèmes de transports englobant les voies navigables peuvent élargir les goulets d'étranglement pronostiqués en transport de voyageurs et de marchandises. Le raccordement renforcé du Rhin à un système complémentaire de modes de transport durables contribuera nettement à désengorger le système suisse des transports.

3 Principes de planification des infrastructures pour la navigation

3.1 Objectifs de la Confédération

Les principes directeurs de la future politique suisse en matière de navigation élaborés par le Conseil fédéral reposent sur une pesée des intérêts, des priorités et des restrictions qui est présentée dans le rapport sur la navigation 2009 du Conseil fédéral. En premier lieu, la politique de la navigation doit s'orienter sur les besoins du pays, s'harmoniser avec les politiques des transports, de l'environnement et de l'économie nationale et s'intégrer dans le contexte international. En règle générale, les mesures qui se sont avérées probantes dans la pratique doivent servir de base à la politique suisse de la navigation.

3.2 Priorités de la Confédération

Les priorités de la politique fédérale de la navigation sont formulées dans des principes directeurs, publiés pour la première fois en 2009 dans le rapport sur la politique suisse en matière de navigation. Le premier principe est de poursuivre la politique adoptée jusqu'ici. Comme les mesures prises par le passé pour soutenir et développer la navigation se sont avérées utiles et efficaces, il faut les poursuivre et les renforcer ponctuellement.
De plus, il faut mettre l'accent sur la navigation rhénane et la navigation maritime, deux champs d'action 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. Il faut accorder une attention particulière au transport de marchandises sur le Rhin, où les conditions-cadre doivent être optimisées. Pour que les conditions d'échange entre la Suisse et ses partenaires commerciaux soient bonnes, il faut que les infrastructures des transports soient largement dimensionnées, efficientes et sûres. C'est pourquoi la navigation rhénane gagne en importance. De plus, le transport par voie navigable peut contribuer à la mise en œuvre de la politique suisse de transfert. 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 transport de marchandises transitant par les voies navigables, il faut utiliser les capacités sur le Rhin. Les Ports Rhénans suisses sont des infrastructures importantes pour l'approvisionnement économique du pays. Ce statut de ports d'importance nationale permet à la Confédération d'intervenir au besoin de manière appropriée.

La navigation est considérée comme sûre et écologique. Ces avantages doivent être conservés. Afin de maintenir le niveau de sécurité de la navigation rhénane, la Suisse participe activement aux travaux de normalisation sur le plan international. Le Conseil fédéral s'engage pour conserver le niveau actuel. L'accent est porté en particulier sur la sécurité du transport des matières dangereuses et de la navigation à passagers.

La collaboration avec les instances internationales est une priorité supplémentaire de la Confédération, car la navigation est 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. Pour influencer ces développements dans une direction qui correspond aux intérêts suisses, le Conseil fédéral veut asseoir la présence suisse au sein de diverses instances. En ce qui concerne la navigation rhénane, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) représente aujourd'hui une plate-forme complète propre à préserver les intérêts de la Suisse sur le Rhin. C'est pourquoi le Conseil fédéral soutient le fonctionnement de cette organisation.

3.3 Principes de planification des voies navigables

Situation initiale

La navigation à fort tonnage en provenance de la mer peut emprunter aujourd'hui le Rhin jusqu'à Rheinfelden. Depuis des décennies, il est également question de rendre navigables le tronçon du Rhin supérieur en amont de Rheinfelden et celui du Rhône du Lac Léman à la frontière franco-suisse. Dans la convention du 28 mars 1929 entre la Suisse et l'Allemagne sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein[15], les deux Etats s'engagent à encourager la construction d'une voie navigable pour la navigation à fort tonnage. Cet engagement a abouti au « Projet général 1976 d'aménagement du Rhin supérieur en vue de la réalisation d'une voie destinée à la navigation à fort tonnage entre l'embouchure de l'Aar et Bâle ».

Il est donc prescrit par l'art. 24 de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques[16] de rendre navigables ces sections de cours d'eau. Dans les conditions-cadre actuelles, la mise en œuvre du projet général de 1976 n'est pas prioritaire. Afin toutefois de conserver cette option pour les générations futures, les cours du Rhin depuis l'embouchure de l'Aar jusqu'à Rheinfelden et du Rhône depuis le Lac Léman jusqu'à la frontière nationale doivent être maintenus ouverts à la navigation à fort tonnage.

Réservation de l'espace

La réservation de l'espace vise à éviter toute mesure, prise sur un cours d'eau ou à proximité immédiate, qui rendrait difficile voire impossible, techniquement et financièrement, l'aménagement de la voie navigable pour la navigation à fort tonnage.

Le projet général de 1976 d'aménagement du Rhin supérieur a créé les bases de la réservation des terrains, de l'espace libre et de la profondeur requis pour une future voie navigable. Afin de les réserver de fait, l'ordonnance sur la protection du tracé des voies navigables[17] a été mise en vigueur en 1993.

Mise en œuvre

L'art 24 ss de la loi fédérale du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques (LFH, RS 721.80) constitue la base de la protection de la navigation. L'art 26, al. 1, LFH décrit les voies navigables, mais il prescrit aussi que les usines hydrauliques situées sur les cours d'eau mentionnés à l'art. 24, al. 1 et 2, doivent être conçues de manière à préserver la navigation actuelle et à permettre son extension, ou bien à permettre l'aménagement ultérieur de ces cours d'eau pour la navigation. Cela permet de rendre les cours d'eau en question navigables ultérieurement. Il faut notamment réserver l'espace nécessaire à la construction d'installations pour la navigation à grand gabarit.

La réservation de l'espace est donc compatible avec la construction et l'exploitation d'usines hydrauliques. Lors de la planification de voies navigables, il y a lieu de tenir compte des infrastructures préexistantes (par ex. conduites, centrales à gaz naturel) et de respecter toutes les dispositions légales pertinentes, par ex. celles de lois de protection. L'OFEN, en tant qu'autorité de surveillance fédérale suprême en matière d'exploitation de l'énergie hydraulique, doit être consulté assez tôt, afin que d'éventuels conflits d'utilisation puissent être identifiés et évités.

Dans l'optique politique et économique actuelle, il semble difficilement réalisable de rendre navigable le Rhin de Rheinfelden à l'embouchure de l'Aar, d'autant plus que la mise en œuvre d'un tel projet se heurterait à une grande résistance des représentants de la protection de

[15] RS 0.747.224.052.1

[16] RS 721.80 de décembre 1916 (état au 1er juillet 2012)

[17] RS 747.219.1 du 21 avril 1993

l'environnement et du paysage. Grâce à la base légale en vigueur, la Confédération garantit la réservation de l'espace, mais ne pratique elle-même aucune planification active de viabilisation. L'option d'un éventuel aménagement dans un lointain avenir est conservée.

Réservation de l'espace et protection ou revitalisation des eaux

Tout comme la loi sur l'utilisation des forces hydrauliques prévoit la réservation de l'espace, la législation sur la protection de l'environnement prévoit la protection et la revitalisation des cours d'eau et des rives. Les conventions internationales telles que celle de 1929 entre l'Allemagne et la Suisse doivent également être respectées. Cependant, les zones riveraines et les cours d'eau peuvent être protégés ou revitalisés malgré l'obligation de réserver l'espace. La planification de ces mesures environnementales doit démontrer qu'une éventuelle navigation à fort tonnage serait réalisable ultérieurement. Si elle devait l'être, il faudrait éventuellement démanteler ou compenser les mesures environnementales prises entre-temps. Cela étant, il faut préserver les fonctions écologiques des eaux, y compris celle servant à la migration des poissons. Comme le montrent les mesures déjà réalisées, par exemple la production d'énergie sur le Rhin supérieur, il est possible de trouver des solutions pragmatiques qui rendent possible la coexistence de la protection des eaux, de l'utilisation des eaux et de la navigation. Au cas où des surfaces d'assolement sont utilisées temporairement, elles ne sont plus considérées comme surfaces d'assolement sauf si les critères de qualité selon l'aide à la mise en œuvre 2006[18] sont remplis et si l'utilisation temporaire n'affecte pas la fertilité du sol. La réhabilitation de surfaces d'assolement utilisées temporairement est régie par l'aide à la mise en œuvre 2006. L'office fédéral compétent fixe les mesures de compensation dans le cadre de l'approbation des plans de projets à mettre à l'enquête.

[18] Plan sectoriel des surfaces d'assolement (ATS) – Aide à la mise en œuvre 2006. Berne: Office fédéral du développement territorial ARE, 2006. Téléchargeable sur Internet: www.are.admin.ch

4 Conceptions de perfectionnement de la navigation

4.1 Voies navigables

Situation initiale

Les infrastructures des transports rail et route sont fortement surchargées, au moins aux heures de pointe, et les aménagements sont difficiles à réaliser sur les plans politique et financier. 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 en revanche 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 navigable, il n'y a, souvent, aucune possibilité d'utiliser d'autres itinéraires. Les blocages sont imputables aux avaries, à de grands dommages, aux révisions des installations de navigation ou à des niveaux d'eau trop bas ou trop élevés.

La conception globale des transports de 1977 envisageait encore de prolonger la navigation à fort tonnage jusqu'à l'embouchure de l'Aar. Cette section est écologiquement moins sensible que d'autres portions de cours d'eau de Suisse, étant donné son débit plus élevé et des ouvrages de retenue déjà ménagés. Le tronçon de Bâle jusqu'à l'embouchure de l'Aar est bien situé pour rapprocher les marchandises de la grande région de Zurich. Mais faute d'un intérêt économique suffisant et en raison de la résistance croissante des défenseurs de l'environnement et du paysage, le projet est remis en question aujourd'hui.

La France réserve aussi le Rhône en aval de Genève depuis la frontière franco-suisse à Chancy en vue d'une future navigation éventuelle. Or il n'existe aucune base de planification en vue de la réservation de l'espace du Rhône, pas plus sur territoire suisse que sur territoire français, qui corresponde à celle du Rhin supérieur – pour lequel existe un projet général datant de 1976.

En exécution de la loi fédérale du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques, le Conseil fédéral a arrêté, dans l'ordonnance du 21 avril 1993 sur la protection du tracé des voies navigables, la réservation de l'espace des sections de cours d'eau suivants:

- le Rhin de Bâle à Weiach dans le canton de Zurich,
- l'Aar de son embouchure jusqu'au lac de barrage de Klingnau et
- le Rhône de la frontière franco-suisse au Lac Léman.

Dans la révision de la loi sur l'utilisation des forces hydrauliques en 1996, la réservation de l'espace est encore valable pour le Rhin entre l'embouchure de l'Aar et Rheinfelden, ainsi que pour le Rhône entre le Lac Léman et la frontière franco-suisse.

Buts

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'action 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.

Mise en œuvre

Les projets d'ouvrages hydrauliques et d'autres ouvrages d'art qui touchent des voies navigables mentionnées dans la loi sur l'utilisation des forces hydrauliques requièrent l'approbation de l'Office fédéral des transports (OFT). Sur le Rhin, ces projets sont concertés avec la présidence du gouvernement de Fribourg en Brisgau. L'OFT examine les projets et décide si et comment les requérants doivent prendre des mesures propres à répondre aux besoins actuels et futurs de la navigation.

Marche à suivre

La Confédération s'engage à poursuivre la suppression des goulets d'étranglement infrastructurels (installations portuaires, hauteurs des passages sous les ponts, creusement ponctuel pour augmenter la profondeur, augmentation de la capacité des écluses et des places d'amarrage) de la navigation fluviale sur le Rhin jusqu'à Rheinfelden.

Se fondant sur les bases légales en vigueur, la Confédération garantit la réservation de l'espace du Rhin supérieur jusqu'à l'embouchure de l'Aar et du Rhône de Genève jusqu'à la frontière nationale. Elle ne procède cependant actuellement à aucune planification active afin de les rendre navigables. L'option d'un futur aménagement éventuel est maintenue. Par conséquent, tout autre projet d'utilisation doit démontrer comment une future navigation à fort tonnage pourrait le cas échéant être réalisée.

4.2 Encouragement de la navigation par les pouvoirs publics

Situation initiale

Les pouvoirs publics encouragent la navigation en optimisant ses conditions dans le cadre de la promotion du transport combiné, au moyen de cautionnements et parfois d'indemnités au titre du transport régional des voyageurs.
La navigation est aussi un élément important de l'encouragement du fret ferroviaire. À l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM)[19], le champ d'application a été étendu à la navigation. La loi sur le transport de marchandises (LTM)[20] prévoit d'autres mesures directes ou indirectes permettant l'encouragement de la navigation. La LTM approuvée le 25 septembre 2015 par le Parlement entrera vraisemblablement en vigueur à la fin du premier semestre 2016. Il existe en principe différents instruments permettant d'encourager les transports qui incluent la navigation :

- contributions d'investissement dans les voies de raccordement et installations de transbordement destinées au transport combiné ;
- indemnités d'exploitation aux offres du transport combiné et du transport par wagons complets ;
- remboursement de la RPLP pour les courses sur les parcours initiaux et terminaux du transport combiné ;

L'entrée en vigueur de la nouvelle LTM permettra de verser des contributions d'investissement aux installations portuaires destinées au transbordement du trafic combiné. Par contre, les indemnités d'exploitation sont essentiellement limitées au transport combiné transalpin. Tous les autres types de transport peuvent toutefois faire l'objet de financements de départ.

La Confédération suisse accorde par ailleurs des cautionnements pour l'acquisition de bateaux de haute mer. La flotte marchande suisse compte actuellement (février 2015) 46 unités, dont 40 bénéficient d'un cautionnement de la Confédération. En 2002, le Parlement a alloué un crédit-cadre de cautionnement de 600 millions de francs dont le temps de fonctionnement a duré

[19] RS 740.1

[20] RS 742.41

jusqu'en 2012. En 2008, ce crédit-cadre de cautionnement a été augmenté de 500 millions de francs et prorogé jusqu'en 2017. Enfin, la Confédération et les cantons, en vertu de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV)[21] indemnisent certaines lignes de la navigation à passagers qui ont une fonction de desserte pour les localités de plus de 100 habitants.

Buts

Le but de l'encouragement étatique du fret ferroviaire et du transport combiné est le développement durable ainsi que le renforcement de la compétitivité et de la sécurité des moyens de transport écologiques tels que le rail et la navigation.

Mise en œuvre

Des contributions financières à l'amélioration de la navigabilité du Rhin sont versées aux grands projets de construction conformément aux accords internationaux. Il peut s'agir par exemple de la construction ou de l'aménagement d'écluses, de la régulation des niveaux d'eau, du relèvement de la hauteur libre sous les ponts et assimilés. Ces investissements sont consentis au cas par cas.

La navigation profite aussi de l'encouragement du transport combiné de marchandises. Les opérateurs du transport combiné bateau-rail ou route-rail reçoivent des indemnités d'exploitation, dont le montant dépend de la destination des marchandises. En transport par wagons complets, l'acheminement et la prise en charge de et vers les voies de raccordement bénéficie d'un soutien financier. Cela concerne également le transport de wagons complet de et vers les Ports Rhénans. Une fois la LTM en vigueur, des indemnités seront uniquement versées au titre du transport combiné transalpin. Les nouveaux transports transbordés ou transbordée de la route feront l'objet de financements de départ. Cela inclut les solutions de transport qui impliquent le rail et la navigation.

Sur demande, la Confédération peut accorder des contributions d'investissement pour la construction d'installations de transbordement destinées au transport combiné entre les modes de transport bateau/rail et route/rail ainsi que pour la construction de voies de raccordement. Le montant maximal des contributions est de 80 % des coûts d'investissement imputables pour les projets d'importance nationale et de 60 % pour les autres projets. L'encouragement fédéral de la construction d'installations portuaires destinées au transbordement de marchandises en transport combiné ne dépasse pas 50 % des coûts imputables.

Sur les parcours initiaux et terminaux, les véhicules du transport combiné non accompagné bénéficient de remboursements de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Les détenteurs de véhicules soumis à la RPLP 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.

Enfin, il existe une convention d'indemnisation avec les chemins de fer portuaires. Comme ces derniers fournissent des prestations d'importance nationale donnant droit à une indemnité au sens de l'art. 49 de la loi sur les chemins de fer (EBG)[22], la Confédération les indemnise. 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. Afin de promouvoir la rentabilité, la capacité et la sécurité, la Confédération peut aussi accorder des prêts non rémunérés, conditionnellement remboursables. Jusqu'au 31.12.2014, les chemins de fer portuaires ont bénéficié de prêts de ce type pour un montant de 8.7 millions de francs.

[21] RS 745.16

[22] RS 742.101

Marche à suivre

Dans le cadre de sa politique du trafic marchandises, la Confédération alloue un soutien financier aux mesures infrastructurelles prises sur les installations portuaires et de transbordement destinées au transport combiné ainsi que des contributions d'exploitation aux voies de raccordement. Elle continue également à subventionner les projets d'infrastructure des chemins de fer portuaires selon l'article 49 et 56 de la LCdF.

Elle participe aux grands projets visant à éliminer les obstacles naturels pour améliorer les voies navigables dans le cadre d'accords internationaux ad hoc.

4.3 Collaboration internationale

Situation initiale

Dans le cadre de l'économie internationale des transports, la Suisse intervient selon ses besoins dans la navigation maritime et la navigation intérieure. Contrairement au trafic terrestre et aérien, il n'existe pas aujourd'hui d'accord avec l'Union Européenne dans le domaine de la navigation intérieure. En adhérant à la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), basée sur l'Acte de Mannheim, la Suisse jouit des droits d'accès à la navigation sur le Rhin et peut faire valoir ses intérêts. Cela lui permet de participer activement à l'aménagement du Rhin et de la navigation intérieure européenne. De plus, la Suisse est membre de l'UNECE et prend une part active aux travaux relatifs au transport de marchandises dangereuses au niveau européen.

Buts

La navigation est en grande partie tributaire d'accords internationaux. Toute mesure requiert une démarche concertée et coordonnée. Il y a lieu d'asseoir la position de la Suisse dans les instances internationales de réglementation de la navigation.

mise en œuvre

Les organisations traditionnelles telles que la CCNR 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 concurrence d'autres modes de transport au niveau européen.

Marche à suivre

La Confédération s'engage à garantir la pérennité de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et à renforcer son rôle.

Elle crée les conditions pour asseoir la position de la Suisse, voire la renforcer, dans les instances de régulation internationales telles que l'UNECE.

4.4 Navigation rhénane

Situation initiale

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. 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 et adapté en

1868 par l'Acte de Mannheim (AM)[23]. 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 ». L'AM 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). Grâce à ce cadre juridique, la navigation rhénane a pris un essor gigantesque : 70 % de tous les transports fluviaux européens se déroulent sur le Rhin.

Vu la croissance du transport de marchandises en Europe, l'UE fait un usage accru de sa compétence de légiférer dans le domaine de la navigation intérieure internationale. Compte tenu de la longue et vaste expérience de la CCNR, les deux organisations se sont mises d'accord sur une collaboration structurée dans le domaine législatif. Selon l'UE, la navigation fluviale contribuera à délester les transports terrestres et connaîtra un essor considérable. Grâce à son affiliation à la CCNR, la Suisse peut actuellement déjà participer à la structuration de la navigation intérieure européenne et rhénane en particulier. Afin de renforcer la navigation intérieure en tant que partenaire fiable au sein du système de transport combiné, la Commission européenne a lancé le projet NAIADES en 2013. Avec son programme d'action, la Commission européenne a posé les jalons de la politique de la navigation intérieure. Diverses mesures sont déjà réalisées ou en voie de concrétisation.

- Afin de faciliter les conditions d'accès au capital, la Commission envisage la mise en place de guichets spécifiques pour les entreprises de navigation intérieure. En 2008, elle a publié un manuel de financement et a présenté les résultats d'une étude sur les entraves au commerce.
- La flotte doit être modernisée. 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. 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.
- l y a des mesures à prendre pour la 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).
- Des programmes d'encouragement et un instrument d'observation du marché permettront d'améliorer l'image de la navigation intérieure. Le but est d'informer les entreprises de logistique et de les encourager à utiliser la navigation intérieure.

Sur de longues distances, la navigation intérieure est un mode de transport économique et écologique. Ainsi, l'UE a formulé dans son Livre blanc des transports de 2011 des objectifs prescrits pour le transfert du trafic routier de marchandises sur les modes de transport rail et navigation intérieure. L'avantage financier 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. 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. Mais en matière de coûts externes (sécurité, nuisances sonores et

[23] Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, entre le Grand-Duché de Bade, la Bavière, la France, le Grand-Duché de Hesse, les Pays-Bas et la Prusse; RS 0.747.224.101

pollution atmosphérique), la navigation intérieure présente des avantages par rapport au rail et à la route.

La navigation en Europe peut fournir une importante contribution au délestage des infrastructures routières et ferroviaires. Elle dispose des capacités en flotte et en infrastructure. L'augmentation prévisionnelle des quantités transportées devrait aboutir à un renouvellement souhaitable de la flotte. Ces nouveaux bateaux permettraient d'accroître encore la sécurité et le caractère écologique de la navigation intérieure européenne et de réduire davantage les coûts de transport. Pour ce faire, il faut que la navigation dispose de bonnes conditions-cadre politiques et qu'elle soit intégrée dans les conceptions trimodales de transport en tant que partenaire à part entière.

Buts

La Confédération s'engage afin d'optimiser les conditions-cadre du transport de marchandises sur le Rhin. La fluidité des échanges de marchandises entre la Suisse et l'étranger doit se poursuivre au moyen de la navigation entre autres, cette dernière a donc une grande importance pour la Confédération.

Mise en œuvre

La participation suisse aux instances internationales telles que la CCNR et l'UNECE doit se poursuivre et se renforcer. Les travaux de réglementation doivent avancer.

Marche à suivre

La Suisse continuera à participer au financement des améliorations de l'infrastructure des voies navigables.

Le Conseil fédéral s'engage pour que le niveau de sécurité actuel et les prescriptions en vigueur soient au moins conservés.

Afin de mieux représenter les intérêts de la Suisse, le Conseil fédéral entend asseoir la présence de la Suisse dans diverses instances de réglementation de la navigation, voire la renforcer et accroître sa participation aux programmes internationaux.

4.5 Installations portuaires pour la navigation rhénane

Situation initiale

Tous les Etats membres doivent transposer les décisions législatives prises dans le cadre de la CCNR textuellement et simultanément dans leur droit national. L'exécution de ces prescriptions incombe aux cantons. Ceux-ci ont transféré leur compétence d'exécution des prescriptions de droit fédéral relatives à la navigation rhénane aux Ports Rhénans suisses, par convention intercantonale entre Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie sur les affaires portuaires et de navigation rhénane. Les Ports Rhénans suisses ont intensifié leur collaboration afin de renforcer leur présence sur le marché, de faire avancer la promotion de la navigation rhénane et d'utiliser les synergies. Les ports ont été détachés des administrations cantonales et sont devenus une organisation collective de droit public ayant sa propre personnalité juridique. Cependant, les aires portuaires demeurent propriété des cantons. Ce qui précède explique la grande importance des ports rhénans suisses pour la navigation rhénane suisse. Les installations portuaires sur territoire suisse sont situées dans les cantons de Bâle-Ville (Kleinhüningen) et de Bâle-Campagne (Birsfelden et port de Muttenz-Au). Ces trois ports constituent les SRH. Environ 1500 personnes y transbordent près de 7 millions de tonnes de marchandises par an sur 1,3 million de m².

Les installations ferroviaires portuaires des Ports Rhénans suisses sont exploitées par le Chemin de fer portuaire Suisse SA (HBS). HBS répond de la sécurité et de la fluidité de l'exploitation ainsi que du respect des prescriptions infrastructurelles en vigueur déterminantes

pour la sécurité. Grâce à ses liaisons directes avec les sociétés portuaires, il assure le lien entre l'entreprise, l'eau et le réseau ferré. Les installations du HBS représentent environ 80 kilomètres de voies, sur lesquelles transitent 4,5 millions de tonnes de marchandises par an sur quelque 180 000 wagons. Le rail est le mode de transport de la majorité des marchandises transbordées sur et depuis les bateaux dans les Ports Rhénans.

La navigation rhénane se positionne ainsi par rapport aux autres modes de transport en partenaire important pour atteindre les objectifs de la politique suisse de transfert. Les ports rhénans suisses sont des plaques tournantes complexes de trafic et des acteurs importants du transport combiné. En 2013, environ 6500 trains les ont quittés en direction de la gare de triage Bâle/Muttenz et 7000 trains y sont entrés, ce qui correspond à environ 180 000 wagons transbordés, dont à peu près la moitié étaient des envois, l'autre des réceptions. Les Ports Rhénans sont aussi reliés au réseau routier national et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Entre 1966 et 2013, la part du rail au trafic total en provenance des Ports Rhénans suisses s'est maintenue à un haut niveau: entre 56 % et 71 %.

Les ports de Weil, de Mulhouse et ceux de Suisse pratiquent une collaboration transfrontalière. La coopération « RheinPorts » a transbordé 12,6 millions de tonnes de marchandises en 2012 aux Ports Rhénans du Dreiländereck et environ 104 000 EVP en 2013. La coopération trinationale comprend un marketing commun de promotion du positionnement, utilise les synergies dans les projets de partenariat et vise la constitution d'une organisation communautaire à long terme.

Buts

Les infrastructures portuaires doivent chercher des solutions flexibles appropriées, intermodales et transfrontalières. Grâce à la coordination logistique et aux investissements dans les installations, le transport de marchandises par bateau devra s'adapter aussi rapidement que possible à l'évolution des exigences en matière de type de marchandises et d'emballage.

Les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers augmentent nettement leurs capacités de trafic par conteneurs et misent de plus en plus sur la navigation intérieure pour transporter les biens en provenance et à destination des navires de haute mer. Les installations portuaires en Suisse doivent avoir la possibilité de s'adapter à cette évolution.

Du fait du transbordement des marchandises sur d'autres modes de transport, il faut aussi que les capacités de ces derniers soient accrues en cas de surcharge des installations portuaires. La navigation deviendra plus compétitive par une meilleure intégration des installations portuaires dans le réseau de transports terrestres et par l'aménagement de centres de fret raccordés aux voies navigables.

Mise en œuvre

La Suisse continue à soutenir les efforts visant à intensifier la collaboration dans le Dreiländereck Suisse-Allemagne-France. Les options de coopération transfrontalières entre les Ports Rhénans suisses, les Ports de Mulhouse-Rhin et la Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein GmbH ont fait l'objet d'une étude d'estimation des potentiels à moyen terme.

Des investissements dans la plaque tournante des transports sont prévus dans les zones portuaires de Bâle. La Confédération soutient les investissements dans des terminaux, dans le chemin de fer portuaire ou dans des voies de raccordement privées. Ces dernières n'ont pas d'effets considérables sur le territoire ni sur l'environnement. L'aménagement du port de Bâle Nord est en planification, la mise en œuvre se fera en deux phases: le transbordement bimodal (rail-route) sera le premier à être aménagé. Suivront l'aménagement d'un centre de transbordement rail-route-eau. Par ailleurs un troisième bassin portuaire doté d'une liaison directe au rail et à la route est en planification. En même temps, des surfaces doivent être libérées pour d'autres utilisations urbanistiques, sans toutefois restreindre les capacités disponibles pour la navigation sur le Rhin ni pour le transbordement de marchandises.

Marche à suivre

Les Ports Rhénans suisses sont des infrastructures importantes pour l'approvisionnement économique du pays. Ils ont donc le statut de ports d'importance nationale.

La Confédération participe au financement des améliorations de l'infrastructure des voies navigables et des installations portuaires (installations portuaires destinées au transport combiné, installations de transbordement destinées au transport combiné, chemin de fer portuaire).

4.6 Navigation sur les eaux suisses

Situation initiale

La navigation intérieure suisse, à l'origine un moyen de transport de marchandises de tous genres, s'est muée en un mode de transport touristique vers le dernier tiers du XIX^{e} siècle. Les cours d'eau suisses répondent aujourd'hui à de multiples besoins liés au transport de voyageurs et de marchandises, au sport, à l'environnement, à la pêche, à l'alimentation en eau potable ou à la production d'énergie.

La Suisse compte un peu plus de 100 000 bateaux immatriculés, en majeure partie des bateaux de sport et de loisirs, dont 700 à 1000 bateaux exploités professionnellement. Environ 400 de ces bateaux sont des bateaux à passagers (OFT, 2014). Ces chiffres sont en léger recul depuis quelques années. La navigation fait donc partie intégrante du système global du transport public de voyageurs.

En navigation de plaisance, il est aussi probable que la flotte reste stable à long terme: l'effectif maximum enregistré jusqu'ici d'env. 100 000 bateaux de plaisance ne va probablement pas augmenter. Les normes environnementales suisses garantissent que l'environnement sera préservé même avec ce nombre de bateaux.

Les bateaux à marchandises appartiennent presque exclusivement à des entreprises exploitant des gravières. En 2000, 4,4 millions de tonnes de gravier, de sable et de matériaux d'excavation de carrière ont été transportés sur les lacs suisses. En 2006, la quantité atteignait encore 3,5 millions de tonnes. La navigation intérieure à marchandises a reçu jusqu'en 1994 des aides financières indirectes par remboursement de parts de l'impôt sur les huiles minérales. Ces aides se sont taries lors du programme d'assainissement des finances fédérales en 1994. Vu l'apport que fournit la navigation à marchandises au délestage du réseau routier et le faible taux de coûts externes (bruit, accidents ou émissions), des contributions fédérales sont envisagées.

La navigation à passagers connaît une faible croissance de sa clientèle, mais elle est confrontée à des conditions-cadre financières difficiles. Le nombre de passagers, essentiellement des touristes, est très dépendant de la météo et sujet à de fortes variations. Ces dernières années, il a fallu interdire la navigation sur quelques lacs et rivières/fleuves pendant plusieurs jours à cause de crues. La plupart des sociétés de navigation ne reçoivent que peu ou pas d'indemnités ou d'aides à l'investissement. Le soutien fédéral, en baisse dans l'ensemble, les oblige à prendre des mesures d'économie draconiennes. Vu la structure des coûts de la plupart des entreprises, cela se traduit principalement par une réduction de l'offre de l'horaire, ce qui fait perdre de son attrait à la navigation touristique. En même temps, de nouvelles offres ont vu le jour, comme par exemple des bateaux de ligne qui transportent les pendulaires sur le Lac Léman et le lac de Constance.

La navigation concessionnaire est intégrée aux horaires des autres entreprises de transport. La navigation intérieure est cadencée et synchronisée avec l'offre de transports terrestres. Isolément, la navigation à passagers sert à desservir un habitat ou à acheminer des pendulaires. Au-delà du seul aspect touristique, la navigation constitue donc une partie non

négligeable du système suisse de transports et ce, même si la navigation intérieure à passagers ne représente que 0,2% du trafic total.

Buts

Actuellement, la Confédération ne cherche pas spécifiquement à encourager la navigation intérieure. Les normes environnementales doivent être harmonisées entre la Suisse et l'Union européenne.

Mise en œuvre

La navigation est soumise à la législation fédérale. Les prescriptions sur les gaz d'échappement pour les moteurs de bateau ont été adaptées et le filtre à particules a été rendu obligatoire afin de respecter les normes environnementales européennes. L'exécution de la législation incombe en règle générale aux cantons.

La navigation sur les eaux publiques est libre. Seul le transport régulier et professionnel de voyageurs requiert une concession fédérale. Les procédures d'approbation des plans d'ouvrages et d'installations qui servent exclusivement ou principalement à l'exploitation d'une entreprise publique de navigation relèvent également de la compétence de la Confédération. Pour le reste, la souveraineté sur les voies navigables appartient aux cantons.

Marche à suivre

La Confédération développe la législation en matière de navigation. Ce faisant, elle accorde une grande importance aux questions de sécurité, de rendement énergétique et de protection de l'environnement.

5 Classification territoriale des projets concrets

5.1 Critères d'intégration de projets concrets dans le plan sectoriel

Termes utilisés

Les notions utilisées dans le présent Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, et leur description, ont été fixées par le Conseil fédéral le 26 avril 2006 avec la partie Programme du Plan sectoriel des transports. Elles sont récapitulées ci-après afin d'améliorer la lisibilité. Il s'agit des définitions déterminant l'état de la coordination des indications, des critères de pertinence pour le plan sectoriel, ainsi que d'une explication de l'état de la décision.

Pertinence des projets pour le plan sectoriel

Les projets dans le domaine des infrastructures des transports, dont le besoin de coordination avec d'autres planifications à incidences géographiques de la Confédération, des cantons ou des pays limitrophes est élevé, sont coordonnés au niveau du Plan sectoriel des transports. D'après les prescriptions du Plan sectoriel des transports, partie Programme[24], adopté par le Conseil fédéral, un projet relève du plan sectoriel lorsqu'il remplit simultanément les critères de pertinence suivants:

- il est susceptible d'être réalisé à court ou moyen terme ;
- il touche les domaines de compétences de la Confédération ;
- il s'inscrit dans la politique des infrastructures de transport ;
- il a des effets considérables sur les transports, le territoire ou l'environnement.

Pour qu'un projet puisse être intégré dans le plan sectoriel, il doit remplir les quatre critères[25] de pertinence pour le plan sectoriel et se trouver encore au stade de la planification. Les projets qui satisfont aux critères de pertinence pour le plan sectoriel et qui ont déjà obtenu une approbation des plans, qui sont en construction ou déjà réalisés, sont attribués à la situation initiale (données de base). La carte synoptique 1 présente une vue globale des projets contenus dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation.

La partie Infrastructure navigation indique l'état de la décision et l'état de la coordination des projets sous forme de fiches d'objets. Les fiches d'objet contiennent une description du projet, de l'état d'avancement des travaux ainsi que les définitions sur l'état de la coordination et la marche à suivre.

État de la décision et financement

Le plan sectoriel est un instrument de coordination territorial. Une fixation dans le plan sectoriel n'est pas une décision de réalisation et de financement, laquelle est de la compétence du Parlement. Le plan sectoriel montre l'état de la décision comme suit:

Arrêtée:	La réalisation d'un projet est dite arrêtée lorsque son financement est assuré.
À l'examen:	La réalisation du projet est à l'examen lorsque le Conseil fédéral prépare un message sur la question ou que les délibérations parlementaires sont en cours.
Ouverte:	La réalisation d'une mesure est ouverte lorsqu'il n'existe aucune réglementation dans une loi fédérale ou dans un arrêté fédéral, qu'elle ne fait pas l'objet de délibérations parlementaires en cours et que le Conseil fédéral ne prépare pas de message sur la question.

[24] Ibid. Chapitre 1.3, page 4

[25] L'annexe fournit une explication des critères

À divers stades: Pour les concepts globaux composés de plusieurs projets isolés, l'état de la décision peut varier entre les différents projets. Il ne peut donc y avoir que des décisions partielles.

État de la coordination

Dans les plans sectoriels fédéraux et dans les plans directeurs cantonaux, l'application de l'art. 5 OAT se fait sur la base des exigences spécifiques. L'état de la coordination est traité comme suit dans le Plan sectoriel des transports:

Indication	Exigences de l'art. 5 OAT	Traitement dans le plan sectoriel des transports
Information préalable	Il n'est pas encore possible de décrire les activités dans la mesure requise pour la coordination mais elles peuvent avoir des effets considérables sur l'utilisation du sol.	Une analyse des problèmes a eu lieu. Les besoins, les objectifs et les conditions-cadre sont définis et les principes aboutissant aux solutions sont fixés. Les conséquences financières des solutions et les effets sont évalués approximativement.
Coordination en cours	Les activités ne sont pas encore coordonnées entre elles, mais des mesures préventives ont été prédéfinies afin de parvenir à une coordination dans les délais.	Dans le cadre d'études préalables, on a analysé les procédés et l'organisation, défini les bases de planification et établi la faisabilité. Les frais d'entretien, d'investissement et d'exploitation prévisionnels sont calculés, les clarifications en matière d'environnement et les calculs de rentabilité sont disponibles. La décision sur les variantes est prise. La procédure de garantie de la coordination avec d'autres infrastructures et avec le développement territorial souhaité est fixée.
Coordination réglée	Les activités sont coordonnées.	Il existe un avant-projet (y c. rapport d'impact environnemental en cas de procédure par étapes, ou une étude préliminaire pour les procédures à une étape). Il est coordonné avec les autres infrastructures et avec le développement territorial souhaité et est préalablement compatible avec la législation déterminante. Les instructions sur la marche à suivre au niveau du territoire, du temps et de l'organisation sont fixées.

Fig. 3: état de la coordination de projets

Etat de la réalisation

Le plan sectoriel présente les projets en fonction de leur état de coordination. Cela correspond à l'état de réalisation « planification ». Une fois le processus du plan sectoriel achevé, les projets peuvent être réalisés. A cet effet, un projet de mise à l'enquête est dressé et la procédure d'approbation des plans lancée. L'état de réalisation est indiqué par « PAP » (Fig. 6). Lorsque la décision d'approbation des plans a été rendue, le projet peut être construit et mis en exploitation (état de réalisation « en construction »). Ce processus peut durer plusieurs années. Afin de permettre une meilleure compréhension des indications, le plan sectoriel peut aussi fournir des informations sur les contextes territoriaux et sectoriels. Dans ces cas, les fiches d'objet présentent la réalisation des projets à l'état « ouvert ».

5.2 Projets par territoires d'action

Formation des territoires d'action selon le Projet de territoire Suisse

Le Projet de territoire Suisse prévoit douze territoires d'action. En l'adoptant, le Conseil fédéral, les gouvernements cantonaux et les pouvoirs exécutifs des villes et des communes confirment qu'ils l'appliqueront à titre d'orientation et d'aide à la décision lors de leurs activités territoriales. Le plan sectoriel des transports se base sur ces territoires d'action et structure. Les indications concernant les informations sur le territoire et sur la coordination des objets en sous-espaces (cf. carte synoptique 9). Chaque projet d'infrastructure est attribué à un territoire d'action. Les territoires d'action constituent des unités territoriales pour les transports. Les délimitations entre les territoires d'action sont souples, certains espaces se recouvrent partiellement.

La partie Mise en œuvre Navigation du plan sectoriel aborde de plus près le territoire d'action trinational « espace métropolitain de Bâle ». En l'occurrence, non seulement l'ordonnance du 21 avril 1993 sur la protection du tracé des voies navigables mais aussi une convention internationale prévoit l'aménagement des voies navigables. Un accord de ce genre n'existe pas pour la navigation sur le Rhône, raison pour laquelle les planifications permettant une intégration au plan sectoriel ne sont pas encore à un stade suffisamment avancé. Dans les autres territoires d'action, la Confédération n'a pas de planification pour des infrastructures de navigation relevant de sa responsabilité.

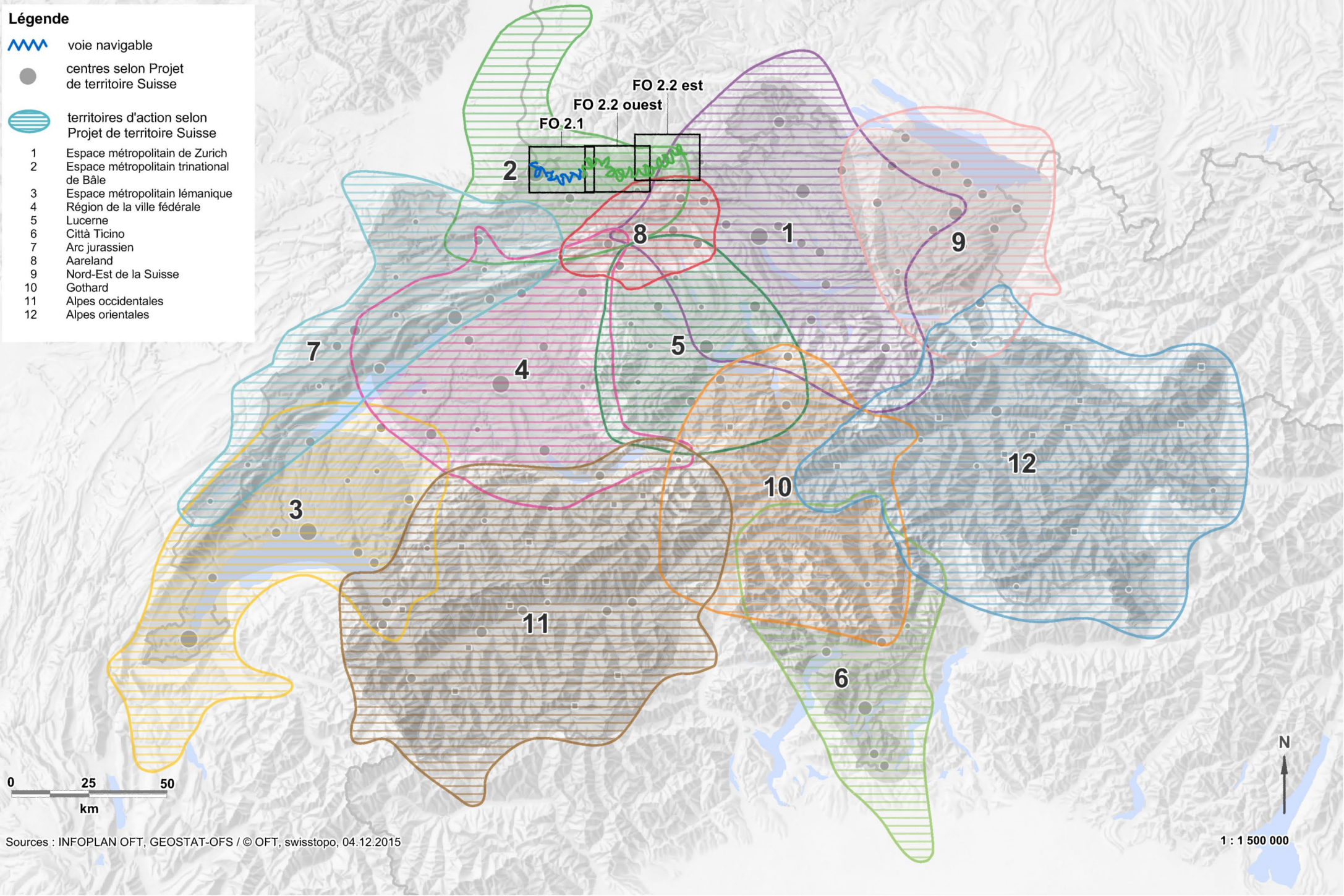
Principes

Les projets sont coordonnés dans le Plan sectoriel des transports lorsqu'ils remplissent les critères de pertinence par rapport au plan sectoriel. Les projets qui ne correspondent pas à ces critères ne relèvent pas du plan sectoriel et ils peuvent passer en procédure d'acceptation des plans sans coordination avec le plan sectoriel.

Les chapitres ci-après donnent une vue d'ensemble des indications par objet contenues dans la présente version de la partie Infrastructure navigation. D'autres indications par objet sont élaborées au fur et à mesure en fonction des besoins. Quant aux indications sur l'état de la coordination des projets et sur l'état de la décision, il y est fait référence au chapitre 5.1.

La mention de projets concrets dans ce chapitre ne constitue aucun précédent pour leur réalisation ultérieure, mais sert exclusivement à des fins de coordination dans le cadre d'une planification ultérieure. La réalisation dépend de décisions politiques et des possibilités de financement de la Confédération.

Carte synoptique 1: Navigation – Protection du tracé des voies navigables



OB 2.1 Basel - Rheinfelden

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt
- Betroffene Gemeinden: Augst, Basel, Birsfelden, Kaiseraugst, Muttenz, Pratteln, Rheinfelden, Riehen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BFE kantonale Fachstellen Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt
- Andere Partner: Schweizerische Rheinhäfen, Kraftwerk Birsfelden AG, Kraftwerk Augst AG, Energiedienst AG

Funktion und Begründung

Auf diesem Abschnitt des Hochrheins verkehren die Schiffe mit Zugang zu den Meerhäfen über den Korridor Rotterdam-Basel. Die Region Basel und Umgebung ist als nördlicher Zugang zur Schweiz (Nord-Süd-Transitverkehr) sehr gut über die Verkehrsträger Schiene und Strasse erschlossen. Über den Rhein ist die Schweiz auf völkerrechtlicher Grundlage an das internationale Wasserstrassennetz und die Weltmeere angebunden. Damit wird ein umweltschonender Gütertransport in grossen Mengen ermöglicht. Im Rhein befinden sich Wasserkraftwerke und Schleusen. Diese Anlagen stellen ein Hindernis für die Schifffahrt dar. Falls die Schifffahrt erweitert wird, müssen potentielle Wasserkraftbauten berücksichtigt werden.

Über die Logistikdrehscheibe der Region Basel werden 40% der schweizerischen Importe und Exporte abgewickelt. Dementsprechend sind die schweizerischen Rheinhäfen im Raum Basel von grosser Bedeutung für die Versorgung der Schweiz. Hafenanlagen befinden sich in Basel Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz. Hier werden die Güter vom Schiff vorwiegend auf Schiene und auch Strasse umgeschlagen. Im Weiteren existiert auf deutscher Seite eine Hafenanlage in Rheinfelden (D).

Vorhaben

Zwischen Basel und Rheinfelden sind Engpässe auf dem Rhein abzubauen. Dies geschieht über die Optimierung der Transportkette (Hafeninfrastrukturen, Umschlagsysteme) sowie die Sicherung der Fahrrinnen bei extremen Wasserständen und der Durchfahrtshöhen.

Vorgehen

Die Schifffahrt auf dem Rhein zwischen Basel und Rheinfelden, mit Verbindung an die internationalen Gewässer, soll beibehalten und gefördert werden. Dies gilt heute insbesondere für den Abschnitt bis und mit Auhafen Muttenz. Zu diesem Zweck beteiligt sich der Bund punktuell an der Finanzierung von Verbesserungen der Infrastruktur der Wasserstrassen und in den Hafenanlagen bei Terminals und Hafenbahn. Eine Abstimmung mit den ISOS-Objekten Basel sowie Kraftwerk Birsfelden hat stattzufinden.

Verweise:

Kap. 2.3

Kap. 3

Kap. 4.1, 4.4, 4.5, 4.6

OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene: Kap. 4.4

OB 2.1 Raum Basel

Grundlagen:

Mannheimer Akte (SR 0.747.224.101)

Übereinkunft von 1879 (SR 0.747.224.32)

Internationaler Staatsvertrag von 1929 (SR 0.747.224.052.1)

Wasserrechtsgesetz (SR 721.80)

Verordnung über die Freihaltung von Wasserstrassen (SR 747.219.1)

Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz (BBl 2009 7683)

Stand der Beschlussfassung	***offen***		
Massnahmen und Stand der Koordination	***F***	***Z***	***V***
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Wasserstrasse Basel - Rheinfelden.	◆		

OB 2.1 Basel – Rheinfelden

Hafen Basel-Kleinhüningen

Doppelschleuse Birsfelden

Hafen Birsfelden

Auhafen Muttenz

Wasserstrasse Basel - Rheinfelden

Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung

Schleuse Augst

Ausbau Knoten Basel

Gebiet mit Hindernisbegrenzung Basel-Mulhouse

Entflechtung Muttenz

Entflechtung Pratteln

Vierspurausbau Pratteln-Rheinfelden

Nr. 815.20 / 132 kV Leitungszug Arlesheim - Laufen

Nr. 100 / 380 kV Leitungszug Froloo - Sierentz

BLN 1107

0 0.5 1 km

©INFOPLAN-BAV/ARE, BAFU, ISOS-BAK, BABS, BFS, ASTRA, © 2015 swisstopo

1 : 50 000

Hinweise zu den Festlegungen

Die Wasserstrasse zwischen dem Dreiländereck bei Basel und Rheinfelden ist in Betrieb und soll gesichert werden. Die Hafenanlagen sind von nationaler Bedeutung und sollen entsprechend der Entwicklung des Verkehrs und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung entwickelt werden. Zuständig sind in erster Linie der Kanton Basel-Stadt, der Kanton Basel-Landschaft sowie die SRH. Dabei sind auch Entwicklungen der Häfen Huningue/Village-Neuf sowie Weil am Rhein zu berücksichtigen.

Der Richtplan des Kantons Basel sieht vor, die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern, zu entwickeln und bei allen Planungen zu berücksichtigen. Im Weiteren ist vorgesehen, die Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen gegenseitig aufeinander abzustimmen. Dabei hat auch eine Abstimmung mit den Projekten für Rohrleitungen und Erdgasstationen stattzufinden. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen in Frankreich und Deutschland.

Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich im Richtplan für die Aufwertung der Fliessgewässer ein und möchte diese in ihrem natürlichen Zustand erhalten und wiederherstellen. Daneben soll auch der Gütertransport auf dem Wasserweg gefördert werden.

Mit der vom Bundesrat noch nicht genehmigten Richtplanrevision von 2011 distanziert sich der Kanton Aargau von einer Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Rheinfelden.

Hinweise:

Richtplan Kanton Basel-Stadt

Richtplan Kanton Basel-Landschaft

Richtplan Kanton Aargau

OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Aargau
- Betroffene Gemeinden: Full-Reuenthal, Kaisten, Koblenz, Laufenburg, Leibstadt, Leuggern, Mettauertal, Möhlin, Mumpf, Rheinfelden, Schwaderloch, Sisseln, Stein, Wallbach
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BFE, kantonale Fachstelle Aargau

Funktion und Begründung

Mit der Verlängerung der Wasserstrasse für die Grossschifffahrt weiter stromaufwärts des Rheins könnten die Güter näher an den Grossraum Zürich transportiert werden. Dies würde die Strassen- und Schieneninfrastruktur im Raum Basel entlasten. Basierend auf den gesetzlichen Grundlagen soll ein späterer Ausbau der Rheinstrecke bis zur Aaremündung durch Freihaltemassnahmen realisierbar bleiben. Am Gewässer oder in dessen unmittelbarer Umgebung dürfen keine Massnahmen getroffen werden, die den Ausbau und den Betrieb der Wasserstrasse technisch und finanziell erheblich erschweren oder verunmöglichen. Im Rhein befinden sich Wasserkraftwerke und Schleusen. Diese Anlagen stellen ein Hindernis für die Schifffahrt dar. Falls die Schifffahrt erweitert wird, müssen potentielle Wasserkraftbauten berücksichtigt werden.

Vorhaben

Zur Zeit hat der Bund keine konkrete Absicht, die Grossschifffahrt auf dem Hochrhein zu realisieren. Die Gewässerstrecke Rheinfelden-Aaremündung wird für eine spätere Realisierung der Grossschifffahrt freigehalten. Das Generelle Projekt, welches vom ehemaligen Bundesamt für Wasserwirtschaft 1976 veröffentlicht wurde, legt die technischen Daten fest und gilt bis heute als Grundlage für die auf nationaler und internationaler Ebene zu treffenden Massnahmen. Es bestimmt insbesondere die räumliche Anordnung der Hafenanlagen sowie den Lichtraum über der künftigen Wasserstrasse und die Tiefe der Schifffahrtsrinne im Gewässer.

Vorgehen

Der Ausbau des Hochrheins als Wasserstrasse für die Grossschifffahrt bis zum Raum Aaremündung ist zum heutigen Zeitpunkt wirtschaftlich und politisch nur schwer möglich. Dennoch soll diese Option für eine spätere Realisierung bewahrt werden. Die Freihaltung soll pragmatisch umgesetzt werden. Einfache Massnahmen sollen realisiert werden, während aufwändige Massnahmen rechtlich und planerisch gesichert werden.

Im Falle einer Realisierung der Wasserstrasse auf dem Hochrhein ist dieses generelle Projekt zu überprüfen und an die dannzumal geltenden Gesetze anzupassen. Eine Abstimmung mit dem ISOS Rheinfelden hat stattzufinden

Verweise:

Kap. 2.3

Kap.3

Kap. 4.1, 4.4, 4.5, 4.6

OB 2.1 Basel-Rheinfelden

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene: Kap. 4.4

Grundlagen:

Mannheimer Akte (SR 0.747.224.101)

Übereinkunft von 1879 (SR 0.747.224.32)

Internationaler Staatsvertrag von 1929 (SR 0.747.224.052.1)

Wasserrechtsgesetz (SR 721.80)

Verordnung über die Freihaltung von Wasserstrassen (SR 747.219.1)

Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz (BBl 2009 7683)

Stand der Beschlussfassung	***offen***		
Massnahmen und Stand der Koordination	***F***	***Z***	***V***
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung.			◆

Hinweise zu den Festlegungen

Der Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Deutschland aus dem Jahr 1929 sieht vor, dass sich beide Seiten darum bemühen, die Strecke von Basel bis zum Bodensee zur Schifffahrtsstrasse auszubauen, sobald es die wirtschaftlichen Verhältnisse erlaubten. Mangelndes wirtschaftliches Interesse, aber auch wachsender Widerstand von umwelt- und landschaftsschützerischer Seite führten dazu, dass bislang nur die Strecke von Basel bis Rheinfelden für die Schifffahrt ausgebaut ist.

Bereits zwischen den Jahren 1965 und 1971 trat bei den Anrainerkantonen eine zunehmende Abkehr vom Gedanken eines baldigen Ausbaus des Hochrheins zur Grossschifffahrtsstrasse ein. Gemäss der Verordnung über die Freihaltung der Wasserstrassen von 1993 sollte die Strecke zwischen Basel und Weiach für die Grossschifffahrt freigehalten werden. Nach weiteren Diskussionen einigten sich die Kantone am Hochrhein dahingehend, dass ein späterer Ausbau der Rheinstrecke bis zur Aaremündung realisierbar bleiben soll. Dies wird letztlich im Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte seit 1997 festgehalten.

Mit der Richtplanrevision von 2011 distanziert sich der Kanton Aargau von der Freihaltung. Die Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Rheinfelden und des Unterlaufs der Aare hätte nach Ansicht des Kantons schwerwiegende Auswirkungen auf die Natur und die Flusslandschaften. Ökologische, raumplanerische und verkehrspolitische Gründe sprechen für den Kanton gegen einen Ausbau, insbesondere auch gegen einen Hafen in der Aaremündung. Der Bundesrat hat die Anpassung des kantonalen Richtplanes noch nicht genehmigt.

Hinweise:

Richtplan Kanton Aargau

OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung (West)

Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung

Planungsperimeter für schwach- und mittelradioaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

Flugfeld Fricktal-Schupfart

BLN 1105

BLN 1108

Waffenplatz Aarau

16 Eiken

0 0.5 1 km

©INFOPLAN-BAV/ARE, BAFU, ISOS-BAK, BABS, BFS, ASTRA, © 2015 swisstopo

1 : 50 000

OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung (Ost)

Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung

BLN 1103

BLN 1109

BLN 1108

Nr. 610 / 380 kV Leitungszug Beznau - Koblenz

Doppelspurausbau Döttingen-Siggenthal

Waffenplatz Brugg

Planungsperimeter für schwach- und mittelradioaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

Planungsperimeter für hochradioaktive Abfälle HAA «Jura Ost»

0 0.5 1 km

©INFOPLAN-BAV/ARE, BAFU, ISOS-BAK, BABS, BFS, ASTRA, © 2015 swisstopo

1 : 50 000

6 Modalités d'adaptation et de tenue à jour

6.1 Adaptations

Situation initiale

L'élaboration des dossiers de transport de la navigation et des décisions à prendre concernant des projets concrets – telles que l'approbation de plans d'infrastructure des voies navigables ou l'octroi de concessions, d'autorisations ou de subventions pour des constructions ou des installations – tient compte de la présente partie Infrastructure navigation du plan sectoriel des transports. Les projets qui remplissent les critères de pertinence par rapport au plan sectoriel sont coordonnés dans le plan sectoriel (cf. annexe).

Principe

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, est adapté périodiquement à la partie Programme et aux décisions du Parlement et du Conseil fédéral sur les dossiers de transport de la navigation. Au besoin, il est examiné et, si nécessaire, complètement remanié. Les principes suivants sont valables pour remanier et compléter la présente partie:

L'office fédéral compétent remanie ou complète la présente partie Infrastructure navigation lorsque la concrétisation des objectifs, des principes et des priorités de la partie Programme, de même que des décisions du Parlement ou du Conseil fédéral l'exigent ou qu'une meilleure solution d'ensemble est possible. Des conceptions sectorielles et des indications par objets ad hoc sont élaborées avec l'appui des services fédéraux concernés ainsi qu'en collaboration avec les cantons et avec d'autres partenaires.

L'office fédéral compétent établit des indications par objets pour les projets relevant du plan sectoriel (cf. chapitre 5.1).

Les procédures, pour la Confédération et les cantons, sont limitées au strict nécessaire et les doublons évités. Lorsque les circonstances s'y prêtent, la procédure d'adoption du Plan sectoriel est menée conjointement aux procédures spéciales ou à la procédure d'approbation des plans directeurs.

Le DETEC approuve, selon l'art. 21, al. 4, OAT, les remaniements ou les compléments incontestés du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation.

6.2 Mises à jour

Les conceptions ou les projets concrets d'aménagement du territoire déjà contenus dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, sont régulièrement mis à jour au fur et à mesure de la progression de la planification et de l'élaboration des projets.

Dans le cas d'une mise à jour incontestée ou d'un suivi des instructions déjà formulées dans le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, la mise à jour relève de l'office fédéral compétent.

7 Annexe

Objectifs et stratégies de développement du Plan sectoriel des transports, partie Programme

Objectifs stratégiques

Compte tenu des principes du développement durable et des autres exigences découlant de la politique fédérale, le Conseil fédéral a inscrit dans le Plan sectoriel des transports, partie Programme, les objectifs stratégiques suivants pour la politique des infrastructures de transport:

A1 Maintenir la fonctionnalité des infrastructures de transport pour la société et l'économie

Assurer le maintien d'infrastructures performantes pour le transport des marchandises et des voyageurs, en garantissant une bonne qualité des liaisons, en réduisant au minimum les pertes de temps et de confort pour les usagers et en permettant des échanges optimaux entre les différents moyens de transport.
Mettre en place les instruments nécessaires afin de maintenir le trafic marchandises lourd transalpin à un niveau compatible avec les exigences de protection de l'espace alpin.

A2 Améliorer la qualité des liaisons entre les agglomérations et les centres

Garantir de bonnes liaisons entre les centres du pays et une bonne accessibilité des métropoles européennes et des centres voisins proches de la frontière nationale. Créer ainsi les conditions nécessaires pour permettre le fonctionnement en réseau des villes suisses et pour renforcer la place économique suisse et sa compétitivité dans le contexte international.

A3 Assurer l'accessibilité de l'espace rural et des régions touristiques, et garantir une desserte minimale

Des liaisons performantes, pour le trafic de voyageurs et de marchandises, entre les agglomérations et les centres régionaux de l'espace rural contribuent à maintenir celui-ci comme lieu de vie et d'activités. Une bonne accessibilité des régions touristiques alpines est par ailleurs le gage d'un maintien de leur compétitivité. La garantie d'une desserte minimale par les transports publics et la mise à disposition d'un réseau routier performant doit permettre d'assurer la mobilité à tous les groupes de population, dans toutes les régions du pays, et contribue à créer des conditions favorables aux activités économiques.

A4 Soutenir l'urbanisation vers l'intérieur et préserver la qualité du milieu bâti

Les infrastructures de transport seront conçues de manière à faciliter la mobilité douce, à soutenir un développement compact de l'urbanisation et à encourager l'aménagement d'un milieu bâti bien structuré et limité dans son extension. On évitera notamment que le trafic ne porte atteinte à la qualité de vie dans le milieu bâti et aux sites construits dignes de protection.

A5 Assurer la sécurité des transports

Les risques encourus par la population et l'environnement du fait des moyens de transport, de même que ceux liés aux transports de marchandises dangereuses, seront réduits autant que possible. On veillera en outre à protéger les voies de communication contre les dangers naturels.

A6 Réduire les atteintes à l'environnement et préserver les bases naturelles de la vie

On veillera à protéger les sols, les paysages, les espaces naturels et les eaux de toute atteinte nuisible directe ou indirecte due aux infrastructures de transport. Les ressources naturelles sont à préserver autant que possible. La quantité de substances polluantes et de gaz (en particulier le CO_2) engendrés par le trafic doit être ramenée à un niveau acceptable et la consommation de carburants fossiles réduite.

A7 Instaurer un bon rapport coûts-utilité et maintenir à un niveau acceptable la charge financière des pouvoirs publics

Il y a lieu de viser à un rapport optimal entre les coûts (de construction, d'exploitation et d'entretien ainsi que les coûts environnementaux) et l'utilité des investissements pour la société, l'économie et l'environnement. Le cadre de politique financière et le rapport coûts/utilité détermineront l'opportunité de réaliser un projet. Les décisions d'investissement s'appuieront sur une évaluation transparente des coûts subséquents. On veillera enfin à ce que les coûts de réalisation des infrastructures et les coûts d'exploitation et d'entretien soient supportables pour les générations futures.

Stratégies de développement

Compte tenu des objectifs de la politique de l'infrastructure des transports, le Conseil fédéral a inscrit dans le Plan sectoriel des transports, partie Programme, les stratégies de développement suivantes.

Promotion d'une complémentarité judicieuse des modes de transport

La coordination intermodale contribue à une utilisation judicieuse des modes de transport et à un accroissement de l'efficacité du système global des transports.

Dans leur planification des infrastructures, les services fédéraux tiennent compte des principes suivants:

S1.1 La Confédération veille à ce que les modes de transport, dans le transport des voyageurs comme des marchandises, soient efficacement combinés, compte tenu de leurs points forts, à ce que soient créées des connexions adéquates entre les réseaux d'importance nationale et les réseaux régionaux et à ce que le développement des infrastructures encourage une utilisation rationnelle et efficace des différents moyens de transport. Ce faisant, elle crée les conditions propres à augmenter la part modale des transports publics et de la mobilité douce, en tenant compte du principe du libre choix des moyens de transport.

S1.2 En trafic marchandises, les différents modes de transport remplissent prioritairement les fonctions suivantes:
-les transports fluviaux: une part du trafic combiné, l'importation et le transport de marchandises volumineuses et de conteneurs;
-le rail et le trafic combiné: le transport de marchandises en transit international, le transport de marchandises à travers les Alpes et le transport de marchandises sur de longues distances;
-la route: les transports de marchandises sur de courtes et moyennes distances et la livraison.

S1.3 En trafic voyageurs, les différents modes de transport remplissent prioritairement les fonctions suivantes:
-la mobilité douce: la desserte à l'intérieur du milieu bâti, l'accès aux lieux de détente et à d'autres moyens de transport;
-les transports publics routiers: la desserte à l'intérieur et à l'extérieur du milieu bâti, les liaisons entre les centres qui ne sont pas desservis par le rail et l'accès au réseau ferroviaire;
-les transports ferroviaires: les liaisons entre les centres du pays, avec les principaux

centres européens et avec les régions étrangères limitrophes, les liaisons entre les centres ruraux, les centres moyens et les grands centres, le trafic d'agglomération (RER);
-les transports individuels motorisés: les liaisons entre les agglomérations, l'accès des centres éloignés des grands axes de transports publics et la desserte de l'espace rural.

S1.4 Le transport aérien (voyageurs et marchandises) assure le raccordement intercontinental de la Suisse et les liaisons avec les principaux centres européens. Pour les trajets qui durent moins de 4 heures en train (déplacements d'affaires) ou moins de huit heures (trafic de loisirs et de nuit), le chemin de fer doit, à moyen ou à long terme, être en mesure d'absorber une plus grande partie du trafic voyageurs entre les centres européens.

S1.5 Afin d'exploiter au maximum les possibilités de complémentarité des moyens de transport, la Confédération coordonne ses planifications entre elles et avec celles des cantons; elle définit une stratégie de soutien au trafic combiné de marchandises; elle recherche des solutions intermodales dans les corridors et les nœuds de transports ayant de fortes interactions entre les modes de transport; elle évite enfin de réaménager simultanément des axes de transport parallèles ayant la même fonction et d'agrandir la capacité des réseaux existants s'il n'y a pas une demande avérée.

Maintien de la fonctionnalité des infrastructures de transport

Le maintien de la fonctionnalité en réseau des infrastructures de transport représente une condition essentielle pour gérer la demande de transports de manière efficace sur le plan macroéconomique.

Dans leur planification des infrastructures de transport surchargées, les services fédéraux tiennent compte des principes suivants:

S2.1 On cherchera à maintenir la fonctionnalité des réseaux de transports en premier lieu par une utilisation optimale des infrastructures existantes, et ensuite seulement par la réalisation de nouvelles infrastructures.

S2.2 Les constructions afin d'augmenter la capacité sont axées en premier lieu sur le maintien de la fonctionnalité du système des modes de transport et ont pour but principal d'améliorer sa fiabilité et de supprimer les dysfonctionnements ou les engorgements. Elles ne sont entreprises que lorsque le besoin en est démontré et sont réalisées avec les mesures les plus économiques.
Le besoin de réaliser de nouvelles infrastructures est reconnu si
-les capacités disponibles, avec les mesures de gestion du trafic, assorties s'il le faut de mesures économiques adaptées, sont épuisées;
-les possibilités de délestage par d'autres infrastructures ou d'autres moyens de transport ne donnent pas les résultats escomptés;
-les aménagements prévus contribuent au mieux au développement territorial souhaité et sont conformes aux principes du développement durable.
On veillera, notamment dans les agglomérations et les espaces ruraux périurbains, à ce que les projets d'aménagement ne conduisent pas à un accroissement de la vitesse de déplacement, ce qui favoriserait l'étalement urbain et une croissance subséquente du trafic, mais prioritairement au maintien de la fonctionnalité du réseau.

S2.3 La Confédération examine l'efficacité des instruments de gestion de la demande tels que la régulation sélective du trafic par le recours à la télématique ou des mesures d'incitation économiques favorisant une exploitation optimale des infrastructures existantes. Elle veille, en application du principe du pollueur-payeur, à ce que les coûts internes et externes du trafic routier et du trafic ferroviaire soient imputés autant que possible à ces derniers.

Maîtrise du développement des agglomérations et du trafic en agglomération

C'est dans les agglomérations que le développement coordonné des modes de transport est le plus urgent. Une harmonisation entre planification du trafic et aménagement du territoire facilitera la réalisation des objectifs de développement que poursuivent la Confédération et les cantons dans les agglomérations, et contribueront à réduire les coûts des infrastructures de transport. Dans les agglomérations, la gestion des réseaux est investie d'une grande importance.

Lorsqu'ils planifient dans le domaine des agglomérations, les services fédéraux tiennent compte des principes suivants:

S3.1	La Confédération coordonne entre eux ses projets d'infrastructures de transport d'importance nationale situés dans les agglomérations et les harmonise avec les planifications des agglomérations. Elle fait en sorte que les infrastructures routières et ferroviaires qu'elle met en place servent non seulement au trafic national, mais contribuent également dans une mesure notable à maîtriser le trafic d'agglomération. Elle prend en considération, ce faisant, les mesures prévues dans les plans directeurs cantonaux visant à éviter la poursuite de l'étalement urbain et à développer l'urbanisation vers l'intérieur. Elle tient compte des plans de mesures cantonaux pour le maintien de la qualité de l'air.
S3.2	Lorsqu'elle contribue au financement du trafic d'agglomération et des améliorations du réseau routier complémentaire, la Confédération peut passer des conventions avec les cantons sur les mesures à prendre en vue de renforcer les centres existants et d'éviter la poursuite de l'étalement urbain.
S3.3	La Confédération soutient, en la planifiant et en l'organisant, une gestion du trafic qui permette une meilleure gestion temporelle et spatiale des capacités des infrastructures.

Desserte de l'espace rural et des régions touristiques

La qualité de la desserte de l'espace rural est généralement bonne et doit être préservée à long terme. Pour ce faire, priorité sera accordée au maintien de la desserte de base et d'une fonctionnalité suffisante des infrastructures de transport.

Dans leur planification des infrastructures de transport, les services fédéraux tiennent compte des principes suivants:

S4.1	En construisant, en exploitant et en entretenant des infrastructures de transports d'importance nationale, la Confédération veille à maintenir une accessibilité suffisante des espaces ruraux et touristiques ainsi que de bonnes liaisons aux principales régions touristiques.
S4.2	Dans le cadre de ses attributions légales (par le biais de contributions financières), la Confédération soutient la mise en place d'une desserte de base suffisante de l'espace rural par les transports publics. Elle veille à assurer de manière adéquate le maintien et la fonctionnalité des infrastructures de transport existantes dans les régions périphériques et les régions de montagne.
S4.3	Elle fait en sorte que des liaisons suffisantes puissent être maintenues entre régions rurales voisines.

Développement de la mobilité douce et combinée en transport des voyageurs

La mobilité douce ou trafic non motorisé (cyclistes et piétonnier) est un moyen de déplacement quotidien qui sert aussi à des fins de loisirs et de tourisme. Des liaisons attrayantes dans ce domaine accroissent la qualité de l'habitat et sont un instrument important du développement de l'urbanisation vers l'intérieur. L'existence de réseaux cohérents, balisés et sûrs, et de raccordements appropriés aux autres moyens de transport est une condition primordiale du développement du trafic non motorisé.

Dans leur planification des infrastructures, les services fédéraux tiennent compte des principes suivants:

S5.1	La Confédération soutient le développement de la mobilité douce dans les agglomérations, pour autant que celle-ci contribue à un meilleur fonctionnement du réseau des transports dans son ensemble.
S5.2	Dans l'accomplissement de ses tâches touchant aux réseaux routier et ferroviaire, la Confédération prend des mesures propres à intégrer le trafic non motorisé dans les chaînes de transport, à éliminer les obstacles sur les réseaux de mobilité douce et à améliorer la sécurité du trafic, en particulier aux points de jonction avec les réseaux locaux.
S5.3	La Confédération coordonne le développement des itinéraires cyclables et des chemins de randonnée d'importance nationale.

Amélioration de la sécurité des transports

Les dangers et risques découlant des transports pour l'intégrité physique des personnes et pour l'environnement doivent être réduits à un minimum.

Dans leur planification des infrastructures, les services fédéraux tiennent compte des principes suivants:

S6.1	Lors de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures de transport, la Confédération veille à ce que la sécurité des transports s'améliore dans la mesure du possible et à ce que la sécurité ferroviaire soit au moins maintenue à son niveau actuel.
S6.2	Elle accomplit ses tâches de protection des voies de communication et de leurs usagers contre les dangers naturels et finance les mesures ad hoc dans le cadre des prescriptions légales.
S6.3	Elle veille, enfin, à réduire les risques des transports pour la population et l'environnement dans les secteurs proches des infrastructures de transport.

Diminution des charges environnementales et de la consommation d'énergie

Une réduction des charges environnementales dues aux transports est théoriquement possible moyennant l'utilisation généralisée de moyens de transport plus respectueux de l'environnement, un accroissement de l'éco-efficience des véhicules ainsi qu'un assainissement des infrastructures.

Dans leur planification des infrastructures, les services fédéraux tiennent compte des principes suivants:

S7.1	Ils soutiennent, dans le cadre de leurs compétences, une amélioration de l'éco-efficience du trafic routier et ferroviaire (par exemple grâce à des mesures d'exploitation ou de gestion du trafic, ainsi qu'en facilitant le recours à des véhicules, avions et bateaux consommant moins d'énergie et moins polluants, ou à des revêtements amortissant les bruits).
S7.2	La Confédération assure l'assainissement des infrastructures de transport relevant de sa compétence qui ne sont pas conformes aux prescriptions sur la protection de l'environnement naturel et construit (notamment en ce qui concerne les corridors à faune, la protection de l'air, la lutte contre le bruit et la préservation des sites bâtis, y compris les sites archéologiques).
S7.3	Les plans de la Confédération visent à réduire les nuisances dues au trafic à un niveau acceptable pour la population et l'environnement naturel et construit, ainsi qu'à utiliser le sol de manière parcimonieuse. Les services fédéraux veillent, dans leur planification, à maintenir ou à réserver des zones à trafic réduit ou libres de toute circulation de véhicules.

Compatibilité de la Partie Infrastructure navigation avec la partie Programme

Compatibilité avec les objectifs de la politique de l'infrastructure des transports

La Confédération s'est fixé pour objectif de promouvoir une mobilité durable. Pour atteindre ce but, la part des transports de marchandises par bateau et sur le rail dans l'ensemble des transports doit augmenter. C'est pourquoi la Confédération met à disposition une infrastructure portuaire performante qui accorde une grande importance à la protection de l'environnement et de la population. En modernisant la navigation, la Confédération offre aux transports de marchandises et de voyageurs une alternative attrayante à la route.

La partie Programme du Plan sectoriel des transports définit les buts de la politique de l'infrastructure des transports suisse. Le Conseil fédéral, en tenant compte de ces buts, des exigences du développement durable et des préoccupations d'autres politiques de la Confédération, a établi des conceptions pour le perfectionnement de l'infrastructure des transports. La figure ci-après rend compte des relations entre les objectifs de la partie Programme et les conceptions de la Confédération présentées au chapitre 4 de la présente partie Infrastructure navigation.

Conceptions fédérales pour la navigation	Objectifs de la politique fédérale de l'infrastructure des transports[26]						
	A1 Maintien de la fonction-nalité	A2 Meil-leure qualité des liaisons	A3 Garantie de l'acces-sibilité	A4 Soutien de l'urbani-sation vers l'intérieur	A5 Sécu rité des trans ports	A6 Protec-tion de l'environ nement	A7 Finance ment suppor-table
4.1 voies navigables	X	X			X	X	X
4.2 encouragement par les pouvoirs publics	X		X			X	X
4.3 collaboration internationale	X	X				X	X
4.4 navigation rhénane	X	X			X	X	X
4.5 installations portuaires	X	X				X	X
4.6 navigation intérieure			X		X	X	X

Fig. 6: Implémentation des conceptions de développement de l'infrastructure de la navigation dans les objectifs de politique d'infrastructure des transports de la Confédération

[26] Objectifs de la politique de l'infrastructure des transports de la Confédération, tels qu'ils figurent dans le plan sectoriel des transports, Partie Programme, du 26 avril 2006.

Compatibilité avec les stratégies de développement en vue de la mise en œuvre

La partie Programme du Plan sectoriel des transports fixe aussi les stratégies de mise en œuvre des objectifs de la politique d'infrastructure des transports de la Suisse. La figure ci-après montre comment les stratégies qui concernent l'infrastructure nautique sont prises en compte dans la présente partie Infrastructure navigation du Plan sectoriel des transports. L'annexe contient une vue d'ensemble complète des stratégies (chapitre précédent).

Stratégies de développement de la politique de l'infrastructure des transports de la Confédération par rapport à l'infrastructure de la navigation		Conceptions fédérales pour la navigation
S1.1	Complémentarité des modes de transport et combinaison des réseaux national et régional	chapitre 2.2, 2.3, 3.2, 4.1, 4.2, 4.4
S1.2	Fonction du transport de marchandises par bateau ainsi que du transport combiné	chapitre 3.2, 4.1, 4.2, 4.3
S.1.3	Fonction du transport de voyageurs par bateau	chapitre 4.4
S 1.5	Coordination de la planification	chapitre 2.2. 3.2, 3.3
S 2.2	Prescriptions pour les extensions de capacité	chapitre 3.3, 4.3
S 4.2	Soutien d'une desserte de base dans les transports publics	chapitre 4.4
S 6.1	Maintien de la sécurité de la navigation au niveau actuel	chapitre 4.1
S 6.3	Réduction des risques menaçant la population et l'environnement	chapitre 3.2
S 7.3	Réduire les nuisances des transports à un niveau supportable	chapitre 3.2

Fig. 7: Stratégies de développement de la politique fédérale de l'infrastructure des transports dans les concepts de développement de l'infrastructure de la navigation

Examen de la pertinence de mesures par rapport au plan sectoriel

Il est nécessaire d'établir un plan sectoriel pour les mesures qui ont des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement. Par conséquent, les mesures portant sur l'infrastructure des transports sont prises en compte dans le Plan sectoriel des transports lorsqu'elles nécessitent un besoin de coordination élevé avec d'autres planifications territoriales de la Confédération, des cantons ou des pays limitrophes.

Conformément aux prescriptions de la partie Programme du Plan sectoriel des transports adoptée par le Conseil fédéral, les projets sont coordonnés dans le Plan sectoriel des transports si, à la fois, ils:

- sont susceptibles d'être réalisés à court ou moyen terme (a) ;
- touchent les domaines de compétences de la Confédération (b) ;
- s'inscrivent dans la politique des infrastructures de transport (c) ;
- ont des effets importants sur les transports, le territoire ou l'environnement (d).

Les mesures qui remplissent ces quatre critères ont un besoin de coordination élevé et figurent dans la liste des «champs d'action et projets à haut besoin de coordination». Les projets qui ne les remplissent pas ne relèvent pas du plan sectoriel. Or cela ne signifie pas qu'ils sont matériellement de dimensions réduites, mais qu'ils sont planifiés et coordonnés au moyen d'autres instruments que le Plan sectoriel des transports. Même si aucune planification n'est prévue actuellement pour la réservation de l'espace sur le Rhône et sur le Rhin, cette réalisation doit rester possible pour les générations futures. Sous cet angle, la réservation de l'espace correspond aussi au premier critère.

Définitions et abréviations

Définitions

Versements d'indemnités: le découvert des frais d'exploitation est indemnisé.

Rapport sur la politique de la navigation de Suisse: rapport du Conseil fédéral de 2009 et base des indications du présent plan sectoriel Infrastructure navigation

Trafic intérieur: transports de personnes et de marchandises, dont l'origine et la destination se situent en Suisse.

Coûts externes des transports: coûts de production des prestations de transport qui ne sont pas imputés aux utilisateurs/trices ou à ceux qui les occasionnent, mais à la collectivité.

Réservation de l'espace: rien ne doit empêcher l'aménagement de chenaux en voies navigables pour la navigation à fort tonnage.

Gateway: «gare de correspondance» pour conteneurs. Des grues chargent les conteneurs arrivés par le rail sur des trains en correspondance.

Marchandises dangereuses: substances et préparations transportées dont les caractéristiques sont dangereuses.

Projet général: pose les bases techniques d'un aménagement de la voie navigable.

Souveraineté sur les voies d'eau: Les cantons exécutent le droit fédéral et surveillent la navigation non soumise à la surveillance fédérale. Ils planifient, construisent et entretiennent les cours d'eau.

Navigation à fort tonnage: bateaux à marchandises, bateaux à passagers

Transbordement de marchandises (conteneurs, centre de transbordement): manutention de marchandises entre véhicules ou entre différents modes de transport (rail, route, eau)

Capacité: flux de circulation maximal d'une chaussée ou d'une voie de communication

Navigation à faible tonnage: bateaux à rames, bateaux à voile, bateaux de plaisance avec ou sans moteur

Transport combiné: transport effectué à l'aide de plusieurs moyens de transport (par ex. conteneurs, camions etc. et par le train).

Concession: autorisation officielle d'exploiter une activité commerciale soumise à autorisation.

Mobilité douce: trafic piétonnier et cycliste.

Augmentation des prestations: augmentation des capacités sur l'eau par accroissement du volume du trafic, par hausse du taux d'utilisation des moyens de transport ou par gain d'efficience de la manutention dans les ports.

Impôt sur les huiles minérales: taxe à affectation obligatoire pour encourager le transport écologique.

Répartition modale: répartition du volume de trafic (personnes ou tonnage transportés) ou des prestations de transport (personnes-km ou tonnes-km) entre les différents modes ou moyens de transport.

Indications par objet: base pour l'octroi de concessions, d'autorisations et de subventions pour les projets relevant du plan sectoriel.

Transports publics (TP): transport – régulier et lié à un horaire – de personnes ou de marchandises par train, autobus, tram, bateau, chemin de fer de montagne, avion de ligne ou charter.

Navigation à passagers: transport (concessionnaire) de voyageurs par bateau.

Espace rural périphérique: espace rural situé à l'extérieur du Plateau suisse, hors de la sphère d'influence des agglomérations, avec un temps de parcours de plus de 20 minutes en TIM jusqu'au prochain centre urbain.

Espace rural périurbain: espace rural situé dans la sphère d'influence des agglomérations, avec un temps de parcours de moins de 20 minutes en TIM jusqu'au prochain centre urbain.

Taux de fréquentation: nombre et répartition des passagers sur les bateaux à passagers

Conception localisée: définit en général la coordination des intérêts de la Confédération et des cantons dans un espace donné, dans lequel des problèmes se posent.

Projet de territoire Suisse: stratégie collective de la Confédération, des cantons et des communes pour un développement territorial durable.

Transport régional: transports au sein d'une région, transrégionaux et transfrontaliers commandés et indemnisés par les pouvoirs publics (sauf le trafic purement local). Le transport régional est exploité toute l'année et les lignes ont une fonction de desserte. Le trafic régional peut circuler sur le rail, la route (bus), sur les voies d'eau (bateaux) ou les installations de transport à câbles.

Plan directeur cantonal: instrument de planification des cantons selon la LAT

Conception sectorielle: base de planification et de coordination de projets dans un domaine sectoriel donné.

Plan sectoriel: instrument de planification de la Confédération selon la LAT

Liberté de la navigation: transport de marchandises et de voyageurs sur un cours d'eau libre d'obstacles.

Compagnie de navigation: entreprise qui exploite des bateaux.

Ports Rhénans suisses: exploitant des ports de Kleinhüningen, de Birsfelden et de Muttenz.

Trafic de transit: transport de personnes et de marchandises par la Suisse, dont la provenance et la destination se situent en-dehors de Suisse.

Normes environnementales: directives internationales de protection de l'environnement.

UNECE (Commission de l'économie pour l'Europe des Nations Unies): Commission des Nations Unies pour l'encouragement de l'économie en Europe. Pour la section Navigation de l'Office fédéral des transports, le domaine du transport des marchandises dangereuses, notamment le transport international des marchandises dangereuses sur les voies fluviales intérieures est important.

Dossiers de transport: dossiers coordonnés dans le Plan sectoriel des transports.

Moyen de transport: véhicule qui utilise un mode de transport (dans le micro-recensement des transports, également la marche à pied).

Mode de transport: élément dans lequel se déplacent les moyens de transport: la route, le rail, l'eau, les airs.

Politique de transfert: transfert du trafic lourd transalpin de la route au rail et aux voies navigables

Voie navigable: cours d'eau navigable pour la navigation à fort tonnage.

Système de voies navigables: cf. voie navigable.

Abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
OITRV	Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFCOM	Office fédéral de la communication
OFT	Office fédéral des transports
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFS	Office fédéral de la statistique
LCdF	Loi sur les chemins de fer
DFF	Département fédéral des finances
TWCI	Trafic par wagons complets isolés
UE	Union Européenne
F	Coordination réglée
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
HBS	Chemin de fer portuaire suisse SA
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
MA	Actes de Mannheim
NAIADES	*European Action Programme for the promotion of inland waterway transport*
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
FO	Fiche d'objet
TP	Transports publics
LTV	Loi sur le transport de voyageurs
PAP	Procédure d'approbation des plans
PSV	Plan sectoriel des transports, Partie Programme
RPF	Présidence du gouvernement de Fribourg-en-Brisgau
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire
SAT	Plan sectoriel AlpTransit
CFF	Chemins de fer fédéraux SA
SIS	Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail
SRH	Ports Rhénans suisses
PSE	Plan sectoriel des lignes de transport d'électricité
OPAM	Ordonnance sur les accidents majeurs
TEN	*Trans-European Networks*
TEU	*Twenty Foot Equivalent Unit* (conteneur unitaire)
TCNA	Transport combiné non accompagné
OEIE	Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement
IP	Information préalable
Z	Résultat intermédiaire
ZKR	Commission centrale de la navigation sur le Rhin

Legende/Légende/Legenda

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung
Objets de protection d'importance nationale
Oggetti protetti di importanza nazionale

BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler)
objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels)
oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)

Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre

Flachmoor
bas-marais
palude

Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione

Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi

Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale

Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori

Jagdbanngebiet
district franc
bandita

Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica

Kulturgut
bien culturel
bene culturale

ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz)
objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse)
oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)

IVS-Objekt (Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung)
objet IVS (voie de communication historique d'importance nationale)
oggeto IVS (via di comunicazione storiche d'importanza nazionale)

Weitere Inhalte
Autres contenus
Altri contenuti

Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale

Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale

Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Festlegungen Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt
Indications du Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure navigation
Indicazioni Piano settoriale die trasporti, parte Infrastruttura navigazione

Anlagen / installations / installazione

Sicherung bestehende Anlage
mesure de maintien
(installation existante)
Misura di mantenimento
(installazione esistente)

Anpassung/Umnutzung
modification/changement
d'utilisation
modifica/cambio di
utilizzazione

Neubau
nouvelle installation
nuova installazione

Wasserstrasse
voie navigable
idrovia

Planerische Massnahmen / mesures de planification / misure di pianificazione

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare

Standortfestlegung (Linie)
choix de l'emplacement (ligne)
determinazione dell'ubicazione (linea)

Weitere Angaben zum Sachbereich / autres données sectorielles / altri dati settoriali

Hafen für Güterumschlag
port de transbordement de marchandises
porto per il trasbordo di merci

Schleuse
écluse
conca di navigazione

Doppelschleuse
écluse a sas double
conca di navigazione a doppia porte a valle ed a monte

Inhalte anderer Sachpläne
Contenus d'autres plans sectoriels
Contenuti degli altri piani settoriali

Flugplätze SIL
Aérodromes PSIA
Aerodromi PSIA

Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria

Waffen- und Schiessplätze
places d'armes et de tir
piazze d'armi e di tiro

Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari

Übertragungsleitungen (Projekte)
lignes de transport d'électricité (projets)
elettrodotti (progetti)

Geologische Tiefenlager (Projekte)
dépôts en couches géologiques profondes (projets)
depositi in strati geologici profondi (progetti)