



9.3.2009

---

# Politique suisse en matière de navigation

## Résultats de la procédure d'audition

---

Référence du dossier: 012.21/2009-03-09/101

### Tables des matières

<b>L'essentiel en bref .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Introduction .....</b>	<b>3</b>
1.1 Mandat .....	3
1.2 Déroulement de l'audition et milieux consultés .....	3
<b>2 Ligne générale du rapport .....</b>	<b>4</b>
<b>3 Contenu du rapport et thèmes spécifiques.....</b>	<b>4</b>
<b>3.1 Situation actuelle et perspectives .....</b>	<b>4</b>
3.1.1 Navigation rhénane.....	4
3.1.2 Navigation intérieure en Suisse .....	5
3.1.3 Navigation maritime .....	5
<b>3.2 Future politique en matière de navigation .....</b>	<b>5</b>
3.2.1 Conditions-cadres, navigation en général .....	6
3.2.2 Navigation rhénane.....	8
3.2.3 Navigation intérieure en Suisse .....	8
3.2.4 Navigation maritime .....	10
<b>Annexe: organismes ayant participé à la procédure d'audition .....</b>	<b>11</b>



## L'essentiel en bref

- Une procédure d'audition des milieux intéressés par le *Rapport sur la politique suisse en matière de navigation* s'est déroulée entre le 16 juillet et le 15 septembre 2008. Elle a été suivie d'une conférence consultative le 28 janvier 2009.
- 45 réponses sont parvenues, dont 30 sur le fond (la moitié des cantons ainsi que 16 associations économiques, professionnelles et autres).
- Le rapport a éveillé un grand intérêt. La quasi-totalité des milieux consultés salue sa rédaction. Les consultés soulignent entre autres l'excellente qualité du rapport, son utilité et sa pertinence.
- La description de la situation actuelle n'amène pas de commentaires particuliers. Les perspectives et les développements énoncés sont considérés comme pertinents.
- Les critiques portent sur la future politique proposée par le rapport. La majorité des milieux consultés regrette que la Confédération ne montre pas plus d'ambition et de volonté à développer la navigation comme mode de transport. S'ils sont en général d'accord avec les principes directeurs (focaliser le développement sur la navigation rhénane et la navigation maritime), les consultés jugent en revanche que les mesures de mises en œuvre sont trop timides et insuffisantes. Ils considèrent que le mode de transport navigation devrait bénéficier d'un soutien plus important de la part des pouvoirs publics, en particulier de la Confédération.
- Les milieux bâlois (cantons et associations) demandent un engagement plus volontaire de la Confédération en faveur du transport de marchandises sur le Rhin, comme par exemple un soutien financier des ports. Ceux-ci devraient en particulier être considérés comme des "ports d'importance nationale". Ces milieux revendiquent une égalité de traitement entre tous les modes de transport, notamment avec le rail.
- Une minorité critique l'absence d'une politique de développement des voies navigables intérieures et n'admet pas que la navigation s'arrête à Bâle. Cette minorité demande une extension de la navigabilité sur le Rhin, l'Aar, les lacs de Neuchâtel et Bièvre, ainsi que sur le lac Léman et le Rhône en direction de la France.
- Une minorité de cantons demande un engagement renforcé de la Confédération en faveur du trafic régional voyageur et du trafic marchandise lacustre et fluvial (par exemple par des investissements dans les infrastructures, des indemnités d'exploitation ou des rétrocessions de droits de douane sur les carburants).
- En matière de navigation rhénane, il est également demandé que la Confédération se positionne clairement en faveur de la CCNR afin que l'UE n'étende pas son influence sur les prérogatives réglant le trafic sur le Rhin.
- La majorité des consultés soutient l'idée de réaliser un plan sectoriel des transports pour la navigation.



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

## 1 Introduction

### 1.1 Mandat

Le 21 mars 2007, le Conseil des Etats a accepté le Postulat Fetz<sup>1</sup> chargeant le Conseil fédéral de présenter un rapport sur la politique de la Suisse dans le secteur de la navigation. Ce rapport doit dresser un état de la situation et proposer des mesures destinées à exploiter toutes les capacités de transport qui sont en friche dans ce secteur.

Le Conseil fédéral a alors mandaté le DETEC pour l'élaboration d'un tel rapport. Après sa rédaction par l'Office fédéral des transports, le rapport a fait l'objet d'une audition auprès des milieux intéressés au cours de l'été 2008. L'audition sous forme écrite a été complétée par une conférence consultative le 28 janvier 2009.

### 1.2 Déroulement de l'audition et milieux consultés

L'audition écrite a été ouverte du 16 juillet au 15 septembre 2008<sup>2</sup>.

43 organismes ont été invités à donner leurs avis : les cantons, les associations économiques et les organismes professionnels, ainsi que d'autres milieux intéressés au domaine de la navigation. Par ailleurs, 7 prises de positions spontanées ont également été exprimées. Au total, 45 réponses ont été reçues.

	Destinataires	Réponse sur le fond	Réponse sans commentaires sur le fond
Cantons	26	13	13
Associations et organismes professionnels	9	5	1
Associations économiques	2	-	-
Autres associations et institutions	6	5	1
Prises de positions spontanées	-	7	-
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>15</b>
<b>Nombre de réponses reçues</b>		<b>45</b>	

Les cantons et associations qui ont livré des prises de position substantielles (réponses sur le fond) ont été invités à une conférence consultative. Cette conférence a eu lieu le 28 janvier 2009 à Ittigen BE; elle a permis aux participants d'exprimer une nouvelle fois leurs positions.

<sup>1</sup> Postulat 06.3541 Fetz

<sup>2</sup> Un premier délai de réponse avait été fixé au 22 août ; celui-ci a été prolongé au 15 septembre en raison de la période de vacances estivales.



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

## 2 Ligne générale du rapport

Le rapport a éveillé un grand intérêt. La quasi-totalité des milieux consultés salue sa rédaction, souligne son excellente qualité, son utilité et sa pertinence. Pour eux, ce rapport permet, pour la première fois, de donner une vue d'ensemble de la navigation suisse et de sa complexité et est considéré comme fondamental pour définir le cadre de la future politique suisse en matière de navigation.

Concernant la forme du rapport, les milieux consultés relèvent aussi la pertinence de sa structure selon les trois secteurs de la navigation (maritime, rhénane et intérieure). Quant au fond, la description de la situation actuelle et les perspectives de développement décrites dans le rapport sont approuvées de manière générale et amènent peu de commentaires.

La majorité des consultés expriment par contre des réserves, voire de la déception, par rapport à la future politique proposée. Ils jugent les principes directeurs et les mesures de mise en œuvres trop timides et insuffisants au regard des perspectives et des potentialités de développement évoquées. Ils considèrent que le mode de transport navigation devrait bénéficier d'un soutien plus important de la part des pouvoirs publics, en particulier de la Confédération.

## 3 Contenu du rapport et thèmes spécifiques

### 3.1 Situation actuelle et perspectives

Cette partie du rapport ne fait l'objet d'aucune contestation de fonds. L'ensemble des milieux consultés salue la description précise et exhaustive qui est faite de la navigation suisse. Le rapport est considéré comme une très bonne base pour définir la future politique suisse en matière de navigation [SVS, LITRA]. Quelques précisions et modifications ponctuelles, de contenu et de forme, sont toutefois souhaitées.

- Il est demandé par exemple une meilleure mise en perspective de la navigation face aux autres modes de transport. Il est attendu une comparaison des types de financement et des données chiffrées (statistiques) plus précises sur les infrastructures et sur la flotte [ASNAV, SRH, SBSV, TH].

#### 3.1.1 Navigation rhénane

- Les Schweizerische Rheinhäfen (SRH) ainsi que la Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) insistent sur le fait que le mode de transport navigation est défavorisé par rapport aux chemins de fer, ce qui affecte la capacité concurrentielle du secteur, par exemple face aux ports rhénans allemands et français. Cette inégalité de traitement devrait, selon eux, être mise en évidence dans le rapport.
- Sur le plan des relations internationales, la SVS note que la situation de concurrence entre la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et l'Union européenne (UE) recèle des risques considérables ; le rapport devrait montrer avec plus de vigueur cette situation critique et, en particulier, exprimer avec plus de détermination le positionnement de la Suisse en faveur de la CCNR [SVS].



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

### 3.1.2 Navigation intérieure en Suisse

- Pour l'Union des transports publics (UTP), la navigation intérieure en Suisse est insuffisamment traitée dans le rapport. Celui-ci devrait mieux mettre en évidence l'importance du transport de charges et le trafic par ferry [SBSV, MLSV]. Il est également signalé que la navigation touristique et de loisir en Suisse est prépondérante par rapport au transport de marchandises et de passagers [UTP]. Ce fait devrait par conséquent figurer plus nettement dans le rapport.
- L'Association Suisse Romande des professionnels du nautisme (ASRPN) demande à l'OFT de recenser de manière complète les différences de normes existant entre la Suisse et l'UE dans le domaine de la navigation intérieure, de publier ce recensement et de l'actualiser une fois par année.
- En navigation intérieure hors de Suisse (Rhin, Danube, etc.), UNIA estime que le rapport ne décrit pas suffisamment la situation insatisfaisante en matière de réglementation des conditions de travail (temps de travail, précarisation de la profession, autorités de contrôle, etc.).

### 3.1.3 Navigation maritime

- UNIA relève que le rapport souligne bien les difficultés de recrutement de main-d'œuvre mais ne propose aucune mesure pour y remédier. Selon eux, cela pourrait générer des difficultés en cas de crise puisque la Suisse disposerait bien d'une trentaine de navires, mais pas d'équipages. Enfin, parmi les facteurs influençant négativement le recrutement, il faudrait encore mentionner le fait que les engagements sont de durée limitée, entraînant ainsi des périodes non rémunérées.

## 3.2 Future politique en matière de navigation

Principes directeurs et mesures proposées	D'accord	Partiellement d'accord	Pas d'accord
	21	29	0
Cantons	AG AI AR BE FR GL GR JU NE OW SH SO TI ZH	BL BS GE LU NW SG SZ TG UR VD VS ZG	-
Associations et organismes professionnels	CFS SSC SSPDC	AAS SRH SVS AESN	-
Associations économiques	<i>ES HK-Basel</i>	-	-
Autres associations et institutions	ASTL CDTP	ASN ASNAV LITRA SBSV VWR TH	-
Prises de positions spontanées	-	ANNI ASRPN CP JMS MLSV UNIA UTP	-

*En italique : sans réponse, considéré comme d'accord*



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

La majorité des milieux consultés est d'accord avec les principes directeurs énoncés, à savoir concentrer le développement sur la navigation rhénane et la navigation maritime.

Il est déploré par contre l'absence d'une véritable politique en la matière, associée à des mesures plus concrètes et plus ambitieuses. Si les perspectives et les développements sont correctement décrits dans le rapport, la Confédération n'en tire pas, selon eux, les conclusions qui s'imposent. La politique proposée, à savoir le maintien du *statu quo*, est trop timide et manque d'ambition [ASNAV, BL, BS, SRH]. Ces milieux considèrent qu'il y a un manque de volonté à développer la navigation comme alternative sérieuse aux autres modes de transport [SVS].

Une minorité importante demande que la navigation intérieure soit mise sur un pied d'égalité avec la navigation rhénane et la navigation maritime [GE, VD, VS, ZG, ANNI, ASNAV, CP, TH, UTP]. La navigation intérieure devrait faire partie intégrante des principes directeurs et bénéficier de mesures spécifiques plus importantes. Cette minorité critique ainsi l'absence d'une politique de développement des voies navigables intérieures et n'admet pas que la navigation s'arrête à Bâle. De même, quelques cantons demandent un engagement renforcé de la Confédération en faveur du trafic régional voyageur et du trafic marchandises lacustre et fluvial.

Les points forts qui ressortent des remarques, revendications et propositions exprimées lors de la consultation se focalisent principalement sur les **conditions-cadres** de

- la navigation en général (cf. 3.2.1)
- la navigation rhénane (cf. 3.2.2)
- la navigation intérieure en Suisse (cf. 3.2.3)

Pour ce qui concerne plus spécifiquement la navigation intérieure, les consultés ont également soulevés diverses problématiques touchant au trafic marchandises, au trafic voyageurs ainsi qu'au trafic touristique et de loisirs.

L'analyse détaillée qui suit est structurée selon ces points forts.

### **3.2.1 Conditions-cadres, navigation en général**

#### ***Politique générale***

- Le rapport se montre trop timide [VD]. Il manque une vision, une véritable "politique suisse de navigation", avec un engagement explicite de la Confédération, associé à un programme de mesures [SVS]. On ne peut pas se contenter du *statu quo* et d'une "politique pragmatique". Au contraire, la Confédération devrait clairement exprimer ses intentions et fixer des objectifs stratégiques en matière de navigation, des objectifs axés sur les besoins du pays, qui exploitent le potentiel de la navigation pour réaliser des objectifs économiques et de politique des transports [SRH].
- Dans le secteur du trafic marchandises, la navigation devrait être pleinement intégrée dans un système de transport trimodal [ANNI, ASNAV]. Il s'agit également pour la Suisse de ne pas rester en marge des développements qui se dessinent en Europe (p. ex. Programme NAIADES). Pour ce faire, la navigation doit être traitée sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport [SRH, SVS].



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

- La future politique suisse de navigation ne devrait pas se limiter à la navigation rhénane et maritime mais également mettre l'accent sur la navigation intérieure [GE, VD, VS, ZG, ANNI, ASNAV, CP, TH, UTP].
- L'accès de la Suisse à la mer ne devrait pas se cantonner au seul passage par le Rhin vers la Mer du Nord. Dans un souci de diversification des accès maritimes, il faudrait également envisager un accès à la Méditerranée par le Rhône ; la France a déjà aménagé ce fleuve pour la navigation jusqu'à Lyon [TH].
- Les conditions-cadres réglant la formation et l'emploi du personnel de la navigation intérieure devraient être notablement améliorées. Ces questions devraient pouvoir être discutées dans un cadre institutionnel ("dialogue social", à l'image des comités existants dans l'UE), inexistant en Suisse [UNIA].

### ***Relations internationales***

- Maintenir, voire renforcer, la présence de la Suisse dans les organisations internationales [ASNAV].
- Il serait important que les efforts d'harmonisation entre la Suisse et l'UE en matière de réglementations (dérégulation) ne conduisent pas à une baisse des standards suisses, relativement élevés (sécurité, protection de l'environnement) [SG, UR].
- Pour la SVS, la situation de concurrence entre la CCNR et l'UE au sujet des compétences en matière de navigation sur le Rhin est délicate et recèlerait des risques pour la Suisse. La Confédération devrait se positionner de manière claire et déterminée en faveur de la CCNR. Dans le même temps, la SRH souhaite encourager la participation de la Suisse au programme NAIADES.

### ***Financement, aides publiques***

- La navigation subirait une inégalité de traitement face aux autres modes de transport. Pour la navigation, il n'existe pas, comme pour le rail, de concept de financement avec par exemple des conventions de prestation [SRH]. Les indemnités versées pour le trafic combiné engendrent une distorsion de concurrence [ASNAV] et il est attendu que cette situation soit corrigée.
- Afin de pallier à cette inégalité de traitement, il est demandé par exemple une participation plus conséquente des pouvoirs publics dans le financement des infrastructures (voies navigables, ports), de la flotte, de la formation, etc. À côté d'aides directes aux investissements, il pourrait aussi être envisagé d'étendre le système de cautionnement à la navigation rhénane et à la navigation intérieure.

### ***Planification***

- Afin de disposer de lignes directrices et d'un programme d'actions pour le développement futur, il est demandé à la Confédération d'élaborer un plan sectoriel des transports spécifique à la navigation [GE, NW, VD, UTP, AESN, VWR].



### 3.2.2 Navigation rhénane

- Les cantons bâlois et les milieux de la navigation demandent à ce que celle-ci soit mise sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport (rail et route) [BL, BS, SRH, SVS]. Pour ce faire, la Confédération devrait mettre un accent tout particulier sur la navigation rhénane et renforcer celle-ci face aux autres modes de transport ("*Gleichbehandlung aller Verkehrsträger*").
- Il ne faudrait pas se contenter de déclarations d'intention ; la Confédération devrait soutenir financièrement la navigation, non pas par de modestes mesures indirectes (indemnités aux opérateurs), mais par des mesures concrètes comme des investissements directs dans les infrastructures portuaires, la flotte, les voies navigables, etc. [SRH, SVS].
- Il pourrait être envisagé d'étendre le système de cautionnement à la navigation rhénane (sur le modèle du cautionnement en navigation maritime) [ASNAV].
- Les ports rhénans bâlois, de par leur importance économique sur le plan national, devraient être désignés comme "ports d'importance nationale" et bénéficier ainsi d'un régime de soutien particulier de la Confédération [SRH, SVS].
- Le mode de transport navigation doit non seulement lutter face à la concurrence du rail, mais il se trouve aussi en situation de concurrence grandissante avec les autres ports rhénans en France et en Allemagne ; les ports bâlois doivent se positionner comme plateforme de distribution (Hub) pour l'arrière-pays [SRH]. Dans ce contexte, les capacités financières dans le développement des infrastructures portuaires joue un rôle déterminant et un engagement conséquent des pouvoirs publics serait nécessaire [BL, BS].
- Il faudrait prévoir une extension de la voie navigable du Rhin en amont de Rheinfelden, jusqu'à l'embouchure de l'Aar et jusqu'à Weiach [SBSV, VWR].
- Les critères d'immatriculation pour les bateaux naviguant sur le Rhin sous pavillon suisse devraient être assouplis et adaptés aux conditions des marchés transfrontaliers [SRH, SVS].
- Dans le domaine de l'emploi, les difficultés de recrutement de personnel qualifié sont avérées. Pour y remédier, la Confédération devrait soutenir entre autres la formation, par exemple par des aides aux entreprises formatrices ou des contributions d'écolage [SVS].

### 3.2.3 Navigation intérieure en Suisse

Les principales remarques portent d'abord sur les conditions-cadres de la navigation intérieure en Suisse. Des revendications ont également été exprimées, mais dans une moindre mesure, sur les thèmes plus spécifiques que sont le transport de marchandises, le trafic voyageurs ainsi que le trafic touristique et de loisirs.

#### **Conditions-cadres**

- À l'instar de la navigation maritime et de la navigation rhénane, la navigation intérieure en Suisse dispose d'un potentiel de développement important et devrait figurer en bonne place dans la future politique. Elle devrait ainsi faire l'objet de développements et bénéficier d'un soutien de la Confédération [ANNI, ASNAV, CP, GE, SBSV, TH, VD,



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

UTP, VS, AESN, ZG]. Celle-ci pourrait par exemple participer à des investissements dans la flotte et les infrastructures [AESN].

- Les associations [ANNI, ASNAV, SBSV, VWR, TH] demandent en particulier que le réseau des voies navigables soit développé de manière conséquente : il faudrait non seulement envisager une extension du Rhin en amont de Rheinfelden jusqu'à l'embouchure de l'Aar, mais également l'aménagement de la voie navigable du pied du Jura (Soleure – Bienne – Neuchâtel – Yverdon), et, à long terme, la construction d'une liaison navigable entre les lacs de Neuchâtel et du Léman, avec une éventuelle extension vers Lyon par le Rhône [ANNI, ASRPN, TH]. Ce dernier point se rattache à la problématique plus générale de la liaison Rhône-Rhin [ASNAV, CP].
- La navigation pourrait contribuer à la politique du transfert des marchandises (pondéreux, produits pétroliers) sur l'axe est-ouest de la Suisse. Les voies navigables pourraient aussi contribuer à réguler l'hydrologie générale (mesure de protection contre les crues).
- L'attractivité de la navigation devrait reposer sur des conditions-cadres favorables, non seulement en terme d'infrastructures mais aussi sur le plan légal, réglementaire ou fiscal. Ainsi, par exemple, il est demandé une exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les transports par bateau ou la levée d'obstacles juridico-administratifs (autorisations) [ASNAV, JMS, MLSV, NW, SZ].
- Plusieurs prises de position [NW, VD, AESN] demandent la réalisation d'un plan sectoriel des transports pour la navigation intérieure.

### ***Trafic marchandises***

- Au vu de l'importance des volumes, le transport de marchandises par voies navigables devrait mieux être mis en valeur. Il devrait ainsi être développé comme une solution alternative aux voies de transport terrestres surchargées [ANNI, MLSV].
- Les pouvoirs publics (Confédération et cantons) devraient soutenir le transport de pondéreux sur les voies lacustres et fluviales [JMS].

### ***Trafic voyageurs***

- Le potentiel de développement du transport de passagers par bateau devrait être mieux mis en évidence dans le rapport [TG].
- Certains cantons [LU, NW, VD] ainsi que quelques associations [ASNAV, AESN] considèrent que les lignes régulières de transport de passagers par bateau devraient bénéficier de soutiens plus importants, que cela soit sous forme d'aides aux investissements (p. ex. renouvellement de la flotte, construction/rénovation des débarcadaires) ou par des indemnisations au trafic régional.
- Le transport urbain de voyageurs pendulaires de rive à rive recèle un potentiel de développement (désengorgement du trafic d'agglomération) et devrait être soutenu par les pouvoirs publics (Confédération et cantons) [ASNAV, GE, TG].

### ***Trafic touristique***

- La navigation sur les lacs et rivières joue un rôle important dans l'offre touristique ; elle est particulièrement attrayante pour les hôtes étrangers. Le rapport devrait mieux mettre en évidence le fait que la navigation est un pourvoyeur essentiel de prestations pour le tourisme suisse [UTP, AESN].
- Pour ce rôle économique important, les compagnies de navigation devraient bénéficier, sous une forme ou une autre, d'un soutien des pouvoirs publics [LITRA, AESN].



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

### **Trafic de loisirs**

- Afin de faciliter la navigation de plaisance sur les eaux frontalières, une harmonisation des prescriptions suisses aux normes européennes devrait être recherchée [ASRPN, VS], sans que cela entraîne toutefois une baisse des standards suisses dans le domaine environnemental.
- Les cantons [SZ, UR, ASN] demandent que soit précisée la manière dont les bateaux de sport et de loisir seront considérés à l'avenir, en particulier les conditions d'homologation et la délivrance des permis de navigation.
- Des associations demandent que la compétence en matière de réglementation dans le domaine de la navigation de loisirs reste essentiellement cantonale [CP] et que cette réglementation ne soit pas étendue [ASRPN].

### **3.2.4 Navigation maritime**

Les perspectives présentées dans le rapport en ce qui concerne la navigation maritime sont approuvées par l'ensemble des milieux consultés.

Un point est toutefois fortement contesté, à savoir l'idée d'une ouverture du registre des navires suisses à des compagnies étrangères [AAS, VD]. Le risque existe que le pavillon suisse devienne alors un pavillon de complaisance. Cela serait, entre autres, incompatible avec la politique d'approvisionnement du pays et engendrerait certainement des problèmes avec l'Union européenne.

Par ailleurs, UNIA souligne une contradiction : la Confédération encourage le maintien d'une flotte maritime suisse indépendante pour garantir l'approvisionnement du pays (via le système de cautionnement) mais reste passive pour les questions touchant aux ressources humaines (formation et conditions d'emploi du personnel navigant). En cas de crise, la Suisse disposerait bien d'une flotte maritime mais n'aurait pas de marins pour la faire fonctionner.



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

## **Annexe: organismes ayant participé à la procédure d'audition**

### **Cantons**

AG	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rh. Int.
AR	Canton d'Appenzell Rh. Ext.
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle Campagne
BS	Canton de Bâle Ville
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
JU	Canton du Jura
LU	Canton de Lucerne
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwald
OW	Canton d'Obwald
SG	Canton de St-Gall
SH	Canton de Schaffhouse
SO	Canton de Soleure
SZ	Canton de Schwyz
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
UR	Canton d'Uri
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
ZG	Canton de Zug
ZH	Canton de Zurich



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

### Associations et organismes professionnels

AAS	Association des armateurs suisses
AESN	Association des entreprises suisses de navigation
ASN	Association des services de la navigation
CDTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
CFS	Cargo Forum Schweiz
SRH	Schweizerische Rheinhäfen
SSC	Swiss Shippers' Council
SSPDC	Société suisse des propriétaires de dragues et chalands
SVS	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

### Associations économiques

ES	economiesuisse
HK-Basel	Handelskammer beider Basel

### Autres associations et institutions

ASNAV	Association suisse pour la navigation intérieure
ASTL	Association de soutien aux traversiers du Léman
LITRA	Service d'information pour les transports publics
SBSV	Schweizerischer Binnenschiffverkehrsverband (Sektion Ost-Schweiz)
TH	Transhelvetica SA pour une voie navigable transhelvétique
VWR	Verein für Weiterführung der Rheinschifffahrt

### Prises de positions spontanées

ANNI	Association neuchâteloise pour la navigation intérieure
ASRPN	Association Suisse Romande des professionnels du nautisme
CP	Centre patronal
JMS	JMS Johann Müller AG
MLSV	Verband der Motorlastschiffbesitzer am Zürichsee und Walensee
UNIA	UNIA Nordwestschweiz
UTP	Union des transports publics