



Département de la  
sécurité et de  
l'environnement

Cheffe du Département

Place du Château 1  
1014 Lausanne

COPIE

Office fédéral des transports  
Division sécurité  
3003 Berne

Réf. : DSE/SAN/PCY/efe

Lausanne, le 23 septembre 2013

**Audition fédérale : sur la révision de l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCB) et sur la révision de ses dispositions d'exécution (DE-OCEB)**

---

Madame, Monsieur,

Le canton de Vaud vous remercie de lui donner la possibilité de vous communiquer ses observations relatives à l'objet mentionné en titre.

Le résultat de la consultation réalisée au sein de l'Administration cantonale vaudoise (ACV) et de ses partenaires démontre que le projet, bien que louable pour la sécurité, n'est pas adapté à tous les types d'entreprises de navigation et devrait contenir des dispositions plus adéquates et spécifiques aux petites entreprises de navigation.

En effet, les risques encourus par les petites entreprises de navigation, qui possèdent un bateau et ne naviguent que par temps calme, ne sont pas les mêmes que ceux encourus par les entreprises publiques de navigation, au bénéfice d'une concession ou d'une autorisation fédérale, qui naviguent par tous les temps et selon un horaire fixe. Les prescriptions relatives au plan de sécurité principalement devraient dès lors être différentes s'il s'agit d'une petite entreprise ou d'une grande entreprise au bénéfice d'une concession fédérale.

Nous vous remettons, en annexe, les commentaires article par article.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, je vous remercie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma haute considération.

Jacqueline de Quattro  
Conseillère d'Etat

**Annexe**

- ment.

**Copies**

- OAE
- PolCant
- SSCM

## **Annexe : Commentaires article par article**

### Art. 1 al. 2 :

Cet alinéa mentionne un article 45b. Or, il n'y a pas un tel article dans le projet.

### Art. 2 al. 1 let. e et 10 al. 2 :

La notion de rapport sur la gestion des risques est floue et paraît donc difficilement applicable principalement aux petites entreprises.

### Art. 44 al. 5 :

Cet article indique « les entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale ». A cet égard, l'article 2 al. 1 let. a définit les entreprises au bénéfice d'une concession fédérale ou d'une autorisation fédérale en tant qu'entreprises publiques de navigation. Le terme de la définition (entreprises publiques de navigation) devrait figurer dans cet article 44 al. 5, à moins que les entreprises au bénéfice d'une autorisation fédérale ne soient pas concernées. Or, si tel devait être le cas, la définition de l'article 2 al. 1 let. a n'aurait alors pas de sens.

### Art. 46 :

Cet article (plan d'urgence, service de sauvetage et de sécurité) ne devrait concerner que les entreprises au bénéfice d'une concession fédérale ; il est difficilement envisageable que toutes les entreprises, y compris celles qui ne possèdent qu'un seul bateau (La Galère, La Vaudoise, etc.) soient soumises à un plan d'urgence et à une convention avec les services d'interventions.

Par ailleurs, les moyens à disposition dans notre canton (temps, hommes et coûts de la police et des services de sauvetage) ne sont pas suffisants pour participer régulièrement à des exercices avec chaque entreprise de navigation.

### Art. 57a :

Le délai transitoire de 2 ans paraît trop court pour les petites entreprises, si l'obligation de mise en place d'un plan d'urgence est maintenue pour ce type d'entreprise.

Le délai de 3 ans pour la mise en conformité des bateaux suite à l'abrogation de l'article 28 al. 2 (réduction du bruit à la timonerie) paraît trop court et pas réalisable pour certains types de petits bateaux (dont le pilote se trouve juste au-dessus du moteur).

Le motif pour lequel l'entrée en vigueur de l'article 29 al. 2 doit être différé de 3 ans n'est pas expliqué ; vu qu'il s'agit d'un allègement, un délai transitoire ne paraît pas nécessaire.

### Ad art. 46 ch. 3.2 et 3.3 DE-OCEB :

Il y a une erreur de numérotation dans cet article : les chiffres 3.2 et 3.3 sont utilisés deux fois ; ils devraient être remplacés par les chiffres 3.4 et 3.5.

Par ailleurs, le 2ème chiffre 3.2 – qui devrait être le 3.4 – mentionne que « les rôles de bord indiquent clairement et de manière appropriée la conduite à tenir... ». Or, le chiffre 3 est relatif aux rôles de sécurité et le chiffre 4 aux rôles de bord.

### Guide maîtrise des événements :

Le fait que le projet prenne en compte la nécessité de coordonner la communication à la population et aux médias, reconnaisse la responsabilité de prise en charge « care » par l'entreprise de transport avec appui et que les sociétés de sauvetage sont mentionnées en tant que « service d'intervention » est salué. Toutefois, la mise en œuvre de ce guide paraît difficile pour les petites entreprises de navigation (disproportionné par rapport aux risques encourus par les petites entreprises).