

Réf. : DSE/SAN/PCY/efe

Lausanne, le 1^{er} juillet 2013

Audition fédérale : sur la révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI)

Madame, Monsieur,

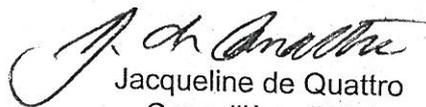
Le canton de Vaud vous remercie de lui donner la possibilité de vous communiquer ses observations relatives à l'objet mentionné en titre.

Le résultat de la consultation réalisée au sein de l'Administration cantonale vaudoise (ACV) et de ses partenaires démontre que, la modification de l'ONI relative à l'incapacité de conduire et que la levée de l'interdiction du Kitesurf sont acceptés, sous réserves des remarques faites article par article.

En revanche, les modifications relatives à la navigation par temps bouché et l'équipement des bateaux ne sont pas soutenues pour tous les types de bateaux. En effet, il nous paraît inimaginable d'exiger que tous les bateaux s'équipent d'appareils prévus par l'ONI (indication de vitesse de giration, radar, appareil Satnav, appareil radiotéléphonique), notamment les bateaux de sauvetage et de police ou de plaisance. En effet, cette exigence engendrerait des coûts disproportionnés (matériel relativement onéreux) par rapport au peu de jours de navigation par temps bouché et au peu de risque pour la sécurité contrairement aux bateaux de marchandises ou au bénéfice d'une concession fédérale qui doivent naviguer par tous les temps.

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

Annexe : Commentaires article par article

Art. 2 let. b ch. 11 et let. d ch. 3:

Il serait souhaitable d'avoir une définition claire du terme « transport professionnel » dans cet article ; un renvoi à l'OTV n'est pas adéquat, car cette ordonnance concerne le transport de voyageurs alors que l'ONI mentionne le transport de marchandises et de personnes.

Art. 40a à 40o :

Il faudrait régler le moment où la mesure administrative ou le retrait de permis doit être effectué. En effet, une telle mesure ne paraît pas remplir son but si le permis de bateau, particulièrement non professionnel, peut être exécutée à n'importe quel moment de l'année ; une exécution pendant la saison de navigation devrait pouvoir être imposée et donc être fixée par l'ONI.

L'ONI devrait prévoir la possibilité de prononcer un retrait à titre préventif, par analogie à l'article 30 OAC.

L'art. 40m al. 2 du projet mentionne que la saisie du permis de conduire pour une catégorie, sous-catégorie ou catégorie spéciale entraîne la saisie du permis de conduire pour toutes les catégories, sous-catégorie ou catégorie spéciale. Le droit de la navigation connaît uniquement des sous-catégories pour les permis B (bateaux à passagers) mais pas de catégorie spéciale. Cette formulation n'est pas explicite : est-ce que tous les permis sont concernés, y compris les permis pour des véhicules à moteur ou uniquement les permis de bateau ? Y'a-t-il une volonté de saisir les permis de conduire des véhicules à moteur lors d'une saisie d'un permis de bateaux, pour éviter qu'une personne dont le permis est saisi sur le lac prenne son véhicule automobile pour repartir du port ?

Dans ce cadre, nous précisons que le seul commentaire qui n'a pas été retenu est celui de La Vaudoise, partenaire de l'ACV consultée, qui propose que la conduite de bateaux à passager soit également autorisée avec un taux d'alcool de 0,5 pour mille.

Art. 55a et 55b :

Il nous paraît inimaginable d'exiger que tous les bateaux s'équipent d'appareils prévus par l'ONI (art. 55a al. 2 : indication de vitesse de rotation, radar, appareil Satnav, appareil radiotéléphonique), y compris les bateaux de sauvetage et de police. En effet, cette exigence engendrerait des coûts disproportionnés (matériel relativement onéreux) par rapport au peu de jours de navigation par temps bouché et au peu de risque pour la sécurité.

Les exigences plus strictes pour la navigation au radar de certains bateaux (des organisations d'interventions d'urgences ou taxis) paraissent également disproportionnées au vu des coûts et du peu d'incidents. Bien que la formation des pilotes et l'expérience quotidienne de navigation au radar pour les bateaux de marchandises ou au bénéfice d'une concession fédérale semblent suffisantes pour garantir la sécurité par tous les temps, l'exigence d'équiper les bateaux des appareils prévus doit être fixée. En effet, ce type de bateau navigue par tous les temps ; il ne peut pas être mis fin à la navigation si le temps se bouche, vu les horaires à respecter ou la nature même du transport de marchandises.

Art. 57 :

Cet article ne devrait concerner que les bateaux à marchandises et les bateaux au bénéfice d'une concession fédérale. Au vu des coûts, il n'est pas applicable pour la navigation de plaisance.

Art. 77a et 77b :

Les dénonciations et communications doivent être faites aux autorités compétentes du domicile (par analogie à l'art. 36 OCCR) pour être efficaces. Le fait de mentionner l'autorité qui a établi le permis va engendrer des difficultés lorsqu'une personne n'aura pas fait les démarches nécessaires d'un changement de domicile.

Art. 134a al. 1 et 3 :

Il faudrait également ajouter :

Al. 1 : « SUP, Paddle board »

Al. 3 : Norme SN EN 393 :1994

Annexe 15:

Il serait judicieux de rendre obligatoire la boussole pour tous les bateaux qui nécessitent un permis. D'une part parce que la boussole est utile et exigée pour que les bateaux non équipés rentrent en cas de temps bouché (art. 55 al. 2 et art. 55a al. 1) et d'autre part car l'examen pratique comporte des exercices avec la boussole, ce qui démontre son utilité en navigation.

Annexe 19 :

Nous proposons de modifier le chiffre 22 comme suit :

Chiffre 22 : Navigation par temps bouché :

à la boussole

au radar et à l'appareil Satnav à titre d'aide à la navigation