

Réf. : MFP/15018055

Lausanne, le 22 avril 2015

Consultation fédérale : Révision partielle de la loi sur la navigation intérieure

Madame, Monsieur,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de donner ses observations dans le cadre de l'objet mentionné en titre.

Après examen du dossier, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud a répondu aux questions relatives à cette audition fédérale et ces réponses vous sont transmises en annexe.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Annexe mentionnée

Copies

- SAN
- Police cantonale
- SAGEFI
- DGMR
- MP
- SG-DECS
- OAE

ANNEXE : Consultation relative à la révision partielle de la loi fédérale sur la navigation intérieure – catalogue des questions

Introduction du dossier de sécurité et de la surveillance de la sécurité en fonction des risques

1. Approuvez-vous la création d'une base légale introduisant l'examen en fonction des risques lors de la procédure d'octroi du permis de navigation des bateaux neufs ou à transformer ?

Oui, mais il est nécessaire de déterminer précisément à quel type de bateaux à passagers cette disposition s'applique. En effet, le texte légal précise que le dossier de sécurité doit être fourni lorsqu'il s'agit d'un bateau à passagers. En revanche, le rapport explicatif stipule que cette disposition est uniquement applicable aux bateaux à passagers soumis au régime de la concession et de l'autorisation conformément à l'article 7 LNI.

Tous les bateaux à passagers devraient être traités de la même manière et donc produire un dossier de sécurité, indépendamment du fait que l'entreprise soit au bénéfice d'une concession fédérale ou d'une autorisation.

Le cas échéant, faudrait-il également étendre la méthode d'examen à la navigation à marchandises ? Cf. chap. 1.2.1

Oui.

Introduction des tests d'alcoolémie aux fins d'établissement de preuves

2. Approuvez-vous l'introduction des tests d'alcoolémie aux fins d'établissement de preuves, de même que la délégation à l'OFT du pouvoir de régler lui-même les détails de l'exécution de ces tests, notamment la possibilité de prévoir des exceptions quant au contrôle de l'aptitude à conduire certains bateaux non motorisés (par ex. petits canots pneumatiques et engins de plage) ? Cf. chap. 1.2.2 et chap. 2.1, art. 24b, al. 7, let. d

Oui.

En ce qui concerne la délégation à l'OFT de la possibilité de prévoir des exceptions quant au contrôle de l'aptitude à conduire certains bateaux non motorisés, il faudrait définir exactement à quel type de bateau cela peut s'appliquer et ne pas exclure systématiquement toutes les embarcations « gonflables » (bateaux semi-rigides ou à boudins).

Registre central des bateaux, des propriétaires, des mesures administratives et des autorisations de naviger (ne fait pas l'objet du projet de consultation)

3. Depuis de nombreuses années, l'OFROU tient des registres des véhicules, de leurs propriétaires, des mesures administratives et des autorisations de conduire. La base légale de ces registres se trouve dans la loi sur la circulation routière (LCR, RS 741.01). La question se pose de savoir s'il faudrait également introduire de tels registres dans le domaine de la navigation. Outre la question de la nécessité, il faut aussi tenir compte des réflexions sur le rapport coût-utilité de l'introduction de registres. A votre avis, faut-il renoncer à créer dans la LNI une base légale relative aux registres centraux concernant la navigation ?

Non, il ne faut pas renoncer à la création dans la LNI d'une base légale relative à des registres centraux de navigation. Au contraire, une base légale doit absolument être créée, de tels registres devenant indispensables pour permettre l'exécution des prescriptions de la LNI. La nécessité d'une saisie et d'un stockage des données au sein d'une banque de données centrale est le seul moyen de travailler efficacement, sans erreur et en garantissant la sécurité sur les eaux.

En effet, la conservation décentralisée des données actuellement en place ne permet pas de garantir la sécurité sur les eaux, notamment aux motifs suivants :

- Il est difficile d'exécuter les dispositions relatives aux mesures administratives sans connaître les éventuels antécédents en cas de changement de canton entre les infractions
- Il est difficile d'assurer la continuité des contrôles médicaux nécessaires, vu que les exigences et informations existantes ne sont pas connues au-delà des limites d'un canton
- La police du lac risque de laisser naviguer une personne sans droit lorsqu'elle n'arrive pas à communiquer avec les autorités compétentes pour déterminer si le permis produit est valable ou authentique
- Les informations relatives à d'éventuels défauts sur les bateaux ne sont pas disponibles d'un canton à l'autre

De plus, l'absence d'une telle base de données centralisée pose des problèmes en terme de qualité (pas de garantie qu'un seul permis de conduire des bateaux soit délivré, absence d'unification de règles de saisies entre les cantons en matière d'admission des bateaux et des conducteurs de bateaux) et de coûts pour les titulaires d'un permis de conduire les bateaux (établissement d'un nouveau permis à chaque changement d'adresse).

Au vu des éléments qui précèdent, la création d'une base légale relative à des registres centraux de navigation est nécessaire et doit être faite rapidement. Il est en effet impossible, en l'état actuel, de garantir une application des nouvelles exigences légales qui corresponde à ce qui se fait en matière de circulation routière et qui soit conforme aux attentes des citoyens. Les coûts de la création de cette base de données devront être pris en charge par la Confédération.

Remarques

4. Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet mis en consultation ?

Des remarques complémentaires sur le projet mis en consultation sont formulées ci-dessous, en lien avec les articles concernés :

Art. 1 al. 2bis : Certains bateaux (semi-rigides ou à boudins) peuvent aussi présenter des risques mais sont, de faits, également considérés comme « gonflables » au sens de cette disposition. De tels bateaux devraient également être soumis aux prescriptions de sécurité, sinon il est à prévoir qu'un large recours à de telles embarcations sera fait pour contourner les exigences légales. Il convient de relever également que cette définition devrait être intégrée à l'article 2 l'ONI, qui définit tous les types de bateaux.

Art. 17a al. 2 : il est nécessaire de bien définir la notion de « service nautique » vu les conditions très strictes, potentiellement pour tout l'équipage de n'importe quelle embarcation ; cette notion doit absolument être définie et clarifiée.

Art. 17a al. 3 let. d : cet alinéa stipule « est apte à la conduite celui qui » ; cette phrase doit donc être suivie d'un verbe (ex : let. a « a atteint [...], let. b [...] a les aptitudes). Or, la lettre d précise « ses antécédents attestent qu'il respecte [...] ». L'alinéa 3 let. d n'a ainsi aucun sens tel qu'il est rédigé (*est apte à la conduite celui qui ses antécédents attestent qu'il respecte les règles en vigueur [...]*) et ne répond pas aux prescriptions en matière de rédaction juridique. La formulation doit être corrigée.

Cela étant, il convient de préciser qu'une telle disposition est inapplicable sans être en possession d'un registre des antécédents en navigation.

Art. 17b al. 1 : le terme « enquête » se réfère manifestement à une enquête administrative et non à une enquête pénale ; par opposition à la notion « d'enquête » du Code de procédure pénale, il conviendrait d'utiliser le terme « enquête administrative » dans cet article.

Art. 17b al. 2 : le contrôle médical doit se faire de la même manière que pour la circulation routière ; ainsi il convient de reprendre l'article 27 al. 2 OAC qui permet de déléguer les contrôles subséquents des personnes de plus de 70 ans aux médecins traitants. S'agissant des dispositions d'exécution, il conviendra de veiller à ce que les exigences médicales minimales soient les mêmes que dans le cas de la circulation routière. Il faut éviter que les examens médicaux d'aptitude à la conduite soient réalisés par des médecins différents dans le cadre de la circulation routière ou de la navigation.

Art. 19 al. 3 : cette disposition stipule qu'une infraction aux règles de route passible d'une peine privative de liberté ou d'une peine pécuniaire en vertu de la présente loi entraîne un avertissement ou le retrait du permis de conduire des bateaux. Aux termes de cet article, cela signifie donc que seule une infraction qui entraîne une peine privative de liberté ou une peine pécuniaire peut conduire à une mesure administrative ; il serait donc impossible d'ouvrir une procédure administrative en cas de contravention aux règles de route conformément à l'article 40 al. 1 LNI (puni de l'amende) ou en cas de conduite en état d'ébriété non qualifiée (art. 41 al. 1 LNI – amende). Cela n'a aucun sens et est même en contradiction avec l'article 20 LNI qui précise que celui qui conduit en état d'ébriété – sans pour autant présenter une alcoolémie qualifiée – commet une infraction légère et que cette infraction fait l'objet d'un avertissement.

Par ailleurs, cette disposition limite son champ d'action aux infractions aux règles de route. Or, en matière de navigation – contrairement au droit sur la circulation routière –, il peut y avoir des règles importantes qui ne concernent pas directement les règles de route mais dont le respect est nécessaire pour la sécurité (ex : avoir suffisamment de gilets de sauvetage sur le bateau). Il convient de s'assurer que ces infractions, qui sont des violations des règles de vigilances, sont couvertes par l'article 19 al. 3 LNI.

Art. 24b al. 7 let. a : le rapport explicatif en relation avec cette disposition précise que les valeurs plus strictes sont également applicables aux personnes participant à la conduite ou exerçant un service nautique à bord d'un bateau, même lors de courses sans passagers ni cargaison. L'article 24b al. 7 let. a doit dès lors être adapté en conséquence en ajoutant : « même lors de courses sans passagers ni cargaison ».

Art. 24b al. 7 let. d : le rapport explicatif précise que le Conseil fédéral pour exempter des bateaux non dangereux de sanction en cas d'alcoolémie. Les types de bateaux concernés par cette exemption devront être clairement définis dans l'ONI étant relevé que certains types de bateaux peuvent être dangereux pour les personnes bien que pas dangereux en tant que tel.