

COPIE

Office fédéral des transports
Division Sécurité
Section Navigation
3003 Berne

Réf. : DTE/SAN/PCY/efe

Lausanne, le 18 MAI 2015

Procédure d'audition : Modification de l'ordonnance sur la navigation intérieure et refonte des prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses

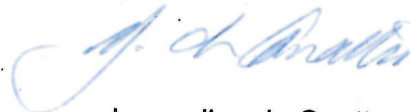
Madame, Monsieur,

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) démontre que les révisions présentées sont de manière générale soutenues. En revanche, l'ACV rejette les révisions liées aux mesures du bruit et à l'introduction des contrôles des filtres à particules. Le canton de Vaud émet également un certain nombre de réserves sur les formulations des articles présentés et la clarté de ces derniers et donc un risque de mauvaise compréhension.

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.

Copie

- OAE

Annexe : Commentaires article par article

Remarque préliminaire :

En date du 22 avril 2015, le Conseil d'Etat du canton de Vaud a pris position sur la consultation fédérale relative à la révision partielle de la loi sur la navigation intérieure. Dans cette prise de position, il a constaté que l'article 1 al. 2bis LNI contenait une définition d'un type de bateau (non gonflable) qui devait être introduite dans l'article 2 ONI, qui définit tous les types de bateaux. Il convient d'ajouter ce type de bateau à l'article 2 ONI.

Remarques générales :

Les projets présentés ont pour objectif l'introduction dans le droit suisse de la Directive européenne 2013/53/UE ; les projets d'ONI et d'OMBat reprennent dès lors des définitions de la directive. Toutefois, les dites définitions ou dispositions ne correspondent pas strictement aux définitions ou dispositions qui figurent dans la directive, ce qui peut porter à confusion. Il conviendrait, pour une meilleure compréhension, de reprendre les termes identiques à ceux figurant dans la directive 2013/53/UE, notamment aux articles 2 al. 1 let. d ch. 1, 2 al. 1 let. d ch. 6.

La même remarque peut être formulée sur les termes repris de la norme « SN EN ISO 16180 :2013, Petits navires – Feux de navigation – Installation, positionnement et visibilité », notamment aux articles 18b al. 2, 6 et 7 et 25 al. 2.

De plus, pour simplifier la lecture de l'ONI, les renvois à la norme ISO devraient être évités et remplacés par le texte de la norme. En effet, cela évite aux personnes concernées de devoir chercher les textes dans la norme, laquelle n'est de plus accessible que contre paiement.

ONI :

Art. 2 al. 1 let. a ch. 23 (scooters de plongée) et art. 121 al. 5 :

L'usage autorisé de ce type de bateau doit être inscrit dans l'ONI. En effet, le canton de Vaud estime que, pour des raisons de sécurité, l'autorisation d'équiper de moteurs les scooters de plongée doit être uniquement possible s'ils sont utilisés par les services de police ou de sauvetage, l'armée, les chercheurs scientifiques ou les plongeurs professionnels.

Des dispositions d'exécution devront également définir les conditions et les cas autorisés.

Art. 2 al. 1 let. d ch. 5 :

Il convient d'ajouter le terme « bateau de sport » dans la définition, à savoir : le terme « transformation importante d'un bateau de sport » désigne [...].

Art. 14a :

Les critères selon lesquels l'autorité compétente peut décider si un bateau à passager est prioritaire ou non par rapport à d'autres usagers des voies navigables doivent être fixés plus précisément. En effet, le critère de la fluidité du trafic ne paraît pas suffisant.

Art. 18a al. 2 :

Cet alinéa contient un élément relatif au positionnement des feux (« cela à la même hauteur au-dessus de la ligne de flottaison »), qui devrait être supprimé. En effet, cet article concerne les genres de feux alors que l'article 18b concerne le positionnement des feux. De plus, cette précision figure dans l'article 18b al. 5.

Art. 18b al. 6 et 7 et 24 al. 2 let. b :

Il convient de supprimer le terme « central », le terme « axe longitudinal » étant suffisant.

Art. 27 al. 1 let. b :

Il convient de préciser « ballon vert visible de tous les côtés ».

Art. 42a :

Le terme « chenal » peut prêter à confusion en français. Ce terme pourrait être remplacé par la « trajectoire ».

Art. 48 al. 1 :

Il convient d'ajouter « portant les signaux visés à l'art. 31 al. 1 » à la dernière phrase de cet article.

Art. 91b :

Le rapport explicatif précise que les autres patentes radar ne doivent pas être inscrites dans le permis de conduire des bateaux suisses. Or, pour plus de clarté, il est nécessaire de les inscrire, ce d'autant plus que les champs du permis de conduire ont été adaptés pour permettre l'inscription de patente radar.

De plus, les conditions de reconnaissance (organisme compétent, niveau de reconnaissance, etc.) doivent être définies dans une directive d'exécution ou directement dans l'ONI.

Art. 101 al. 1bis :

Les intervalles de contrôle des bateaux à passagers qui ne sont pas soumis à concession fédérale doivent être maintenus à 3 ans pour des raisons de sécurité et ce compte tenu de la structure et des moyens des associations qui exploitent les dits bateaux.

Art. 109 :

Pour éviter des différences d'application relatives aux émissions sonores, il n'est pas souhaité d'introduire un mélange entre les dispositions de la directive européenne et les dispositions suisses actuelles, plus restrictives. Ainsi, il convient de maintenir les conditions restrictives figurant actuellement dans l'ONI.

Art. 141 :

Cet article ne devrait pas être seulement applicable aux bateaux de plaisance. L'annexe 15 actuelle doit être maintenue.

Art. 148 al. 5 et 166c al. 1 :

Depuis le 1^{er} janvier 2015, les bateaux à marchandises doivent être immatriculés en tant que bateaux à passagers ; ces alinéas ne paraissent donc pas nécessaires.

Annexe 2, Croquis 9a :

Il convient d'ajouter « ou à proximité » dans le texte de ce croquis.

Annexe 10 :

Vu l'évolution des moteurs, le chapitre qui définit les fourchettes du nombre de tours doit être supprimé.

OMBat :

Art. 3 al. 2 :

Pour clarifier le texte et inclure les bateaux de travail, il convient de modifier le texte et de l'adapter comme suit : « les certificats énumérés à l'al. 1 let. a à d sont également

admissibles pour les bateaux utilisés à titre professionnel mais n'effectuant pas un transport professionnel au sens de l'article 2 lettre f. ».

Art. 9 al. 1 et al. 4 :

Il convient de supprimer « de voyageurs » dans le texte français.

Art. 15 :

Au vu du peu de bateaux concernés et du coût du matériel nécessaire, cette disposition doit être supprimée et remplacée par : à intervalles réguliers, les systèmes de filtres à particules sont à entretenir selon les prescriptions du constructeur.

Art. 18 al. 1 :

Les dispositions d'exécution de l'OMBat doivent entrer en vigueur à la même date que l'ordonnance.

Art. 19 al. 3 :

Selon le rapport explicatif, les dispositions transitoires sont reprises de la directive 2013/53/UE. Or, elles ne correspondent pas à ce qui est inscrit dans la directive européenne.

De plus, il convient d'éviter que les bateaux mis en service avant cette date ne puissent plus être importés et mis en service en Suisse.

Art. 19 al. 4 :

Les entreprises concernées doivent être listées.

Annexe 5 :

Cette annexe ne doit pas être supprimée car elle concerne les effets de déménagement et sa suppression impliquerait que les bateaux ne pourraient plus être acceptés en tant qu'effet de déménagement alors que tous les autres véhicules sont acceptés.