

Réf. : MFP/15024316

Lausanne, le 26 septembre 2018

**Révision partielle du règlement de la navigation sur le lac Léman (RNL) –  
Consultation des milieux intéressés**

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.

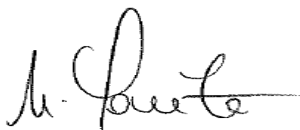
Après examen du dossier, le Conseil d'Etat est favorable au projet de révision proposé. Il vous fait part, en annexe, de certaines remarques sur différents articles du projet. Par ailleurs, au vu de la présence sur le Lac Léman d'une embarcation pouvant atteindre des vitesses allant jusqu'à 50 nœuds, le Conseil d'Etat serait favorable à ce que des dispositions encadrant la problématique des vitesses à plus de 300 mètres des rives soient prévues lors d'une prochaine révision dudit règlement

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

LA PRESIDENTE

LE CHANCELIER



Nuria Gorrite



Vincent Grandjean

**Annexe mentionnée**

**Copies**

- SAN
- OAE
- Police cantonale
- DGMR
- DGE

## ANNEXE

### **Remarques article par article concernant le projet de révision partielle du RNL**

#### **Art. 1 let. dter**

Le terme « bateau à passagers » désigne le transport de plus de douze passagers à titre professionnel. Si l'on tient compte des explications mentionnées dans le rapport explicatif concernant cet article, cela signifierait que tous les bateaux qui servent au transport professionnel de plus de douze passagers seraient considérés comme tels.

Or, la manière dont cet article est rédigé présuppose que c'est le fait de transporter plus de douze personnes qui est déterminant et non le nombre de personnes admises. Force est de constater que ce n'est pas la volonté du législateur. Dès lors, la rédaction de cet article doit être revue.

#### Proposition :

Le terme « bateau à passagers » désigne un bateau destiné pour le transport professionnel de plus de douze passagers.

#### **Art. 1 let. kbis**

Dans cet article, la notion du transport à titre professionnel est uniquement dévolue aux transports de voyageurs effectués pour en retirer un gain.

Toutefois, le rapport explicatif mentionne que la définition est conforme à celle de l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI). Or, dans l'ONI, la notion du transport professionnel s'applique également aux transports de marchandises qui remplissent par analogie les conditions du transport professionnel conformément à l'art. 2, al. 1, let. b de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs et à ses dispositions.

#### Proposition :

Etendre, clairement dans le RNL, la notion de transport à titre professionnel au transport de marchandises (par analogie à l'art. 2 al. 1 let. d ch. 2 ONI).

#### **Art. 2 al. 5**

Bien que cet article ne fasse pas l'objet d'un projet de révision, nous profitons de ce projet pour en proposer une modification. En effet, cet article stipule : « quiconque n'est pas en mesure de conduire avec sûreté un bateau par suite de maladie, d'infirmité physique ou mentale, d'abus de boissons alcooliques ou pour d'autres raisons est tenu de s'en abstenir ».

Or, la conduite d'un bateau « avec sûreté » est une notion subjective. Il paraît adéquat de supprimer ce terme.

#### Proposition :

Art. 2 al. 5 Quiconque n'est pas en mesure de conduire un bateau par suite de maladie, d'infirmité physique ou mentale, d'abus de boissons alcooliques ou pour d'autres raisons est tenu de s'en abstenir.

**Art. 3 al. 3 – art. 86a al. 1 let. c**

La Société internationale de sauvetage sur le Léman a fait remarquer que ces articles faisaient référence au « canal 16 », respectivement au « canal d'alerte 16 VHF marine », en précisant que l'utilisation de la VHF marine était interdite par l'Office fédéral de la communication (OFCOM).

L'OFT est prié de vérifier si cette dénomination de « canal d'alerte 16 VHF marine » est adaptée aux exigences de l'OFCOM et peut être maintenue ou s'il convient d'utiliser la dénomination de cette fréquence de travail 16 (156.800 MHz) « canal DL » (canal Détresse Lac).

**Art. 18 al. 1 - Art. 60 al. 1**

Ces articles précisent que les bateaux d'une longueur hors tout supérieur à 2,50 mètres doivent être immatriculés et peuvent être munis d'un moteur.

L'ONI fixe que les bateaux d'une longueur inférieure à 2,50 mètres ne doivent pas être immatriculés. Il paraît légitime et cohérent d'uniformiser cette longueur à celle mentionnée dans les dispositions de l'ONI, ceci sous réserve de contraintes françaises.

Proposition :

Uniformiser la longueur à partir de laquelle les bateaux doivent être immatriculés prévue dans le RNL à celle prévue dans l'ONI, à savoir 2,50 mètres.

**Art. 33 al. 1 let. a**

Il convient de reprendre également les règles de l'ONI et d'ajouter un pavillon rouge, celui-ci étant un équipement obligatoire en Suisse.

Proposition :

Art. 33 al. 1 let. a : un feu ou pavillon rouge balancé ou émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.

**Art. 70 al. 4**

Cette disposition stipule que la vitesse des bateaux en service régulier peut être portée à 20 km/h, si la sécurité de la navigation l'impose. Dès lors que cette possibilité est donnée uniquement pour les bateaux difficilement manœuvrables à moins de 20km/h (bateaux à roues à aubes) et que la notion de « si la sécurité de la navigation l'exige » est vague, il convient de préciser cet alinéa.

Proposition :

Art. 70 al. 4 : A moins de 300 m des rives, pour les bateaux difficilement manœuvrables à une vitesse inférieure (ex. bateaux à aubes), la vitesse des bateaux à passagers en service régulier peut être portée à 20 km/h. [...].

### **Art. 96**

L'art. 86c al. 3 prévoit une exemption des prescriptions visées à l'alinéa 1 pour les bateaux à passagers existants au moment de l'entrée en vigueur de la modification ; cela s'applique notamment à la flotte de bateaux historiques de la CGN - classés au patrimoine cantonal - en raison de la difficulté d'adaptation aux normes émises.

En revanche, l'art. 96 al. 1 let. b prévoit notamment que les art. 86a à 86h s'appliquent après une période transitoire de 5 ans aux bateaux à passagers déjà en vigueur sur le Léman au moment de l'entrée en vigueur de la modification.

Il y a donc une contradiction entre l'art. 86c al. 3 et l'art. 96 al. 1 let. b.

#### Proposition :

L'art. 96 doit être modifié pour tenir compte de l'exemption prévue à l'art. 86c al. 3 afin de prendre en considération la particularité de la flotte des bateaux historiques classés de la CGN.

### **Annexe 1, dessin 14**

Le feu tel que placé sur le dessin 14 n'est pas visible de tous les côtés.

Ce feu doit se trouver en haut du mât et pas sur le bord arrière gauche si on veut qu'il soit visible de tous les côtés (il y a la même erreur dans l'ONI).

#### Proposition :

Le feu doit se trouver en haut du mât de l'image 14 si on veut qu'il soit visible de tous les côtés.