



30 janvier 2008

Rapport explicatif sur la modification de l'ordonnance relative à la navigation intérieure (ONI)

NOTE DE CLASSIFICATION

Référence/référence du dossier

Table des matières:		Page
1.	Introduction générale	2
2.	Explications sur la thématique de la « directive CE sur les bateaux de sport »	2
3.	Explications sur les articles modifiés/complétés de l'ONI	2-6

1. Introduction générale

Par l'arrêté du Conseil fédéral du 31 octobre 2007, le DETEC a été chargé d'adapter l'ordonnance sur la navigation intérieure de manière que le principe du cassis de Dijon puisse être appliqué à la navigation intérieure suisse.

L'arrêté concerne les deux points forts suivants:

- La classification des véhicules nautiques à moteur comme bateaux de sport en vertu de la directive 94/25/CE;
- Dans le domaine des bateaux de sport, les adaptations des normes environnementales à la directive 94/25/CE.

La révision sert aussi à adapter quelques dispositions supplémentaires.

2. Explications sur la thématique de la « directive CE sur les bateaux de sport »

La première version de la directive 94/25/CE a été adoptée en 1994. Elle a été reprise en très grande partie en 2001 lors de la révision de l'ONI. Elle a été complétée en 2003 (directive 2003/44/CE). Ce complément a aussi été repris en très grande partie dans le droit suisse sur la navigation lors d'une nouvelle révision de l'ONI, qui a eu lieu en 2007.

Lors des deux révisions (2001 / 2007), le niveau des normes suisses a été maintenu pour protéger l'environnement naturel et la sécurité des usagers des lacs. Ainsi, des dispositions techniques ont été établies à propos des véhicules nautiques à moteur. Elles visent à réduire fortement leur puissance et, partant, la vitesse atteignable. Cela étant, ces véhicules n'ont pas pu, en fait, être admis en Suisse. Même après la reprise de la directive CE, les réservoirs contenant des matières pouvant polluer les eaux n'ont pas pu faire partie de l'enveloppe extérieure (coque) des bateaux de sport. Cette interdiction visait à ce que de telles matières (p.ex. carburant diesel, matières fécales) ne puissent pas, en cas de fuite, pénétrer dans l'eau. Par ailleurs, l'installation de récipients de rétention des eaux usées a été prescrite.

Le présent projet de révision permettra désormais de procéder aux adaptations précitées à la norme CE, ce qui implique une baisse du niveau de protection technique.

3. Explications sur les articles modifiés/complétés de l'ONI

L'art. 2, let. a, ch. 18 (définition « véhicule nautique à moteur ») est modifié. Cela étant, les véhicules nautiques à moteur sont dorénavant considérés en Suisse comme des bateaux de sport et non plus comme des bateaux de plaisance. Le lien qui existait entre la puissance admissible et la grandeur ou le poids du bateau est supprimé. Les véhicules nautiques à moteur peuvent donc être motorisés selon les indications du constructeur. La puissance dépassant nettement 100 kW est habituelle en pratique et des vitesses de plus de 60 km/h sont atteignables facilement. Comme pour les bateaux de sport, l'admission de véhicules nautiques à moteur sur les eaux suisses se fera dorénavant sur la base d'une déclaration de conformité du fabricant.

Art. 2, let. b, ch. 2, deuxième paragraphe: la définition de la longueur des bateaux qui ne sont pas des bateaux de sport est modifiée. Au lieu de la longueur maximale, y compris les constructions ajoutées à un bateau (L_{max}), seule la longueur de la coque (L_H) avec les éléments de construction intégrés à celle-ci sera dorénavant déterminante. Les éléments de construction qui peuvent être démontés sans être démolis ou sans utiliser d'outils ne comptent plus pour la longueur. Cela a concrètement des répercussions sur les bateaux à voile pour lesquels le beaupré ne peut plus être ajouté à la longueur. Pour quelques catégories de bateaux (exception faite des bateaux de sport dont la longueur est définie sans changement au premier paragraphe), il pourra y avoir des répercussions sur la puissance de propulsion admissible des machines. Celle-ci pourra se réduire à cause de la réduction de la longueur.

Art. 2, let. b, ch. 9 et 10: deux nouvelles définitions sont introduites pour les termes « *étanche* » et « *étanche aux embruns et aux intempéries* ». Cela tient à l'utilisation de ces termes dans les articles ultérieurs de l'ONI (voir notamment l'art. 134a).

Art. 18a, al. 3^{bis}: cette disposition est revue à la demande de l'Association des services de navigation (vks). En cas d'utilisation de moteurs hors bord, la pose des feux de poupe dans l'axe longitudinal des bateaux de sport et des bateaux de plaisance peut causer des problèmes, car le manque de place ne permet pas toujours de positionner les feux à l'endroit prévu. La nouvelle version de la disposition crée plus de souplesse en la matière. Toutefois, ces feux doivent être placés le plus près possible de l'axe longitudinal que cela est possible sur le plan technique. L'écart latéral par rapport à l'axe en question ne doit pas dépasser 50 pour cent de la moitié de la largeur du bateau.

Art. 25, al. 1: selon les constatations des Offices cantonaux de la navigation, le feu visible de tous les côtés prescrit jusqu'ici pour signaler de nuit les bateaux non motorisés n'est pas suffisant. Il ne se manifeste pas suffisamment si le rivage est très éclairé en arrière plan. On court donc le risque que les autres usagers du plan d'eau ne remarquent pas, de nuit, un bateau signalé de cette manière. Les tests effectués sur le lac de Zurich ont montré qu'un feu clignotant (définition : voir art. 2, let. c, ch. 1, ONI) était reconnaissable plus facilement. La nouvelle formulation de la deuxième phrase permet désormais d'installer un tel feu clignotant à bord de bateaux à rames. Mais on pourra encore utiliser les feux habituels visibles de tous les côtés. Cela étant, il n'est pas nécessaire de modifier l'équipement des bateaux déjà immatriculés. Une disposition transitoire n'est dès lors pas indispensable. Mentionnons encore que cette prescription déroge à la signalisation nocturne de tels bateaux selon le code CEVNI¹. Ce dernier ne prévoit pas de feux clignotants, mais des feux nautiques à lumière continue.

Art. 37, al. 7: étant donné que les conditions d'admission ont été modifiés pour les véhicules nautiques à moteur, il faut installer des panneaux pour signaler les plans d'eau sur lesquels ces véhicules peuvent être utilisés ou non. Cet article crée la base permettant d'installer de tels panneaux (cf. aussi annexe 4).

Art. 54: afin d'améliorer la systématique, on a modifié l'ordre des alinéas.

Cet article instaure des limitations de circulation pour les véhicules nautiques à moteur (al. 1). Ils ne peuvent être utilisés sur les eaux suisses qu'aux endroits où les cantons ont au-

¹ Code européen des voies de navigation intérieure (3^{ème} édition) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, groupe de travail pour le transport sur les voies navigables

torisé des plans d'eau ad hoc (al. 2). Une réglementation analogue a déjà été insérée dans l'ONI en 2001 au sujet de l'utilisation des kitesurfs. L'autorisation éventuelle de tels plans d'eau est soumise à des restrictions servant à protéger les autres utilisateurs des lacs et l'environnement naturel.

Dans les zones du rivage (jusqu'à 300 m de la rive), l'alinéa 3 limite l'utilisation de véhicules nautiques à moteur à des couloirs de départ autorisés expressément et signalisés particulièrement. Cette mesure tend à garantir la protection des autres usagers du lac tels que les nageurs ou des zones aquatiques sensibles (zones de roseaux avec endroits de couvain des oiseaux, etc.).

L'alinéa 5 limite la durée d'utilisation des véhicules nautiques à moteur durant la journée, parce qu'ils ne comportent pas d'éclairage nautique ni de projecteurs. Cela étant, les autres usagers du lac ne peuvent pas les reconnaître en cas d'obscurité ou de mauvaises conditions de visibilité. Faute de projecteurs, les conducteurs des véhicules nautiques à moteur ne peuvent pas reconnaître à temps les objets flottant dans l'eau (p.ex.: nageurs, bois, etc.). Avec l'obscurité et en cas de mauvaises conditions de visibilité, ils se mettent en danger et compromettent la sécurité des autres usagers du lac.

L'efficacité de ces réglementations se manifesterà avec le temps. A la différence des kitesurfs, les véhicules nautiques à moteur ont un rayon d'action quasiment illimité et atteignent une vitesse beaucoup plus grande. Par ailleurs, ils sont extrêmement maniables, peuvent parcourir des zones peu profondes grâce à leur moteur et être facilement mis à l'eau ou retiré de celle-ci. Cela complique le contrôle efficace des forces de police. Le risque d'utilisation abusive existe donc bel et bien.

Les autres alinéas restent inchangés quant à leur contenu.

L'art. 84, al. 1 mentionne un à un les modèles d'après lesquels les permis de conduire sont établis (« *modèles 1 et 2 de l'annexe 5*»). Cette énumération est remplacée par un renvoi succinct aux « *modèles de l'annexe 5* ». Cet état de fait s'explique par les préparatifs des cantons qui introduiront un permis de conduire des bateaux en format de carte de crédit. Cette introduction nécessite un modèle supplémentaire dans l'annexe 5. Le DETEC est compétent pour déterminer la forme et le contenu des modèles de permis.

L'art. 86, al. 2 précisait déjà que sur demande et moyennant l'autorisation de l'autorité cantonale compétente, l'examen conduisant à l'obtention d'un permis de conduire peut être passé dans un canton différent de celui du domicile. Il manquait toutefois une disposition spécifiant que cette requête peut être rejetée uniquement sur la base de raisons pertinentes. Par le passé, cela a provoqué à plusieurs reprises des problèmes qui seront éliminés par l'adjonction de l'alinéa 2.

L'art. 107a, al. 1 présente les dispositions de l'ONI qui ne sont pas applicables aux bateaux de sport. On y trouve dorénavant aussi l'art. 108, al. 1 et 2.

Etant donné l'harmonisation des dispositions suisses avec elles de la directive 94/25/CE, les bateaux de sport ne doivent plus disposer de récipients de rétention pour les eaux usées des locaux de séjour et des installations de cuisine (ce qui était prévu jusqu'ici à l'art. 108, al. 1). Même pour les déchets solides, il n'y aura plus besoin d'avoir des récipients à bord. Seules les eaux usées provenant des WC continueront d'être contenues dans un récipient à matières fécales.

Jusqu'ici, les cantons ont insisté lors de l'application des mesures pour qu'il n'y ait pas de raccordements directs de ces récipients à la paroi du bordé. Ainsi, il était techniquement impossible d'écouler des matières fécales dans les eaux. De tels raccordements directs seront autorisés à l'avenir. La directive CE exige dans ces cas qu'il y ait seulement une soupape entre le récipient et le bordé.

Quelles que soient les conditions techniques des bateaux de sport, l'art. 10, al. 1, ONI interdit l'immission de substances qui polluent l'eau ou modifient durablement ses caractéristiques. En pratique, il devrait être très difficile, en cas d'utilisation abusive, d'apporter des preuves pouvant être exploitées par un tribunal.

L'art. 108, al. 2, précisait jusqu'ici pour les bateaux de sport que la paroi des récipients des substances pouvant polluer l'eau (p.ex. carburant diesel ou matières fécales) ne devait pas faire partie de la coque du bateau. En d'autres termes, de tels récipients devaient être incorporés séparément dans le bateau. On garantissait ainsi qu'en cas de fuite, les liquides pénétraient d'abord dans la coque et non directement dans les eaux. De telles fuites peuvent se produire suite à la corrosion ou à des collisions. Les réservoirs de carburant des bateaux de sport peuvent contenir jusqu'à 1000 l, parfois même davantage. Cette protection (double enveloppe, comme pour les réservoirs enterrés servant à stocker l'huile de chauffage des maisons) sera désormais supprimée pour les bateaux de sport. Selon la directive CE, les réservoirs pour les carburants diesel peuvent faire partie de la coque. A l'avenir, cela sera aussi possible pour la Suisse.

Art. 109, al. 3: jusqu'ici, il n'était pas obligatoire de mesurer le bruit d'exploitation des bateaux homologués en Suisse lorsque leur puissance globale était inférieure à 40 kW. Cette réglementation est maintenant étendue aux bateaux qui ne sont pas homologués en Suisse. De ce fait, l'inégalité de traitement entre bateaux homologués en Suisse et bateaux non homologués dans notre pays est supprimée. L'autorité compétente peut ordonner un mesurage des émissions sonores d'exploitation lorsqu'on soupçonne que le bateau ne respecte pas la valeur-limite de 72 dB(A) fixée par l'al. 1 de l'art. 109.

Art. 134a, al. 1: la définition actuelle des bateaux de compétition comprend le terme d'espace de stockage « étanche et refermable » à bord des voiliers. Ce terme n'était pas défini dans l'ONI, ce qui a suscité des demandes de renseignements.

La définition de « étanche » qui vient d'être introduite à l'art. 2, let. b, ch. 9 a des répercussions indésirables. La majorité des petits voiliers ne dispose pas d'espaces de stockage « étanches ». Selon la formulation actuelle de l'art. 134a, de tels bateaux sont considérés comme bateaux de compétition et bénéficient de la disposition moins restrictive concernant les engins de sauvetage. Cela étant, le cercle des engins de sport nautique de compétition est trop étendu.

L'exigence actuelle relative à un espace de stockage « étanche » est remplacée par une exigence concernant un espace de stockage « étanche aux embruns et aux intempéries » (art. 2, let. b, ch. 10). De nombreux petits voiliers disposent d'un tel espace. Seuls quelques voiliers n'ont aucun espace de stockage. Ce sont généralement les bateaux qui sont employés pour les compétitions. Ils continueront d'être considérés comme bateaux de compétition au sens de l'art. 134a. Cela étant, le sens initial de la disposition est conservé.

Art. 166, al. 25: les cantons disposent d'un délai d'une année pour définir les plans d'eau et les couloirs de départ ouverts aux véhicules nautiques à moteur. Il n'existe cependant aucune obligation d'indiquer de tels plans d'eau. Une réglementation analogue a déjà été appliquée en 2001 lors de l'introduction de l'interdiction d'utiliser des kitesurfs.

Annexe 4: les panneaux d'interdiction et de signalisation pour l'utilisation des véhicules nautiques à moteur seront mis en place en rapport avec les nouvelles dispositions d'admission et d'utilisation de tels véhicules (cf. explications de l'art. 2, let. a, ch. 18, art. 37 et 54).

Annexe 15, ch.9: pour des raisons de place, il n'est pas possible d'emporter sur des véhicules nautiques à moteur les objets d'équipement qui sont prescrits pour d'autres bateaux motorisés. Le nouveau chiffre 9 fixe l'équipement minimal réduit pour les véhicules nautiques à moteur.

Annexe 33: on tient compte, ici, des nouvelles dispositions sur le mesurage du bruit des bateaux dont les moteurs de propulsion ont une puissance globale inférieure à 40 kW (cf. art. 109, al. 3).