



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Sécurité

5 août 2013

Révision du règlement de la navigation sur le Lac de Constance (RNC ; RS 747.223.1)

Rapport explicatif des modifications

Référence du dossier : 241.3/2013-07-0909/273



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/112

Art. 0.01 – Champ d'application

La situation juridique en vigueur en Autriche, en ce qui concerne le champ d'application du RNC et de la loi sur la navigation, exige que les véhicules et les conducteurs qui parcourent les parties navigables du nouveau tracé du Rhin entre l'embouchure dans le lac de Constance et le pont routier de Hard-Fussach possèdent une immatriculation et une patente conformes à la loi autrichienne sur la navigation, bien que cette section ne soit navigable qu'à partir du lac de Constance et qu'elle doive donc, du point de vue nautique, être attribuée à ce dernier. Pour mettre fin à cet état de compétences insatisfaisant, le champ d'application du RNC est augmenté de ladite section. Pour des raisons de lisibilité, la disposition est subdivisée en lettres.

Art. 0.02, let. p – Définitions

La Directive sur les bateaux de plaisance est citée dans sa version actuelle.

Art. 0.02, let. q – Définitions

La définition des substances pouvant polluer l'eau est mise à jour.

Art. 0.02, let. r – Définitions

Pour des raisons d'exhaustivité, la définition des marchandises dangereuses est complétée par l'accord ADN, plus approprié.

Chapitre IV: Titre

Les prescriptions relatives à la radiotéléphonie doivent entrer dans le RNC. Pour des raisons de systématique, il est logique de les placer au chapitre IV, dont le titre est complété.

Art. 4.05 – Radiotéléphonie

La disposition en question permet d'établir, sur le lac de Constance, un service uniformisé de réseau radio de sécurité qui sera l'un des grands garants de la sécurité de la navigation. Selon les recommandations des experts, le canal 16 est prévu à cet effet. L'obligation d'être branchés en permanence sur le canal 16 durant la course s'applique à tous les bâtiments qui doivent être équipés d'un dispositif de radiotéléphonie. L'équipement obligatoire qui correspond à cette disposition est mentionné dans le nouvel art. 13.21.

L'al. 2 régit le respect de la discipline radio.

Art. 6.01, al. 2 – Règles générales de comportement

Dans l'intérêt de la sécurité du droit et afin de préciser l'importance qu'il faut accorder aux poursuites de la conduite sous l'influence de drogues ou de médicaments – tout comme en trafic routier – les drogues et les médicaments sont ajoutés à l'énumération de l'al. 2.

Art. 6.12 – Navigation au radar

Par analogie à la réglementation en vigueur sur les voies fluviales intérieures, la disposition sur les courses au radar a été durcie : le conducteur doit désormais dans tous les cas disposer d'un permis officiel de naviguer au radar s'il veut continuer sa route par temps bouché sans réduire la vitesse



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/112

(art. 6.13, al. 2). La nouvelle réglementation ne signifie pas que le conducteur d'un bâtiment équipé d'un radar doit disposer d'une patente radar officielle, mais seulement qu'il doit réduire la vitesse – malgré le recours au radar – si les conditions de l'art. 6.12 ne sont pas remplies. De même, la disposition relative aux scruteurs (art. 6.12, al. 1, let. b et al. 2) a été alignée sur la situation juridique en vigueur sur les voies fluviales intérieures. Les bâtiments qui naviguent au radar doivent également être équipés d'un appareil radio.

Art. 6.13, al. 2 – Navigation par temps bouché, gros vent et tempête

La disposition est adaptée aux conditions actuelles. Aujourd'hui, pratiquement tous les bâtiments dont la distance entre la timonerie et la proue dépasse 15 m sont équipés d'un radar, de sorte que l'on peut supprimer la disposition qui imposait une vigie. Il est renvoyé par ailleurs au commentaire de l'art. 6.12.

Art. 8.01 à 8.03 – Interdiction de transport; exceptions

Les nouveaux art. 8.01 à 8.03 reprennent en substance l'art. 8.01 dans sa version actuelle pour les reformuler de manière plus pragmatique. L'art. 8.02 renvoie, au lieu de l'art. 8.01, al. 2, let. a et b précédemment, à l'ADN, référence plus appropriée. L'art. 8.03 aligne l'art. 8.01, al. 2, let. c actuel sur l'ADR.

Art. 11.04, al. 4 – Interdiction de se baigner, de plonger et de sauter des ponts

Les jours d'été, il arrive souvent que des personnes sautent dans le Rhin depuis les ponts, notamment dans la zone du Rhin lacustre et du cours du Rhin entre Constance et Schaffhouse. Cela peut provoquer des rapprochements dangereux entre baigneurs et bateaux, car la visibilité des conducteurs à l'approche des ponts est incomplète ou réduite. La situation est encore plus dangereuse dès que les baigneurs sont dans l'eau, car ils sont alors pratiquement invisibles pour les conducteurs. Dans l'intérêt de la sécurité des personnes et de la navigation, une interdiction de sauter des ponts est instaurée. Or elle n'est pas absolue : elle ne s'applique que lorsqu'un bâtiment approche d'un pont.

Art. 12.05, al. 2 – Examen de conducteur

Actuellement, lors de l'examen pratique du permis de conduire Lac de Constance A et D, les trois États riverains du lac de Constance appliquent différemment l'octroi d'équivalences des autorisations intérieures. Dans l'intérêt d'une exécution uniformisée et afin de créer une base juridique irréprochable, le nouvel al. 2 dispose que les détenteurs d'un certificat de capacité officiel établi par un État riverain du lac de Constance sont dispensés de l'examen pratique pour le permis de conduire A et D. Cette dispense n'est toutefois pas valable pour le permis de conduire sur le Rhin visé à l'art. 12.10.

Art. 13.05 – Bruit maximum admissible en service

La norme est citée dans sa version actuelle.



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/112

Art. 13.11d – Limitation de l'émission de particules de moteurs à allumage par compression

Des études médicales ont prouvé que de fortes nuisances dues aux poussières fines respirables, notamment aux particules de suie, provoquent des situations particulièrement dangereuses. Une des sources de poussières fines est le moteur à allumage par compression (moteur diesel). Sur le lac de Constance, la majeure partie des émissions de suie est produite par des bateaux à passagers et à marchandises commerciaux à propulsion diesel et dont le nombre d'heures d'exploitation est élevé.

Alors que les valeurs-limites de gaz d'échappement pour le monoxyde de carbone, les hydrocarbures et les oxydes d'azote ont été notablement abaissées lors de l'introduction de l'échelon 2 des valeurs-limites de gaz d'échappement RNC en 1996, la limitation des émissions de suie des moteurs à allumage par compression à l'échelon 2 est rudimentaire : seul l'indice de noircissement Bosch est utilisé. Mais aujourd'hui, il existe des systèmes hautement efficaces également utilisables en navigation, qui permettent de réduire de plus de 99 % les émissions de particules. Il y a donc lieu de prescrire la valeur-limite ad hoc et de fixer la méthode de mesure des émissions de particules au moyen de procédures harmonisées sur le plan international, comme par ex. le programme de l'UN/ECE. Les moteurs contrôlés selon ce programme et qui ne dépassent pas le nombre de particules fixé pourront être homologués sur le lac de Constance. En outre, les moteurs peuvent également être équipés de filtres à particules à condition que ces filtres figurent sur la liste de la Société autrichienne d'assurance accidents (AUVA), de la Coopérative allemande des professionnels de la construction (BGBau), de l'Office fédéral suisse de l'environnement (OFEV) et de la SUVA ou qu'ils aient suivi une procédure de contrôle équivalente.

La réglementation doit s'appliquer essentiellement à la navigation professionnelle à fort tonnage; les bateaux de sport/bateaux de plaisance et les petits bateaux à passagers ne seront pas concernés, mais, vu leur fonction de modèle, tous les bâtiments des autorités le seront. Conformément à l'art. 5 de l'ordonnance du 1^{er} mars 2006 concernant la navigation militaire (RS 510.755), les bateaux militaires peuvent être construits ou équipés en dérogation aux prescriptions civiles lorsque l'activité militaire l'exige. En font notamment partie les bateaux du corps des gardes-frontières qui doivent être équipés de moteurs spécialement conçus pour les interventions spécifiques. Il s'agit en l'occurrence de moteurs à propulseur azimutal [Z drive] qui sont caractérisés par le fait qu'ils autorisent la navigation en eaux peu profondes. Les gaz d'échappement de ce type de motorisation sont directement évacués à travers le moyeu de l'hélice dans l'eau. Vu l'état actuel de la technique, cela empêche de monter un filtre à particules puisque les gaz d'échappement sont directement mélangés à l'eau de refroidissement au niveau du moteur. Dans ce cas de figure, il convient de déroger à l'obligation d'installer un filtre à particules au sens de l'art. 13.11d RNC. Ce principe est valable tant pour les nouveaux bâtiments que pour les remotorisations.

Comme un post-équipement d'anciens moteurs pose des problèmes techniques et économiques, la réglementation ne doit s'appliquer qu'aux bâtiments immatriculés après l'entrée en vigueur de la modification pour la première fois sur le lac de Constance, ainsi qu'au remplacement de moteurs (quoique lors du remplacement d'un moteur sur un bateau multimoteur, seul le moteur neuf doit disposer d'un filtre à particules). Pour les nouvelles immatriculations, la réglementation ne s'appliquera qu'à partir de 2015 : ainsi, les nouveaux bâtiments déjà construits ou commandés à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle bénéficient d'un délai de transition. Le montage subséquent du filtre ne doit avoir lieu, lors de changements de moteur, que s'il est faisable techniquement et



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/112

supportable économiquement. Ces critères, selon la décision de la CINC, doivent être évalués en s'appuyant sur les définitions de ce binôme dans l'ordonnance ad hoc de 2010 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) :

(cf. <http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00710/03740/index.html?lang=fr>).

Art. 13.20, al. 3 à 6 – Engins de sauvetage

La nouvelle version de l'al. 3 oblige aussi les bateaux à rames qui naviguent en dehors de la zone riveraine, à l'exception des bateaux de compétition à l'aviron, à s'équiper de gilets de sauvetage. L'exception est accordée aux bateaux de compétition à l'aviron, vu le plus haut degré de responsabilité propre que l'on peut attribuer à leur équipage.

La formulation de la réglementation relative aux enfants à l'al. 4 est conforme à l'EN ISO 12402:2006.

Le nouvel al. 5, qui doit être considéré comme une *lex specialis* ad al. 3, crée une réglementation pragmatique pour les bâtiments de plaisance qui ne peuvent pas embarquer d'engins de sauvetage individuels visés à l'al. 3. Les bâtiments à rames « normaux » (dont les pédalos font partie) – qui en règle générale ne quittent pas les abords de la rive – sont dispensés de l'équipement dans la zone riveraine.

Art. 13.21 – Installations radio

Il s'agit ici de l'obligation d'équipement correspondant à la nouvelle prescription des art. 4.05 (radiotéléphonie) et 6.12 (radar). Elle s'applique à la navigation à fort tonnage et aux bâtiments des autorités et d'intervention (par analogie aux groupes de bâtiments définis à l'art. 16.01).

Art. 14.01, al. 6 – Admission

Le nouvel al. 7 rend caduc l'art. 14.01, al. 6, dernière phrase dans la version actuelle.

Art. 14.01 al. 7 – Admission

Pour des raisons de sécurité de la navigation, une longueur minimale a été fixée pour l'admission afin d'empêcher l'emploi de bâtiments motorisés trop courts.

Afin d'améliorer la lisibilité, la dernière phrase de l'actuel art. 14.01, al. 6, qui contient déjà une énumération de véhicules non admissibles, a été complétée et subdivisée; la systématique exige de faire de cette réglementation un alinéa séparé.

Art. 16.03^{bis} – Dispositions transitoires

L'al. 1 énonce la réglementation transitoire de l'obtention de la patente radar officielle selon l'art. 6.12.

L'al. 2 énonce la réglementation transitoire du transport de marchandises dangereuses autorisé selon les articles 8.02 et 8.03 et conformément au règlement (CE) n° 1272/2008.

L'al. 3 indique le délai de transition pour le remplacement d'engins de sauvetage qui ne correspondent pas à la nouvelle réglementation de l'art. 13.20 (par ex. coussins de sauvetage). Ceci permet d'une part d'établir clairement que par ex. les bouées conformes à l'ancienne EN 393:1993



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/112

peuvent toujours être utilisées comme telles après le délai de transition (parce que l'ancienne norme est matériellement équivalente à la nouvelle), et d'autre part que les bâtiments qui n'avaient pas jusqu'ici d'obligation d'être équipés d'engins de sauvetage doivent l'être immédiatement.

L'al. 4 indique le délai de transition pour l'achat et la mise en exploitation des installations radio visées à l'art. 13.21.