



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

Modification du règlement de la navigation sur le Lac de Constance (RNC)

Rapport sur les résultats de la procédure d'audition

Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/141



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/141

1. Introduction

Selon la décision des 4/5 mai 2011 de la Commission internationale de la navigation sur le Lac de Constance (CINC), l'Office fédéral des transports (OFT) a engagé, par courrier du 1^{er} juin 2011, une procédure d'audition en Suisse sur la révision du Règlement de la navigation sur le lac de Constance (RNC ; RS 747.223.1). Le délai de remise des prises de position est échu le 19 août 2011.

Outre les cantons directement concernés, SG, SH et TG, les associations et les milieux intéressés ont été invités à prendre position. Parallèlement, des procédures d'audition se sont déroulées dans les Länder d'Allemagne (Bade-Wurtemberg, Bavière) et en Autriche (Vorarlberg), sous la direction des Etats en question. La présidence de la CINC a également invité diverses organisations internationales à prendre position.

Le présent rapport rend compte des avis formulés dans les prises de position reçues en Suisse.

Le but principal de la révision était d'aligner les prescriptions du RNC relatives aux gaz d'échappement sur la directive – elle aussi en cours de révision – du Parlement européen et du Conseil relative aux bateaux de plaisance (94/25/CE¹ en relation avec la Dir. 2003/44/CE). Cette révision a notamment pour but de renforcer les valeurs-limites des gaz d'échappement des moteurs de bateaux de sport / des bateaux de plaisance (échelon 2). De plus, elle ajoute une obligation d'équiper les nouveaux bateaux commerciaux (par ex. bateaux à passagers et à marchandises) de filtres à particules diesel (FPD). Les bateaux déjà en service qui seront remotorisés feront l'objet d'un examen pour savoir si un montage subséquent de FPD est techniquement faisable et économiquement admissible. Enfin, plusieurs dispositions générales relatives à l'amélioration de la sécurité et à la fluidité du trafic sont modifiées.

2. Prises de position reçues

2.1. Vue d'ensemble

Trois gouvernements cantonaux et dix associations / milieux intéressés ont été invités à prendre position.

2.2. Cantons

Les gouvernements des cantons SH, SG et TG ont répondu. L'association des services cantonaux de la navigation (vks), organisation faîtière des services d'exécution cantonaux, a également remis une prise de position.

¹ Directive du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/141

2.3. Associations / milieux intéressés

Les associations / milieux intéressés suivants ont remis une prise de position à l'OFT:

- Société Bombardier Recreational Products US Inc., USA (BRP)
- Verband Schweiz. Importeure von Marinemotoren (VSIM)
- Association Suisse des Constructeurs Navals (ASCN)
- Fédération Suisse Motonautique (FSM)
- Interessengemeinschaft am See (IG GaS)
- Bratschi, Wiederkehr & Buob, avocats (BWB) sur mandat de la Société Grob Bootsvermietungen
- Pedalovermietung Eisenring + Neuenschwander (PV E+N)
- Police de Schaffhouse (Pol SH)

3. Évaluation

Les prises de position reçues sont résumées ci-après article par article. Si une disposition du projet n'a pas fait l'objet de prise de position, elle n'est pas mentionnée ci-après.

3.1. Généralités

La révision proposée est appréciée dans la plupart des prises de position. Il n'y a pas eu de critique de fond du projet. La modification proposée des prescriptions sur les gaz d'échappement fait notamment l'objet d'appréciations majoritairement positives.

3.2. Commentaires sur certaines dispositions du projet

Art. 4.05, Radiotéléphonie

VSIM, ASCN, FSM et IG GaS sont d'avis que les nouvelles prescriptions contribuent à augmenter la sécurité. Mais il est suggéré de ne pas exiger d'examen de radiocommunication.

TG fait observer qu'il faudrait aussi utiliser le canal 16 prévu à l'art. 4.05 pour les cas de détresse, pour lesquels il faut également prévoir qui doit exercer la surveillance et diriger les opérations.

Art. 6.01, al. 2, Règles générales de conduite

Pol SH propose de fixer la limite max. de consommation d'alcool à 0,5 pour-mille (alcoolémie non qualifiée) et à 0,8 pour-mille (alcoolémie qualifiée).



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/141

Art. 6.12, Navigation au radar

Pour VSIM, ASCN, FSM et IG GaS, le texte n'est pas clair sur un point : cette disposition doit-elle s'appliquer à tous les véhicules ou seulement à ceux qui sont utilisés commercialement ? Il est suggéré de laisser les bateaux continuer à naviguer même par visibilité réduite si le conducteur n'a pas de patente radar, mais de les obliger à réduire leur vitesse.

TG refuse d'obliger les conducteurs à obtenir une patente radar. Un permis de qualification qui énumère les connaissances nécessaires suffit. En effet, selon TG, les conducteurs, dès qu'ils possèdent une patente radar, ne sont plus obligés de réduire la vitesse de leur bateau. Il en va de même pour les conducteurs de bateaux de sport et de plaisance, ce qui n'est pas souhaitable de l'avis de TG. Il est proposé de vérifier régulièrement les connaissances. Si l'on maintient l'obligation d'obtenir la patente radar, il faudra une réglementation claire de la formation et de l'examen ad hoc. Il manque aussi une réglementation qui précise quelle autorité désigne les appareils admis sur le lac de Constance et quelle autorité est compétente pour leur homologation.

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

TG critique la suppression de l'utilisation de la boussole qui était obligatoire jusqu'ici, ce qui représente une nette détérioration de la sécurité par temps bouché. L'introduction de la boussole à l'al. 1 assure que les bateaux ne puissent pas partir sans boussole par temps bouché.

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

TG ne voit pas dans cette disposition quel domaine d'une rivière est considéré comme voie navigable. A certains endroits, il est très difficile de procéder à une signalisation des voies navigables. Les organes de surveillance auraient donc beaucoup de mal à faire respecter cette réglementation. TG propose une meilleure formulation de l'article.

SH apprécie l'intention d'interdire aux baigneurs de sauter des ponts. Mais il fait observer que ces personnes ne peuvent pas savoir exactement où se trouve la voie navigable. Il est très difficile de faire exécuter cette interdiction, et pratiquement impossible de la faire respecter dans la pratique. En juillet 2011, on a lancé une campagne de prévention en collaboration avec d'autres polices, ce qui est considéré comme suffisant dans l'intérêt de la sécurité. SH propose de renoncer à introduire cette disposition.

Pol SH fait observer que ce sont principalement des enfants et des jeunes qui sautent des ponts. La police ne pourrait que très difficilement contrôler l'interdiction et la faire respecter. Elle se réfère à la campagne de prévention précitée et propose de renoncer à introduire cette interdiction.



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/141

Art. 12.05, al. 2, Examen de conducteur

SH apprécie l'intention de libérer les détenteurs d'un certificat de capacité officiel établi par un Etat riverain du lac de Constance de passer un examen pratique pour le permis de conduire mentionné à l'art. 12.02. Mais SH tient à ce que cette exemption ne soit pas étendue à l'examen pratique supplémentaire en vue du permis de conduire pour le cours du Rhin entre Stein am Rhein et le pont routier de Schaffhausen-Feuerthalen. Il demande donc de compléter l'al. 2 en ce sens.

Art. 13.05, Bruit maximum admissible en service

VSIM, ASCN, FSM et IG GaS font observer que la norme, citée dans le projet, qui régit la mesure des émissions sonores d'exploitation n'est plus actuelle. Il est également proposé de se référer en sus à la norme ISO EN 15409-1:2008 pour prouver le respect des valeurs-limites d'émissions sonores prescrites, dans la mesure où la vitesse maximale du bateau est inférieure à 70 km/h et que le fabricant du bateau déclare que la limite prescrite n'est pas dépassée.

Art. 13.11a, Gaz d'échappement

VSIM, ASCN et IG GaS apprécient l'alignement prévu des prescriptions concernant les gaz d'échappement du RNC sur la nouvelle réglementation prévue dans la directive CE relative aux bateaux de plaisance. L'effet escompté est une accélération de l'échange des anciens moteurs et une simplification de la maintenance des moteurs et des prescriptions d'homologation et d'examen.

SG fait observer que la modification des prescriptions sur les gaz d'échappement n'équivaut pas à une reprise telle quelle des futures prescriptions sur les gaz d'échappement de la directive CE relative aux bateaux de plaisance. SG ne refuse pas l'idée d'introduire un indice d'émission pour limiter les émissions massives de moteurs, mais constate que cela équivaldrait à un obstacle supplémentaire à l'homologation de bateaux et que le lac de Constance reste un cas particulier. SG regrette que l'introduction de l'indice d'émission n'élargisse pas beaucoup le choix de moteurs par rapport à la situation actuelle (RNC échelon 2) et que cela ne simplifie pas l'homologation des bateaux pour les services d'immatriculation.

TG estime qu'il est nécessaire de remanier l'article, car l'application du RNC échelon 2 en vigueur a posé de nombreux problèmes et n'a été possible qu'en accordant des autorisations exceptionnelles. On se demande pourquoi les nouvelles dispositions de la directive CE relative aux bateaux de plaisance ne sont pas reprises. L'introduction de l'indice d'émission équivaut à une nouvelle prescription spéciale, alors qu'une reprise des prescriptions sur les gaz d'échappement de la nouvelle directive CE se traduirait par l'ouverture d'un marché plus vaste aux nouveaux moteurs de bateau. Par conséquent, l'échange des anciens moteurs se ferait plus rapidement.



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/141

SH apprécie la nouvelle version proposée des dispositions sur les gaz d'échappement dans le RNC et en attend une simplification du remplacement des anciens moteurs sur le lac de Constance par des moteurs modernes.

vks soutient en principe la direction adoptée par la révision, tout en relevant que le cas particulier « lac de Constance » doit être préservé. vks reconnaît qu'il s'agit d'une proposition de compromis, et apprécierait que, dans le domaine technique, le droit suisse s'aligne aussi précisément que possible sur celui de la Communauté Européenne.

Art. 13.11a, al. 3, let. a

VSIM, ASCN, FSM et IG GaS relèvent qu'actuellement, la plupart des moteurs hors-bord sont contrôlés selon l'échelon 1 de la limite de gaz d'échappement en vigueur de la directive CE relative aux bateaux de plaisance. Si l'on introduit le nouveau RNC échelon 3 (qui correspond au futur échelon 2 UE), il n'y aurait pratiquement plus de moteurs de faible puissance disponibles jusqu'à ce que la nouvelle directive relative aux bateaux de plaisance CE entre en vigueur. Une solution provisoire est proposée (cf. remarque ad art. 16.03). BRP produit la même argumentation.

BRP soutient par ailleurs l'introduction d'un indice d'émission dans la plage de fonctionnement de plus de 74 kW.

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

VSIM, ASCN, FSM et IG GaS proposent de ne pas obliger les petits bateaux à passagers d'une capacité inférieure ou égale à 60 personnes à monter un filtre à particules. Il y a également lieu d'y renoncer pour les bateaux munis d'un système intégré d'échappement humide (propulseur azimuthal [Z drive]). En effet, le montage des filtres poserait des problèmes techniques.

SG fait observer que, selon la formulation choisie pour cette réglementation, les nouveaux bateaux des services de sauvetage des lacs, de la police, de la pêche, des pompiers etc. devraient être équipés à l'avenir de filtres à particules. Par conséquent, les futures acquisitions de remplacement ne pourraient plus porter que sur de gros bateaux. C'est pourquoi SG propose de prendre en compte la faisabilité technique d'un équipement de filtre à particules non seulement en cas de remotorisation, mais aussi pour lesdits gros bateaux. Enfin, SG renvoie à l'instruction du DETEC du 1^{er} août 2010 sur la pose de filtres à particules sur les nouveaux moteurs à allumage par compression des bateaux destinés au transport commercial.

SH apprécie la réglementation proposée pour la pose de filtres à particules sur les bateaux, en renvoyant également à l'instruction du DETEC (cf. remarque de SG).



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/141

Art. 13.20 al. 3 et 4, Engins de sauvetage

VSIM, ASCN, FSM et IG GaS mentionnent les problèmes d'exploitation qui se poseront aux locations de bateaux à rames et de pédalos. L'entreposage, le séchage et la distribution de gilets de sauvetage sont des postes onéreux. Le loueur de bateaux ne peut pratiquement pas distinguer si un bateau se trouve dans la zone riveraine ou en dehors. Il est donc proposé de renoncer à l'obligation d'embarquer des engins de sauvetage sur les bateaux de location, à condition que ces derniers soient insubmersibles et équipés de mains-courantes ou de cordes pour les personnes passées par-dessus bord.

BWB demande de renoncer à introduire les modifications proposées du fait que la distance par rapport à la rive ne peut pas être mesurée avec l'exactitude requise et que, par conséquent, une exécution réglementaire et juridiquement sûre n'est pas possible. Par ailleurs, il n'est pas tenu suffisamment compte du caractère des pédalos et de leur utilisation. Il n'est pas possible de transformer les pédalos de manière à pouvoir embarquer des engins de sauvetage. Par conséquent, les loueurs de bateaux devraient acheter de nouveaux pédalos, ce qui serait une dépense disproportionnée par rapport au gain sécuritaire. En principe, il n'est pas nécessaire d'embarquer des engins de sauvetage, car les pédalos sont insubmersibles. PV E+N émet un avis similaire.

TG souhaite que l'exception prévue à l'al. 4 en ce qui concerne les engins de sauvetage soit restreinte aux appareils de sports nautiques de compétition. En effet, les exceptions risquent d'être étendues aux canots pneumatiques, aux pédalos et à d'autres embarcations. De plus, il y a lieu de mentionner non seulement la norme citée mais aussi l'EN 393 ou d'autres normes reconnues qui offrent le même niveau de protection.

Art. 16.03, Dispositions transitoires

VSIM, ASCN, FSM et IG GaS proposent, en se référant à la prise de position ad art. 13.11a, al. 3, d'introduire une disposition transitoire pour les moteurs de 45 kW au plus, ce qui permettra de garantir que l'offre de moteurs dans cette plage de fonctionnement soit suffisante jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle directive CE relative aux bateaux de plaisance.

Annexe C, al. 3.4.2, Valeurs-limites spécifiques aux moteurs à allumage par compression

VSIM, ASCN, FSM et IG GaS suggèrent de reprendre le tableau complet avec les limites spécifiques de gaz d'échappement de la nouvelle directive CE relative aux bateaux de plaisance, y compris les notes en bas de page.

Procédure de notification à l'OMC/AELE et à l'UE



Référence du dossier : 012.21/2013-09-18/141

Dans le cadre de la procédure de notification à l'OMC/AELE au printemps 2012, l'UE a signifié à la Suisse qu'elle considère comme une éventuelle entrave au commerce l'introduction anticipée des prescriptions sur les gaz d'échappement selon la nouvelle directive CE relative aux bateaux de plaisance (échelon 2) et ce, tant que lesdites prescriptions ne sont pas encore en vigueur dans l'UE.

Après l'embargo jusqu'au 5 avril 2013 sur l'entrée en vigueur prononcée par l'UE lors de la procédure de notification de l'Allemagne, la CINC a décidé de ne pas poursuivre pour le moment la modification prévue des prescriptions sur les gaz d'échappement dans le RNC et de ne la reprendre que lorsque les prescriptions sur les gaz d'échappement correspondantes de la directive relative aux bateaux de plaisance échelon 2 seraient entrées en force. L'indice d'émission prévu dans les nouvelles prescriptions sur les gaz d'échappement sur le lac de Constance est également critiqué, car une telle limitation n'est pas prévue dans la directive UE relative aux bateaux de plaisance. Cet indice d'émission doit remplacer la limitation actuelle de la masse absolue des gaz d'échappement rejetés par les bateaux de plaisance et de sport. L'Allemagne et l'Autriche considèrent que l'indice d'émission est fondamental et ils ne veulent pas y renoncer. Entre-temps, la délégation allemande de la CINC intervient auprès de l'UE pour obtenir une exception à l'introduction de l'indice d'émission dans le RNC.