



---

# Modification de l'ordonnance sur la navigation intérieure – rapport explicatif

---

Référence du dossier : 012.21//

## 1. Objet

La réforme des chemins de fer 2 a donné lieu entre autres à des adaptations de l'ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses (ONI). La présente révision met l'accent sur trois domaines. Il s'agit d'une part de fixer des valeurs-limite d'alcoolémie déterminant l'incapacité de conduire, et d'autre part, grâce à l'homologation d'appareils radar et de navigation par satellite (Satnav) comme instruments de navigation et aux dispositions d'homologation ad hoc, de permettre aux bateaux qui en sont équipés de naviguer même par temps bouché. De plus, l'interdiction du kitesurf introduite en 2001 en dehors des plans d'eau autorisés par les autorités est abolie suite à une motion des Chambres fédérales de la fin de 2012. Par ailleurs certaines prescriptions sont adaptées aux exigences d'une exécution correcte.

## 2. Situation initiale

### 2.1 Incapacité de conduire en navigation intérieure

Ces dernières années, les cantons ont demandé à la Confédération de définir la notion d'état d'ébriété lors de la conduite d'un bateau sous l'influence de l'alcool au moyen de valeurs-limite claires d'alcoolémie. Jusqu'ici la législation n'indiquait pas à partir de quelle concentration d'alcool dans le sang l'état d'ébriété était constaté. Les services cantonaux de navigation ont apparemment appliqué jusqu'ici le plus souvent les valeurs-limite du transport routier par analogie. Or il n'a pas été possible de parvenir à une application uniformisée aussi bien en procédure pénale qu'en procédure administrative. Il n'était donc pas garanti que l'effet préventif contre l'état d'ébriété à la barre d'un bateau soit optimal.

Le Parlement, par décision du 16 mars 2012, a créé une nouvelle compétence de délégation dans la LNI. Le Conseil fédéral peut désormais fixer un niveau d'alcoolémie au-dessus duquel on peut parler d'état d'ébriété ; il fixera également une alcoolémie qualifiée à partir de laquelle une peine plus sévère est prononcée.

Les valeurs-limite d'alcoolémie imposées aux personnes qui conduisent un bateau à titre professionnel, participent à sa conduite ou exercent un service nautique à bord, seront plus basses que dans le domaine de la navigation de sport et de plaisance. En effet, le potentiel



Référence du dossier : 012.21//

de mise en danger – passagers à bord – y est tendanciellement plus élevé que dans le domaine de la navigation de plaisance.

Comme dans la réglementation du transport routier, le Conseil fédéral fixera par la même occasion des valeurs-limite pour la consommation de substances (stupéfiants et médicaments) qui diminuent la capacité de conduire.

## **2.2 Utilisation d'appareils radar et Satnav**

Les appareils Satnav sont des dispositifs qui permettent de déterminer la position géographique d'un bateau au moyen de signaux de satellites. Le système le plus connu est le GPS (USA). Il coexiste avec le système russe GLONASS et le système européen Galileo. Ces appareils sont destinés à remplacer dans les cinq ans la navigation « à l'estime » très répandue en Suisse, un procédé nautique classique avec chronomètre, compas et livre des courses au compas. Plus tard sont apparus les premiers appareils radar, qui signalent les rives et les objets flottants même par temps bouché. Ces dernières années, les appareils Satnav se sont établis : il convient de tenir compte de cette évolution dans le domaine de la navigation intérieure.

Les radars et appareils Satnav sont de plus en plus utilisés en navigation professionnelle pour naviguer par temps bouché (chute de neige, forte pluie ou brouillard). Jusqu'ici toutefois, il n'existait pas de bases légales pour la conduite dans ces conditions difficiles ; la présente révision de l'ONI comble cette lacune. Elle définit la notion de « navigation au radar », décrit les conditions d'homologation des appareils et fixe les exigences imposées aux personnes (conducteurs/observateurs) qui les utilisent. Comme c'était le cas jusqu'à présent, les bateaux peuvent quitter le port à condition d'être équipés d'un compas, d'un appareil Satnav ou d'un radar ainsi que des dispositifs requis pour l'envoi des signaux visuels et sonores prescrits. Ils doivent toutefois adapter leur vitesse en fonction de la visibilité. En revanche, les bateaux équipés d'un radar homologué, d'un indicateur de vitesse de giration, d'un appareil Satnav et d'un appareil de radiotéléphonie peuvent, grâce à ces appareils, naviguer à une vitesse plus élevée que ne le permet la visibilité ; autrement dit, ils naviguent au radar. Cet équipement est obligatoire pour les bateaux en service régulier qui circulent selon un horaire.

Les bateaux qui ne sont pas équipés pour la navigation par temps bouché et qui se trouvent sur une voie d'eau lorsque le temps se bouche doivent rejoindre aussi rapidement que possible la rive ou un port.

Une navigation au radar sûre présuppose que les conducteurs peuvent communiquer les uns avec les autres via la radiotéléphonie. Par conséquent, les bateaux naviguant au radar doivent être équipés d'un appareil radio doté d'un canal OUC 16, canal attribué en accord avec l'OFCOM.



Référence du dossier : 012.21//

Les appareils radar et les indicateurs de vitesse de giration utilisés pour la navigation au radar doivent disposer d'une homologation de type selon les prescriptions ad hoc du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ou d'un agrément de type CE ainsi que d'une déclaration de conformité CE du fabricant selon la directive UE 96/98/CE.

Les conditions minimales à remplir par les appareils Satnav sont fixées à l'annexe 34 de l'ONI. Elles sont alignées sur les standards des appareils pour l'usage semi-professionnel.

Le marché propose de plus en plus d'appareils qui réunissent plusieurs fonctions (par ex. radar et Satnav). L'art. 55a, al. 4, tient compte de cette circonstance : les appareils multifonctionnels sont reconnus et admis s'ils satisfont aux exigences de l'art. 133.

Parallèlement aux exigences imposées aux appareils sur les bateaux, les voies d'eau doivent également être pourvues d'équipements radar, dans la mesure où la sécurité de la navigation l'exige. Cette tâche incombe aux cantons, auxquels la LNI confère la souveraineté sur les voies d'eau. Les prescriptions relatives aux équipements de signalisation sont alignées sur celles de la navigation sur le Rhin. Sur le Rhin, les prescriptions du CEVNI sont appliquées (y compris les indications de taille etc.). En navigation intérieure, pour des raisons de coûts, on utilise parfois des signaux plus petits. Un délai de transition de cinq ans est prévu pour permettre aux parties concernées de vérifier la nécessité d'équiper une voie d'eau et, le cas échéant, de procéder aux travaux nécessaires.

### **2.3 Patente radar / autorisation de naviguer au radar**

Les conducteurs qui naviguent par temps bouché à une vitesse adaptée aux conditions de visibilité tout en utilisant un radar à titre d'aide à la navigation doivent être familiarisés avec l'appareil et savoir interpréter dans une mesure suffisante les informations que fournit l'écran radar. Un examen ou un document officiel n'est pas nécessaire.

Les conducteurs/observateurs d'un bateau navigant au radar doivent posséder soit une patente radar officielle soit une autorisation officielle de naviguer au radar. La patente radar officielle est valable sur toutes les voies d'eau suisses y compris les eaux frontalières, l'autorisation officielle de naviguer au radar en revanche seulement sur les voies d'eau sur lesquelles la formation et l'examen ont eu lieu. Pour obtenir une patente radar officielle, il faut avoir fréquenté un cours de navigation au radar et réussi un examen. Les cours et les examens peuvent être organisés par des organisations reconnues uniquement par l'Office fédéral des transports (OFT). Les autorisations officielles de naviguer au radar sont octroyées par l'autorité compétente (la Confédération ou le canton) sur la base d'une formation au sein de l'entreprise, laquelle ne peut être donnée que par des détenteurs de patente radar officielle.

#### **2.3.1 Avantages / inconvénients**



Référence du dossier : 012.21//

Les indicateurs de vitesse de giration, les radars et les appareils Satnav permettent une navigation précise indépendamment d'influences extérieures telles que les courants et le vent. Les facteurs tels que l'obscurité ou une mauvaise visibilité (fortes précipitations, neige, brouillard) ne compromettent pas le fonctionnement des appareils Satnav modernes. De plus, lors d'une manœuvre homme à l'eau, la position dans laquelle l'alarme a été déclenchée peut être enregistrée sur l'appareil. Le retour au lieu de l'accident est calculé et représenté visuellement. L'influence du mauvais temps sur les images des radars est plus faible si ceux-ci sont contrôlés et homologués selon des standards de haut niveau.

Mais la navigation par satellite ne peut pas exclure complètement les dangers. Par exemple, dans de très rares cas, il se peut qu'une position ne soit pas indiquée correctement, ou que les signaux de satellites soient défaillants ou défectueux. Il incombe au conducteur de vérifier en permanence la position du bateau, ce à quoi l'appareil radar sert également.

### **2.3.2 Organismes notifiés en Suisse, comparaison avec le droit européen**

En Suisse, aucun organisme n'a encore été notifié selon la dir. UE 96/98 pour l'examen des équipements de bateaux tels que les appareils radar. Ce n'est pas étonnant, vu l'importance de la tâche et le fait que l'industrie maritime de la Suisse, pays enclavé, est d'une importance négligeable. On ne s'attend pas à ce qu'un organisme notifié y soit mis en place. Il n'est donc pas prévu pour l'instant de fixer l'équivalence de la dir. 96/98 (équipement de bateaux) par une inscription dans l'accord sur la reconnaissance réciproque des évaluations de la conformité avec l'UE.

Les conditions minimales fixées pour les appareils Satnav par le projet de révision visent à garantir que les principales fonctions de navigation et de sécurité (par ex. enregistrement des itinéraires et des *waypoints*) sont assurées. Mais il n'est pas exigé que ces appareils disposent d'un agrément de type (dir. UE 96/98/CE) ni d'une homologation de type. Les exigences auxquelles doivent satisfaire ces appareils en vue de la navigation sur les eaux suisses, dont les dimensions sont plutôt restreintes, sont moins strictes que les exigences européennes.

### **2.3.3 Prescriptions du droit des télécommunications**

Le 31 octobre 2012, le Conseil fédéral a décidé qu'aucune concession ne serait plus requise pour l'utilisation de radars sur les bateaux et autres applications. Poursuivant la série de libérations commencée, il a ainsi exempté ces appareils du régime de la concession à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013. Même si l'on renonce à octroyer des concessions aux appareils radar, plusieurs dispositions légales restent valables également pour eux. Il s'agit notamment de la loi du 30 avril 1997 sur les télécommunications (LTC ; RS 784.10), de l'ordonnance du 18 novembre 2009 sur la compatibilité électromagnétique (OCEM ; RS 734.5) ainsi que de l'ordonnance du 14 juin 2002 sur les installations de télécommunication (OIT ;



Référence du dossier : 012.21//

RS 784.101.2). Cela peut impliquer par ex. que l'OFCOM contrôle par sondage la conformité des appareils radar ou qu'il les inspecte en cas de dérangement signalé.

Les appareils Satnav sont des appareils récepteurs qui, exceptionnellement, ne sont pas assujettis aux prescriptions du droit des télécommunications.

#### **2.4 Levée de l'interdiction du kitesurf**

Le 13 juin 2012, H. Hess, Conseiller aux Etats, a déposé la motion 12.3496 intitulée « Traiter le kitesurf à égalité avec d'autres sports nautiques ». Six conseillers nationaux ont également déposé des motions de teneur analogue. La motion de H. Hess a été adoptée le 20 septembre 2012 au Conseil des Etats et le 14 décembre 2012 au Conseil National. Elle demande que les dispositions qui régissent le kitesurf dans l'ONI soient adaptées de manière que l'utilisation de kitesurfs ne requière plus de plans d'eau spéciaux autorisés par les autorités. La pratique du kitesurf devra respecter les mêmes éventuelles restrictions que celle du ski nautique, de la planche à voile ou d'appareils similaires. La motion mentionne d'éventuelles restrictions telles que la sécurité, le repos nocturne, la visibilité ou la pollution de l'environnement.

L'adoption de la motion du Conseiller aux Etats H. Hess se traduit par un mandat au Conseil fédéral de procéder aux adaptations requises de l'ONI. La mise en œuvre de la motion devra laisser aux cantons assez de temps pour adapter le cas échéant leurs réglementations basées sur l'ONI, c'est pourquoi il est proposé de décaler de deux ans l'entrée en vigueur de la modification des dispositions ad hoc dans l'ONI. Outre la levée proprement dite de l'interdiction du kitesurf, la présente modification entraîne l'adaptation de quelques dispositions détaillées, telles que la définition du terme en soi et l'abrogation de la limitation de la longueur des cordes de traction et de manœuvre.

#### **2.5 Adaptation d'autres prescriptions**

La révision de l'ONI servira aussi à modifier des prescriptions dont l'exécution a posé des problèmes au cours des dernières années, ou dont les conditions-cadre ont changé. Il s'agit entre autres des prescriptions sur le déclenchement de l'avis de gros vent ou de tempête, de la reconnaissance de permis de conduire étrangers ou internationaux lors de séjour provisoire du titulaire de permis en Suisse (par ex. vacances). Un renvoi aux normes européennes relatives aux engins de sauvetage et les prescriptions en matière d'engins de sauvetage sur les rafts sont également mis à jour.

### **3. Commentaires de certaines dispositions**

**Art. 2, let. a, ch. 16**



Référence du dossier : 012.21//

La définition du terme « kitesurf » a été révisée et en partie adaptée à celle du terme « planche à voile ». Cette adaptation n'a toutefois aucune répercussion sur la pratique de ce sport.

**Art. 2, let. b, ch. 11**

« Appareil Satnav » est un terme générique et recouvre les appareils des systèmes GPS, GLONASS et Galileo (probablement à partir de 2014).

Vu qu'il existera bientôt trois systèmes globaux de navigation par satellite (GPS, GLONASS et Galileo, cf. 1.2.2), le terme choisi est générique et recouvre les trois systèmes.

**Art. 2, let. d, ch. 2 et 3**

L'ancien renvoi à l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV ; anc. RS 745.11) à propos de la définition du terme « transport professionnel » doit être modifié car cette ordonnance a été abrogée par la promulgation de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1). Il n'y a pas de modification de fond.

La définition de « navigation au radar » correspond à celle du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RS 747.224.111). En vue d'une délimitation ultérieure, la définition est complétée en ce sens qu'un bateau équipé pour la navigation au radar peut adopter, vu les instruments disponibles, une vitesse plus élevée que ce que permettent les conditions de visibilité. Bien entendu, il incombe au conducteur d'adapter sa vitesse de navigation aux circonstances, même lorsqu'il navigue au radar.

**Art. 37, al. 3 et 6**

L'al. 3 mentionne désormais le wakesurfing. Il s'agit d'un sport similaire au ski nautique. Les signaux déjà mis en place afin d'indiquer, dans les zones riveraines, les couloirs de départ destinés au ski nautique sont désormais également valables pour le wakesurfing.

La disposition actuelle permettant de signaler les plans d'eau sur lesquels le kitesurf est autorisé n'est plus nécessaire, vu la levée de l'interdiction du kitesurf conformément à l'art. 54, al. 2<sup>bis</sup>. Par contre, les autorités compétentes ont désormais la possibilité de réserver, dans les zones riveraines, des couloirs de départ au kitesurf (art. 54, al. 2<sup>ter</sup>) et de les indiquer par les signaux E.5<sup>ter</sup> indiqués à l'annexe 4 de l'ONI.

**Art. 39**

La navigation au radar exige que les obstacles nautiques et les dangers (par ex. ponts) soient marqués dans les règles de l'art par des réflecteurs radar, dans la mesure où la sécurité l'exige. Cela permet de visualiser les obstacles sur l'écran radar des conducteurs. Les signes de signalisation à utiliser figurent à l'annexe 4. Il s'agit de signes normés conformément au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RS 747.224.111).



Référence du dossier : 012.21//

En règle générale, le canton est propriétaire des objets tels que les ponts. Mais il peut s'agir par exemple aussi d'une installation de débarquement qu'il est nécessaire de marquer pour une localisation fiable. Une telle installation de débarquement n'est pas forcément propriété du canton.

#### **Art. 40            Signaux d'avis de tempête**

Sur recommandation de l'Office fédéral de météorologie et de climatologie (MétéoSuisse), les critères d'émission d'un avis de gros vent ou de tempête ont été adaptés aux valeurs actuelles ; les vitesses du vent sont indiquées en nœuds et en km/h.

#### **Art. 40a            Incapacité de conduire**

En matière de consommation d'alcool, les **al. 1 et 2** imposent aux conducteurs les mêmes valeurs-limite qu'en transport routier. Cette assimilation au transport routier s'imposait du fait que de nombreux conducteurs arrivent ou repartent en voiture. Pour des raisons de sécurité du droit ainsi que de simplicité de l'exécution par les organes de police communaux et cantonaux, il convient de fixer les mêmes valeurs-limite.

Aux termes de l'art. 52 du Code pénal, l'autorité compétente renonce à poursuivre une personne, à la renvoyer devant le juge ou à lui infliger une peine si sa culpabilité et les conséquences de son acte sont peu importantes. Sur la base de cette disposition, les autorités compétentes peuvent, dans des cas particuliers et selon les circonstances, renoncer à poursuivre une personne, par ex. pour conduite de canots pneumatiques non motorisés, d'engins de plage ou de bateau à pagaies en état d'ébriété à condition qu'il n'y ait pas eu de mise en danger concrète.

Le conducteur d'un bateau est la personne qui exerce effectivement l'autorité sur ce bateau, au sens de l'art. 16, al. 2, LNI. Une personne ne participe à la conduite d'un bateau que lorsqu'elle pilote le bateau à la place du conducteur.

Le stationnement et l'ancrage en eaux libres font également partie de la conduite d'un bateau, car celui-ci pourrait devoir être déplacé en cas de danger. Ainsi le conducteur doit être à tout moment en mesure de manœuvrer le bateau, par ex. si les prévisions météorologiques sont incertaines. Seuls les bateaux amarrés au port, à la rive ou à une place d'amarrage officielle ne sont pas considérés comme conduits.

L'**al. 2** dispose que l'incapacité de conduire est établie à partir d'une valeur-limite de 0,10 pour-mille du poids corporel, ce qui équivaut de facto à une interdiction de consommer de l'alcool. Des études sur la consommation d'alcool ont montré que la somnolence augmente et que l'attention diminue à partir de 0,10 pour-mille du poids corporel. C'est pourquoi la



Référence du dossier : 012.21//

nouvelle limite à respecter par les personnes qui conduisent à titre professionnel un bateau à passagers ou à marchandises, qui participent à sa conduite ou qui exercent un service nautique à bord est plus basse que pour les autres conducteurs.

Les conditions de travail et les responsabilités particulières de ce groupe de personnes justifient ce durcissement par rapport aux autres conducteurs. Cette valeur-limite est déjà valable aujourd'hui pour les personnes suivantes: conducteurs du transport routier des voyageurs, au bénéfice d'une concession, ou du transport transfrontalier sur autorisation, professeurs de conduite sur la route, personnel chargé d'activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire et équipages des entreprises de navigation à concession fédérale (cf. art. 44, al. 4, ordonnance sur la construction des bateaux, OCB ; RS 747.201.7).

La valeur-limite d'alcoolémie est fixée à 0,10 pour-mille pour des raisons médicales et de métrologie. Le corps humain contient toujours des traces d'alcool par production propre ou il peut produire une alcoolémie minime par consommation d'aliments à faible taux d'alcool (fruits en fermentation, bière sans alcool). Quant à l'aspect métrologique, on peut supposer que la limite analytique de la tolérance zéro se situe à 0,10 pour-mille. Les méthodes de mesure actuelles permettent d'attester avec certitude une telle alcoolémie.

Les activités des matelots et des mécaniciens au bénéfice d'une formation adéquate sont considérées comme service nautique.

Selon l'*al. 3*, l'alcoolémie qualifiée correspond à une valeur de 0,80 pour-mille ou plus, cas dans lequel on prononce une peine privative de liberté allant jusqu'à trois ans ou une peine pécuniaire au lieu d'une amende.

L'*al. 4* énumère les substances qui diminuent la capacité de conduire, les mêmes que dans le transport routier.

La réglementation de l'*al. 5* est en substance la même que pour le transport routier.

#### **Art. 40b - o**

Le contrôle de la capacité de conduire, les mesures d'interdiction d'exercer un service nautique et le retrait de permis ont été rédigées par analogie à la réglementation routière, avec les adaptations terminologiques qui s'imposaient pour la navigation. La réglementation relative aux bateaux à usage professionnel correspond à celle des conducteurs de véhicules moteurs des entreprises ferroviaires.

Le législateur avait déjà établi dans la loi sur la navigation intérieure (LNI) la différenciation entre bateaux à moteur et bateaux sans moteur.

#### **Art 40c**



Référence du dossier : 012.21//

En conséquence de la modification de l'ONI, il faudra adapter le champ d'application de l'ordonnance du DFJP du 28 mai 2011 sur les instruments de mesure d'alcool dans l'air expiré (OIAA). L'art. 2 OIAA devra mentionner la conduite sous l'emprise de l'alcool selon l'art. 40a, al. 1, ONI.

**Art 40m**

Seul le permis de conduire des bateaux est saisi.

**Art 40p**

Si, dans le domaine de la navigation de plaisance, la saisie de permis a lieu entre octobre et mars, c.-à-d. en dehors de la saison de navigation proprement dite, la mesure n'a pas l'effet éducatif voulu.

**Art. 41, al. 3**

Cette disposition a été déplacée dans l'art. 24a de la LNI et élargie.

**Art. 44, al. 1, let. b et f**

Cette disposition redéfinit certaines règles de priorité entre les embarcations. Les bateaux à passagers qui n'ont pas le statut de bateaux en service régulier sont assimilés à des bateaux à marchandises en ce qui concerne la priorité. Les véliplanchistes sont assimilés aux pratiquants du kitesurf. Ceux-ci doivent éviter tous les autres bateaux. Ces priorités sont réglées selon le principe que les bateaux plus faciles à manœuvrer s'écartent des bateaux moins maniables.

**Art. 54, al. 1, 2, 2<sup>bis</sup> et 2<sup>ter</sup>**

Dans les al. 1 et 2, le wakesurfing est assimilé au ski nautique, ces deux sports étant très proches. Les deux sont désormais soumis aux mêmes restrictions locales et temporelles.

Conformément à la motion précitée sur le kitesurf, l'al. 2<sup>bis</sup> est abrogé de sorte que les kitesurfs pourront évoluer sur toutes les voies navigables suisses à condition de respecter les autres règles de circulation en vigueur. Sur les eaux frontalières (lac de Constance, lacs du Tessin et lac Léman), certaines dispositions sont dérogoires. Mentionnons ici que, conformément à l'art. 3 de la LNI (RS 747.201), les cantons ont la souveraineté sur les voies d'eau. Ils peuvent, si l'intérêt public ou la protection de biens importants le requièrent, interdire ou restreindre la navigation sur leurs voies d'eau. Les conducteurs de kitesurfs doivent donc toujours respecter les éventuelles restrictions ad hoc que les cantons promulguent sur la base de la LNI.



Référence du dossier : 012.21//

L'al. 2<sup>ter</sup> investit les autorités compétentes du pouvoir de restreindre le kitesurf en zone riveraine à des couloirs de départ officiels et signalés en tant que tels. Cette disposition vise à garantir que les autorités compétentes puissent interdire le kitesurf sur des eaux sensibles (par ex. zones riveraines situées dans des zones de protection de l'avifaune).

L'abrogation de l'art. 54, al. 2<sup>bis</sup> requiert également l'abrogation des dispositions transitoires de l'art. 166, al. 17 en vigueur jusqu'ici.

#### **Art. 55            Navigation par temps bouché**

Les dispositions relatives à la navigation par temps bouché sont remaniées. Certaines parties de la réglementation en vigueur sont reprises sans changement. Ce qui est nouveau, en revanche, c'est que tous les bateaux doivent réduire leur vitesse de course par temps bouché en fonction des circonstances, compte tenu toutefois de l'équipement de navigation d'un bateau lors du choix de la vitesse appropriée. L'évaluation incombe au conducteur responsable. Lorsque le temps se bouche, les bateaux qui ne sont pas équipés pour la navigation par temps bouché doivent rejoindre un port ou la rive aussi rapidement que possible. Cela correspond aux normes internationales à respecter dans de telles situations. Enfin, une nouvelle règle de comportement est instaurée pour les conducteurs qui localisent un bateau au moyen de l'appareil radar mais ne peuvent pas établir de contact avec lui.

La disposition de l'al. 5 se trouvait jusqu'ici à l'art. 55, al. 3 et celle de l'al. 6 se trouvait à l'art. 57, al. 2.

#### **Art. 55a           Sortie par temps bouché**

Cet article contient les conditions que doivent remplir les bateaux pour sortir par temps bouché. En principe, tout bateau qui sort par temps bouché doit être équipé des dispositifs requis pour l'envoi des signaux visuels et sonores prescrits, comme c'était le cas jusqu'à présent.

Les bateaux qui sortent par temps bouché et qui doivent adapter leur vitesse aux conditions de visibilité doivent au moins être équipés d'un compas, d'un appareil Satnav ou d'un radar. Ces appareils ne doivent pas satisfaire à des exigences de qualité précises. Les conducteurs de bateau ne sont pas non plus tenus de disposer d'une qualification particulière pour utiliser ces appareils, notamment les radars.

Lorsqu'un bateau est équipé d'un radar, d'un indicateur de vitesse de giration, d'un appareil Satnav et d'un appareil de radiotéléphonie, il peut naviguer à une vitesse plus élevée que celle qui serait permise uniquement pour naviguer à vue. Dans ce cas, le conducteur du bateau doit être titulaire d'une patente radar ou d'une autorisation de naviguer au radar ; l'appareil radar ainsi que l'indicateur de vitesse de giration doivent avoir été contrôlés selon des critères précis. Le bateau navigue alors au radar au sens de la définition de l'art. 2, let. d ch. 3.



Référence du dossier : 012.21//

La future réglementation prévoit que les utilisateurs d'appareils radar, après avoir passé l'examen, sont eux-mêmes responsables de la tenue à jour de leurs connaissances de la commande de l'appareil et de leur savoir-faire, ce qui est valable également par analogie pour les appareils Satnav.

La radiocommunication sur les voies d'eau suisses est une radiocommunication mobile terrestre (ni de haute mer ni de navigation intérieure). Par conséquent, les installations pour le réseau radio de sécurité sur le canal 16 OUC et la radiocommunication à usage professionnel sur les voies d'eau suisses doivent utiliser exclusivement des appareils radio professionnels de la radiocommunication mobile terrestre.

**Art. 55b      *Navigation au radar pour bateaux en service régulier***

Les bateaux en service régulier (art. 2, let. a, ch. 7, ONI) circulant selon un horaire doivent être équipés des appareils requis pour la navigation au radar. Le motif de ces exigences plus strictes est que ces bateaux sont destinés à l'usage professionnel et tenus de respecter des horaires, indépendamment des conditions de visibilité. Mais il n'en reste pas moins que la prudence est de rigueur, vu que les ouvrages d'art critiques ou les sections de la voie d'eau ne sont pas tous marqués par des signaux radar (délai de transition).

**Art. 57      *Utilisation de radars et d'appareils Satnav***

Les conducteurs de bateaux qui naviguent au radar doivent désormais être détenteurs d'un permis de conduire et d'une patente radar officielle ou d'une autorisation officielle de naviguer au radar. Il en va de même pour les personnes que le conducteur responsable engage comme observateurs. Les conducteurs des autres bateaux (qui ne naviguent pas au radar) ne sont pas tenus de disposer de qualifications spéciales.

**Art. 57a      *Utilisation de l'appareil radiotéléphonique sur le canal 16 OUC***

Cet article régit la communication lors de la navigation au radar : il contient les dispositions d'utilisation du canal radiotéléphonique 16 OUC.

La fréquence 156.800 MHz sert en Suisse de canal professionnel aux services de sauvetage sur les lacs. L'OFCOM a approuvé une utilisation supplémentaire de ce canal pour les messages nécessaires à la sécurité de la navigation sur les eaux intérieures. La communication radio par ce canal doit être limitée strictement aux messages nécessaires à la sécurité (par ex. coordination des caps). Les autres messages de bateau à bateau doivent passer par les canaux usuels de radiocommunication à usage professionnel prévus à cet effet.

L'utilisation du canal 16 OUC est soumise, comme celle des canaux de radiocommunication à usage professionnel, à l'obligation d'obtenir une concession. Les compagnies de navigation auxquelles ce canal n'a pas encore été attribué ou dont les bateaux n'étaient pas



Référence du dossier : 012.21//

équipés de la radiocommunication jusqu'ici doivent déposer une demande de concession à l'OFCOM avant le montage des installations.

**Art. 77a - 77d**

Ces dispositions ont été reprises par analogie de celles de la route, avec les adaptations terminologiques qui s'imposaient pour la navigation.

**Art. 79, al. 3**

La formulation de cette disposition a été remaniée afin de préciser que l'allègement relatif à la catégorie de permis de conduire ne concerne que les conducteurs de bateaux titulaires de l'admission au transport professionnel de douze voyageurs au plus. Les conducteurs de bateaux titulaires de l'admission pour plus de douze personnes mais qui ne transportent que douze personnes au plus ne profitent donc pas dudit allègement.

**Art. 79a**      **Champ d'application de la patente radar et de l'autorisation de naviguer au radar**

Cette disposition détermine le domaine de validité de la patente radar et de l'autorisation de naviguer au radar.

**Art. 82, al. 5 et 6**

L'al. 5 est augmenté du permis de conduire de catégorie B. L'al. 6 est abrogé.

**Art. 84**      **al. 2 et 2<sup>bis</sup>**

L'al. 2 relatif à l'établissement des permis de conduire est complété par la patente radar officielle et par l'autorisation officielle de naviguer au radar. Le nouvel al. 2<sup>bis</sup> précise que toute personne physique ne peut posséder qu'un seul permis de conduire. En effet, il y a eu par le passé des problèmes liés à des personnes qui possédaient à la fois un permis de conduire cantonal et un permis de conduire fédéral.

**Art. 87**      **Examen théorique en vue de l'obtention du permis de conduire**

La précision du titre était nécessaire puisqu'après l'introduction de la patente radar et de l'autorisation de naviguer au radar, il existe désormais deux autres permis officiels.

**Art. 88**      **Examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire**

Cf. motivation de l'art. 87.

**Art. 88a**      **Obtention de la patente radar et de l'autorisation officielle de naviguer au radar**

Ce nouvel article s'adresse aux conducteurs qui pratiquent la navigation au radar.



Référence du dossier : 012.21//

Les conducteurs doivent connaître suffisamment la performance et les limites des appareils radar ainsi que leur manipulation pratique. La preuve de la qualification est apportée par la patente radar officielle et par l'autorisation officielle de naviguer au radar, formations équivalentes toutes deux introduites dans l'ONI. L'équivalence ne se rapporte pas aux connaissances à acquérir mais à l'application pratique requise pour la navigation au radar par temps bouché. La formation et l'examen sont assurés par une organisation (patente radar) ou par une entreprise (autorisation de naviguer au radar) reconnues par l'OFT. Le conducteur démontre ses connaissances et son savoir-faire lors d'un examen théorique et d'un examen pratique.

Les examens font l'objet d'un procès-verbal. Le procès-verbal d'examen est présenté à l'autorité compétente (canton ou Confédération) pour établissement de la patente radar officielle ou de l'autorisation officielle de naviguer au radar. L'autorisation est inscrite sous forme d'un code dans le permis de conduire (cf. ONI annexe 5, modèles 1 et 2). Afin de ne pas accroître la charge administrative, les patentes radar et les autorisations de naviguer au radar ne prennent pas de forme propre.

Enfin, l'OFT se voit investi de la compétence d'agréer les organisations qui effectuent les cours et les examens de radar en vue de l'acquisition de la patente radar officielle.

**Art. 89, al. 1**

Le processus de répétition de l'examen pour obtenir le permis de conduire est étendu à la patente radar officielle et à l'autorisation officielle de naviguer au radar.

**Art. 91, al. 3**

La reconnaissance actuelle des permis de conduire étrangers lors de séjours provisoires du titulaire de permis en Suisse s'est avérée être une pratique restrictive, voire dommageable au tourisme. Déjà à l'heure actuelle, les détenteurs de ces permis peuvent, lorsqu'ils séjournent provisoirement en Suisse, conduire un bateau du type pour lequel ils possèdent une autorisation de leur pays d'origine (permis de conduire national ou international conformément à la Résolution ECE n° 40, quel que soit le domaine de validité : eaux intérieures, eaux côtières ou haute mer). L'actuelle exigence de réciprocité pour les détenteurs de permis de conduire suisses est caduque. Dans la pratique, il s'est avéré que la plupart des pays entrant en ligne de compte appliquent aux vacances des règles tout aussi libérales. Toutefois, pour garantir un standard minimum et les mêmes exigences pour les détenteurs de permis suisses et étrangers, l'âge minimal requis des personnes étrangères pour la catégorie de bateau concernée est le même qu'en Suisse (cf. art 82).

**Art. 91a, al. 6**

Il s'est avéré dans la pratique que la disposition de l'al. 6, selon laquelle un échange de permis de conduire étranger contre un permis suisse impose un marquage « non valable »



Référence du dossier : 012.21//

du permis étranger n'était guère applicable, d'autant plus que, depuis quelque temps, les permis étrangers sont de plus en plus établis au format carte de crédit. Les cantons ont cessé depuis longtemps d'appliquer cette disposition. C'est pourquoi l'al. 6 est abrogé.

**Art. 91b      *Reconnaissance de patentes radar étrangères***

Cet article décrit les conditions de reconnaissance des patentes radar étrangères.

**Art. 101      *al. 5***

Les examens périodiques des bateaux de sport et de plaisance ont lieu dans l'eau. La nouvelle disposition de l'al. 5 confère explicitement à l'autorité compétente le pouvoir de décider si un examen périodique doit avoir lieu dans l'eau ou à sec. S'agissant des autres bateaux, l'autorité compétente décide au cas par cas. Cette décision peut revêtir de l'importance par ex. pour les grands bateaux ou les appareils flottants s'il n'est pas possible de déterminer ou d'évaluer leur état avec suffisamment d'exactitude par un examen dans l'eau (par ex. par un plongeur).

**Art. 107a      *al. 5 et 6***

Ces alinéas sont abrogés, les réglementations qu'ils contiennent étant désormais réglées à l'art. 134, al. 5. Ainsi les dispositions sur les engins de sauvetage sont réunies dans un seul article. Il n'y a aucune modification matérielle.

**Art. 133      *Exigences auxquelles doivent satisfaire les indicateurs de vitesse de giration, les radars et les appareils Satnav***

La preuve de la performance et de la qualité de l'indicateur de vitesse de giration et des appareils radar est donnée par un examen de type (homologations de type) basé, pour les rivières et les canaux, sur les prescriptions ad hoc de la CCNR<sup>1</sup> (annexe M du Règlement de visite des bateaux du Rhin du 18 mai 1994<sup>2</sup>, Homologation de type). Sur les lacs, les indicateurs de vitesse de giration et les appareils radar immatriculés pour la haute mer et le cabotage (directive relative aux équipements marins 96/98/CE) peuvent également être reconnus. Dans ce cas, un agrément de type CE ainsi qu'une déclaration de conformité CE du fabricant sont requis pour l'homologation. Au moins un appareil radar par exemple est déjà certifié sur un bateau à passagers du Léman selon cette directive UE. L'organisme notifié est dans ce cas l'Office fédéral de la navigation maritime et de l'hydrographie de Hambourg.

---

<sup>1</sup> Commission centrale pour la navigation du Rhin, Strasbourg

<sup>2</sup> RS 747.224.131. Ce texte n'est publié ni au RO ni au RS. Des tirés à part peuvent être obtenus auprès de l'OFCL, Vente des publications fédérales, 3003 Berne. Le texte peut également être consulté sur le site Internet de l'Office fédéral des transports sous [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Références > Conventions internationales > Règlement de visite des bateaux du Rhin.



Référence du dossier : 012.21//

Pour la navigation intérieure suisse, les appareils Satnav doivent correspondre à un standard technique minimal, défini à l'annexe 34 de l'ONI. Ainsi, les appareils Satnav déjà en service et qui ont fait leurs preuves sur le terrain peuvent continuer à être utilisés.

L'emploi des appareils Satnav remplacera, au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de l'ONI, la navigation à l'estime par temps bouché, pratiquée jusqu'ici.

**Art. 134, al. 2 et 5**

La reformulation de l'al. 2 dispose que les engins de sauvetage individuels doivent avoir en règle générale une poussée hydrostatique minimale de 75 N (inchangé). Ce qui est nouveau en revanche est que les exceptions à la poussée hydrostatique minimale visée à l'al. 2 ne sont plus applicables aux seuls rafts mais à tous les engins de sports nautiques de compétition mentionnés à l'art. 134a.

L'al. 5 reprend les dispositions actuelles de l'art. 107, al. 5 et 6.

**Art. 134a, al. 1 et al. 3**

A la 2<sup>e</sup> phrase du 1<sup>er</sup> alinéa, les rafts sont désormais placés dans la catégorie des engins de sports nautiques de compétition. Les personnes naviguant sur des rafts peuvent ainsi utiliser également des bouées au lieu de gilets de sauvetage avec cols (cf. aussi la modification de l'annexe 15, ch. 7, al 2, lemme 1, équipement minimal de rafts).

A l'al. 3, le renvoi à la norme SN EN 393:1994 est remplacé par un renvoi à SN EN ISO 12402-5:2006, la première ayant été abrogée et remplacée par la seconde (cf. aussi les dispositions transitoires à l'art. 166, al. 6).

**Art. 140b Cordes de traction et de manœuvre pour les planches à voile tirées par des cerfs-volants**

Faisant suite à la motion Hess (cf. plus haut), la limitation des cordes de traction et de manœuvre pour les kitesurfs est abrogée.

**Art. 157 al. 3**

L'adaptation est due à une modification de la loi sur le transport de voyageurs (RS 745.1).

**Art. 166 al. 17**

Cette disposition a été mise en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2001, en même temps que l'art. 54, al. 2<sup>bis</sup> (interdiction du kitesurf sous réserve d'autorisation cantonale). Cet alinéa disposait que les cantons devaient indiquer pour le 30 avril 2002 les plans d'eau de leur territoire sur lesquels ils autorisaient le kitesurf. Cette disposition devient obsolète par l'abrogation de l'art. 54, al. 2<sup>bis</sup>. Elle est donc abrogée.

**Art. 166b Dispositions transitoires de la modification du TT. MMMM 2014**

Il s'agit d'abord de garantir que les bateaux qui ne sont pas encore équipés pour la navigation au radar peuvent continuer à naviguer selon le droit en vigueur, notamment en ce qui concerne les art. 55 et 57. Le même principe est valable par analogie pour les exigences



Référence du dossier : 012.21//

imposées aux conducteurs. Mais cette réglementation sera caduque au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente modification. À partir de cette date, les nouvelles dispositions sur la navigation par temps bouché seront applicables.

Il est garanti que les conducteurs actifs expérimentés qui attestent le nombre d'heures de conduite au radar requis à l'art. 166b, al. 3 reçoivent l'autorisation officielle de naviguer au radar sans examen. Une proposition en ce sens doit être déposée à l'autorité compétente (la Confédération ou le canton) au plus tard cinq ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente modification. De même, les personnes qui ont déjà suivi une formation et passé un examen pour l'utilisation d'appareils radar peuvent demander à l'autorité compétente l'établissement d'une patente radar officielle. Les conditions à remplir sont énumérées à l'al. 4.

Les cantons disposent d'un délai de transition de cinq ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente modification pour vérifier si des voies navigables dans leur territoire doivent être équipées de réflecteurs radar pour des motifs de sécurité. Le cas échéant, les travaux ad hoc doivent être réalisés également durant cette période transitoire (al. 5).

L'al. 6 dispose que l'on peut continuer à utiliser les gilets de sauvetage avec col qui étaient prescrits jusqu'ici sur les rafts.

L'al. 7 dispose que l'on peut continuer à utiliser les bouées conformes à la norme SN EN 393:1994 en vigueur.

## **4. Adaptation des annexes**

### ***Annexe 4 ch. I. let. G.4 Signaux supplémentaires pour la navigation au radar***

Il est renvoyé au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RS 747.224.111) à propos des réflecteurs radar et des piquets avec réflecteurs radar. Les marquages concernés sont repris dans l'annexe 4.

### ***Annexe 4 ch. I. let. H.1 Avis de gros vent***

Le terme « Avis de prudence » est remplacé par « Avis de gros vent » (cf. art. 40, al. 1).

### ***Annexe 5 Modèle 1, Modèle 2***

L'inscription dans le permis de conduire de la patente radar et de l'autorisation de naviguer au radar prend la forme d'un nouveau code numérique.

### ***Annexe 15 Équipement minimum***

#### ***6. bateaux à marchandises***



Référence du dossier : 012.21//

L'ancienne réglementation relative au compas des bateaux à marchandises ne contient pas d'exigence qualitative, alors que les chargements d'acier et de fer par exemple influencent la position de l'aiguille. Or les conducteurs ont besoin d'une indication fiable du cap, notamment pour la navigation par visibilité réduite. Une note en bas de page \*\* relative au compas est ajoutée.

*ch. 7, al. 2, lemme 1*

Le gilet de sauvetage pour adultes, avec col et de taille adaptée, est remplacé par la bouée (selon l'art. 134a, al. 3). Etant donné que la norme SN EN ISO 12402-5:2006 à laquelle renvoie l'art. 134a, al. 3 fixe la poussée hydrostatique des bouées en fonction du poids corporel, la taille des bouées est adaptée en fonction du poids corporel (et de la taille des personnes).

#### **Annexe 17 Installations à gaz liquéfié**

Le renvoi à la directive n° 2388 «Gaz liquéfiés, 4<sup>e</sup> partie» de la Commission fédérale de coordination pour la sécurité du travail (CFST) a été mis à jour.

Un renvoi aux dispositions régissant les installations à gaz liquéfié à bord de bateaux à passagers de l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCEB ; RS 747.201.7) et de ses dispositions d'exécution (DE-OCEB du DETEC ; RS 747.201.71) est ajouté, car l'applicabilité desdites dispositions n'a pas toujours été observée systématiquement.

#### **Annexe 19 Programme d'examen pour les permis de conduire de la catégorie B**

Le programme d'examen pour les permis de conduire de la cat. B est abrogé. L'autorité compétente examine cette catégorie de permis conformément aux dispositions d'exécution de l'Ordonnance sur la construction des bateaux (DE-OCEB du DETEC ; RS 747.201.71). Le programme de l'examen pratique de conducteur de la cat. C doit être adapté à l'équipement nautique.

#### **Annexe 34 Exigences auxquelles doivent satisfaire les appareils Satnav et leur installation**

Cette annexe énumère les conditions minimales à remplir par les appareils Satnav.