



Date

Projet, état procédure d'audition

Modification de l'ordonnance sur la navigation intérieure et refonte de l'ordonnance sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses

Rapport explicatif

Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001





Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

1. Objet, contexte

La loi sur la navigation intérieure (LNI ; RS 747.201) est entrée en vigueur en 1975. Elle régit la navigation sur les eaux suisses. Le Conseil fédéral a ensuite édicté, en 1978, l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI, RS 747.201.1), à laquelle est venue s'ajouter, en 1993, l'ordonnance sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses (OEMB, RS 747.201.3). L'ONI concrétise dans de nombreux domaines les dispositions de la LNI (règles de circulation, permis de navigation et de conduire, exigences techniques pour les bateaux, émissions sonores, etc.), tandis que l'OEMB fixe des valeurs-limite relatives aux émissions de gaz d'échappement des moteurs de bateaux et règle la procédure de contrôle et d'admission de ces moteurs. Les moteurs des bateaux de sport et de plaisance, entre autres, font également partie du champ d'application de l'OEMB.

Au niveau européen, une directive est en vigueur depuis 1994 ; elle règle les exigences techniques auxquelles doivent répondre les bateaux de plaisance (directive 94/25/CE). Il s'agit d'une directive résultant du « New Approach » ; elle contient dès lors uniquement les exigences essentielles applicables auxdits bateaux et laisse aux organismes de normalisation le soin de concrétiser ces exigences. La directive a été transposée dans une large mesure dans le droit suisse en 2001 moyennant une révision de l'ONI. Cette révision s'est traduite par des modifications techniques et, surtout, par des adaptations de la procédure d'admission (immatriculation) de bateaux de sport et de plaisance, laquelle repose depuis lors essentiellement sur les déclarations de conformité des constructeurs. Certaines exigences de la directive n'ont pas été reprises dans le droit suisse car les normes suisses offraient un degré de protection plus élevé. Il s'agit principalement d'aspects de la protection de l'environnement.

En 2003, les valeurs-limite des émissions de gaz d'échappement des moteurs ainsi que les valeurs-limite des émissions sonores des bateaux de sport et de plaisance sont venues compléter la directive (2003/44/CE). En 2007, la Suisse a repris la plupart des valeurs-limite relatives aux gaz d'échappement de même que la procédure d'admission des moteurs, qui repose également sur les déclarations de conformité des fabricants, en les inscrivant dans l'OEMB. Les réglementations concernant les émissions sonores n'ont pas été reprises dans l'ONI car les procédés de mesure sont entachés d'incertitudes, d'une part, et les valeurs-limite sont plus élevées que celles déjà fixées dans l'ONI, d'autre part. Par ailleurs, les dispositions de la directive concernant les scooters aquatiques (jets-skis) n'ont explicitement pas été transposées dans le droit suisse. Du fait de la modification de l'OEMB, le régime d'admission des moteurs de bateaux est devenu obsolète dans une large mesure et l'EMPA, qui était chargée jusqu'ici des expertises de type des moteurs de bateaux, a cessé ses activités dans ce domaine.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

En novembre 2013, l'UE a adopté une nouvelle version de la directive sur les bateaux de plaisance (2013/53/UE). Les exigences techniques y ont été ponctuellement révisées et rendues plus strictes. Dans de nombreux domaines, les valeurs-limite relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux de plaisance ont non seulement été nettement abaissées, mais aussi assouplies dans le domaine des émissions de monoxyde de carbone (CO). Enfin, concernant les bateaux de sport, la directive règle avec beaucoup plus de précision les responsabilités des différents opérateurs économiques (fabricants, importateurs, commerçants, organismes notifiés etc.). Les Etats-membres doivent la mettre en œuvre dans leur droit national d'ici au début de 2016. L'ancienne directive (94/25/CE en relation avec la directive 2003/44/CE) sera abrogée après écoulement d'un délai de transition. La Suisse doit aussi prendre des mesures puisque, dès 2016, il ne sera plus possible d'établir des déclarations de conformité sur une autre base que celle de la nouvelle directive 2013/53/UE. Or ni l'ONI ni l'OEMB ne prévoient de base légale permettant de reconnaître ces déclarations de conformité. Pour pouvoir maintenir la procédure d'admission en vigueur depuis 2001 – ce qui est incontesté aussi bien par les services cantonaux d'immatriculation que par la branche – il faut dès lors créer lesdites bases légales en modifiant l'ONI et l'OEMB.

L'adaptation de l'ONI ne porte que sur quelques articles, mais l'OEMB doit être révisée intégralement. Cette refonte est due au fait que la procédure d'admission et les valeurs-limite relatives au gaz d'échappement des moteurs de bateaux sont certes inscrites dans l'OEMB, mais elles n'ont plus été appliquées depuis la modification de l'OEMB en 2007. Le remaniement de cette ordonnance permet de supprimer ces anciennes procédures et valeurs-limite. Bien entendu, les moteurs admis sur la base des procédures et des valeurs-limite applicables alors restent autorisés, à condition que les critères qui ont permis leur admission soient encore respectés. L'ordonnance changera aussi de nom et s'appellera « ordonnance sur les exigences applicables aux moteurs de bateaux dans les eaux suisses (ordonnance sur les moteurs de bateaux, OMBat) ».

La modification de l'ONI et la refonte de l'OEMB sont également l'occasion d'éliminer différents problèmes liés à l'exécution.

2. Modification de l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI), commentaire des différentes dispositions

Remarque préliminaire

Des expressions sont remplacées dans les textes italien et français de l'ONI à des fins de cohérence terminologique. Les endroits où une expression est remplacée plusieurs fois sont indiqués en préambule. D'autres articles, alinéas ou lettres font l'objet d'adaptations rédactionnelles ; ces passages sont indiqués par la remarque « ne concerne que le texte italien » et ne sont pas commentés ci-après.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 2, al. 1, Définitions

Let. a, ch. 15, « bateau de sport » : il faut remplacer le renvoi à la directive 94/25/CE par un renvoi à la nouvelle directive 2003/53/UE. Le titre de cette dernière mentionne les bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur, mais cela n'a pas d'influence sur la définition des véhicules nautiques à moteur à la let. a, ch. 18. Ces véhicules restent considérés comme des bateaux de plaisance au sens de l'ONI et non comme des bateaux de sport.

Let. a, ch. 18, « véhicule nautique à moteur » : la définition des véhicules nautiques à moteur est remplacée par un renvoi à la définition figurant dans la directive 2013/53/UE. Ces véhicules restent considérés comme des bateaux de plaisance au sens de l'ONI et non comme des bateaux de sport.

Let. a, ch. 22 (nouveau), « bateau prioritaire » : cette définition est introduite afin de préciser les règles de priorité dans les autres articles de l'ONI et pour donner la priorité à certains bateaux à passagers que l'autorité compétente désigne comme prioritaires (cf. art. 14a). L'introduction de ce terme ne change rien pour les bateaux « en service régulier » : ils conservent leur statut prioritaire. Un terme similaire est par ailleurs déjà utilisé dans le Règlement de la navigation sur le lac de Constance (RNC, RS 747.223.1, art. 0.02, let. f).

Let. a, ch. 23 (nouveau) « scooter de plongée » : l'art. 121, al. 5, excepte les scooters de plongée de l'interdiction de motorisation des bateaux d'une longueur inférieure à 2,50 m. Afin d'établir clairement pour quel type de véhicule nautique cette exception est valable, il faut introduire une définition ad hoc qui décrit les véhicules subaquatiques propulsés par un moteur (en règle générale : moteur électrique) à une ou plusieurs hélices. En principe, une personne est tractée par un scooter de plongée. Pour ce faire, elle se tient aux poignées du scooter et contrôle ainsi la direction et la vitesse.

Let. d, ch. 1 (nouveau), « Mise à disposition sur le marché » : cette expression est définie par analogie à la définition inscrite dans la directive 2013/53/UE, qui comprend des éléments de l'ancienne définition de la « mise sur le marché » (let. d, ch. 4) auxquels s'ajoute la fourniture d'un produit « dans le cadre d'une activité commerciale ».

Let. d, ch. 4, « Mise sur le marché » : cette définition est adaptée à celle de la directive 2013/53/UE. Elle inclut désormais la première mise à disposition d'un produit, c.-à-d. d'un bateau de sport, dans la perspective de sa commercialisation ou de son utilisation en Suisse. L'expression « mise à disposition sur le marché » est définie à la let. d, ch. 1. La principale nouveauté par rapport à la définition actuelle réside dans le lien avec la première mise à disposition d'un produit sur le marché.

Let. d, ch. 5 (nouveau), « Transformation importante d'un bateau de sport » : cette expression est définie par analogie à la définition inscrite dans la directive 2013/53/UE. La décision selon laquelle une



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

transformation est considérée comme « importante » ou non est déterminante pour savoir si la déclaration de conformité établie pour un bateau ou un moteur conserve sa validité ou s'il faut établir une nouvelle déclaration de conformité.

Let. d, ch. 6 (nouveau) « opérateur économique » : cette définition est reprise de la directive 2013/53/UE et vise le fabricant d'un produit, son mandataire, l'importateur ou le commerçant.

Art. 2, al. 2

Cet alinéa mentionne un tableau d'équivalence des termes (annexe 1). Ce tableau indique des expressions utilisées autrement dans la directive 2013/53/UE que dans le droit suisse, notamment dans l'ONI. Comme la modification de l'ONI inclut de nombreux renvois à la directive 2013/53/UE et comme plusieurs annexes seront supprimées, la liste des termes équivalents facilitera la compréhension des expressions utilisées dans les différents actes normatifs.

A mentionner dans ce contexte que l'annexe 1 devient l'annexe 1a et que le tableau présentant les termes équivalents deviendra la nouvelle annexe 1.

Art. 14a (nouveau), Priorité

Par analogie à la disposition similaire du RNC (art. 1.15), cet article fixe des critères minimaux en fonction desquels l'autorité compétente décide si un bateau à passagers est prioritaire ou non par rapport à d'autres usagers des voies navigables. Ainsi, elle peut accorder un statut de bateau prioritaire si cela fluidifie le trafic sans compromettre la sécurité.

Art. 18a, 18b (nouveau), 19, 24 et 25, Feux

La modification de cet article est liée à une nouvelle norme (SN EN ISO 16180) sur le positionnement des feux de navigation sur les bateaux de sport, adoptée en juillet 2013 et que la Suisse a déclarée applicable sous réserve (priorité des dispositions spécifiques de l'ONI) en novembre 2013. Les prescriptions de la norme sur les feux de navigation et leur position sur le bateau sont désormais reprises dans l'ONI. Le renvoi à la norme susmentionnée est statique, c.-à-d. que l'on se réfère à la version 2013 de cette norme. C'est également l'occasion de réviser et de mieux structurer les dispositions de l'ONI sur les feux de navigation.

L'art. 18a (genre de feux) décrit les différents feux de navigation utilisables sur les bateaux ou prescrits pour distinguer ces derniers. Dans le texte allemand, certaines désignations de feux sont adaptées à la terminologie de la norme. Contrairement à la version actuelle, l'article ne prescrit plus le positionnement des feux sur le bateau. Ces prescriptions figurent désormais au nouvel art. 18b (Positionnement des feux). A noter que, conformément à l'al. 1, les feux de proue sont équivalents aux feux de



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

mât et que les dispositions de l'ONI, conformément à la norme susmentionnée, sont désormais non seulement applicables aux bateaux de sport, mais aussi aux bateaux de plaisance.

L'art. 19 est renommé « Portée et intensité des feux ». L'ancien al. 1 est déplacé à l'art. 18a et par conséquent abrogé à l'art. 19 (dispositions sur le positionnement des feux etc.). Les al. 2 et 3 définissent la portée des feux, en exceptant expressément les feux des bateaux de sport et de plaisance. Pour ces bateaux, la portée est définie à l'al. 4 moyennant un renvoi à la norme SN EN ISO 16180. Pour tous les autres bateaux, l'intensité des feux et donc leur portée minimale est fixée à l'al. 5.

L'art. 24 règle les constellations des feux pour les bateaux motorisés naviguant de nuit. Ici aussi, on fait la distinction entre les différents types de bateaux. L'article mentionne séparément (à l'al. 3) les feux dont doivent être équipés les bateaux de sport et de plaisance motorisés. L'al. 5, let. b, crée en outre, sur la base de la norme SN EN ISO 16180, la possibilité de marquer les bateaux de sport et de plaisance d'un feu blanc visible de tous les côtés si la longueur de leur coque est inférieure à 7 m et si leur vitesse ne peut pas excéder 7 nœuds (env. 13 km/h). La vitesse déterminante est la vitesse maximale au-dessus du sol.

L'art. 25, al. 2 règle les constellations des feux pour les voiliers naviguant de nuit et uniquement à voile. Les modifications portent essentiellement sur les termes et la méthode d'énumération des variantes sans qu'il en résulte de changement matériel.

Art. 27, Bateaux prioritaires (précédemment : bateaux en service régulier)

Le terme actuel « bateau en service régulier » est remplacé par « bateau prioritaire » (cf. commentaires ad art. 2, let. a, ch. 22 et ad art. 14a).

Art. 40, al. 1, signaux d'avis de tempête

L'expression « gros vent » est remplacée par « fort vent ». Il n'en résulte aucun changement matériel, mais une adaptation de l'image H.1 dans l'annexe 4.

Art. 40c, al. 7, contrôle au moyen de l'éthylomètre (ne concerne que le texte allemand)

L'al. 7 fait l'objet d'une mise au net rédactionnelle.

Art. 42a, 48, 52, 56, 66, 67, modifications en rapport avec l'expression « bateau prioritaire »

Remplacement de l'expression « bateau en service régulier » par « bateau prioritaire ».



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

A mentionner en particulier la modification de l'art. 42a : jusqu'ici, la « route » des bateaux des entreprises publiques de navigation y était définie comme un itinéraire duquel ces bateaux n'étaient pas autorisés à s'écarter sans raison.

Par le passé, le terme de « route » a entraîné des malentendus ou de fausses interprétations. Il n'est pas possible de marquer une route sur l'eau, mais tout au plus de l'indiquer sur une carte. Or en Suisse, il n'existe pas de cartes officielles des lacs sur lesquelles les routes auraient pu être indiquées de manière contraignante ; par ailleurs, il est très difficile, dans la pratique, de contrôler si un bateau suit la route prescrite. A cela s'ajoute le fait que les marquages en questions relèveraient de la compétence des cantons en tant que propriétaire des plans d'eau, ce qui ne s'est pas fait. C'est pourquoi l'article est reformulé. L'obligation de dégager la voie à l'approche d'un bateau prioritaire (jusqu'ici : bateaux en service régulier) reste conservée puisqu'elle est justifiée.

Art. 44, bateaux tenus de s'écarter d'autres bateaux

A l'al. 1, « bateau en service régulier » est remplacé par « bateau prioritaire » (cf. aussi commentaires ad art. 2, let. a, ch. 22). Ce remplacement permet aussi de corriger une erreur qui s'était introduite lors de la révision du 15 février 2014 : à la let. b, « bateaux à passagers » est à nouveau supprimé. L'objectif était de donner davantage de priorité aux bateaux à passagers. Mais comme le terme n'apparaissait qu'à cette let. b (et non dans les let. c à e), il en est résulté une lacune juridique. Celle-ci est désormais comblée.

Art. 53, al. 2, let. a, navigation dans la zone riveraine

Jusqu'ici, les bateaux à propulsion électrique pouvaient naviguer sans restriction dans la zone riveraine. Cette disposition a été introduite alors que la puissance des moteurs électriques était encore très faible. Or les moteurs électriques deviennent de plus en plus performants, et il n'est pas souhaitable que les bateaux pourvus de tels moteurs puissent naviguer sans restriction dans la zone riveraine. Les émissions sonores de ces moteurs sont certes plus faibles que celles des moteurs à combustion, mais les remous produits restent les mêmes. C'est pourquoi on introduit une limitation de la puissance des moteurs à 2 kW. Ainsi, les bateaux équipés de moteurs électriques d'une puissance supérieure à 2 kW sont soumis aux mêmes règles que les autres bateaux motorisés, sous réserve des exceptions prévues à l'al. 2.

Art. 54, al. 1, utilisation de skis nautiques ou d'engins analogues *(ne concerne que le texte français)*

Elimination d'une différence entre le texte allemand et le texte français en adaptant ce dernier à la version allemande.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 55a, al. 2, sortie par temps bouché

La formulation actuelle des exigences en matière d'équipement des bateaux qui naviguent par temps bouché et doivent adapter leur vitesse aux conditions de visibilité n'indique pas clairement si les instruments de navigation mentionnés à l'al. 2 (boussole, appareil satnav, radar) doivent tous se trouver à bord ou s'il suffit d'en embarquer un seul. La nouvelle formulation indique que l'un des instruments énumérés est suffisant.

Art. 55b, navigation au radar pour bateaux en service régulier

Les vérifications visant à déterminer si les petits bateaux en service régulier peuvent être équipés de manière judicieuse d'un radar ont montré que tel n'est souvent pas le cas ou que cela entraîne d'importants frais techniques. En effet, ces bateaux sont exigus, et il est difficile d'y poser une antenne radar et/ou un écran radar dans la timonerie. Par ailleurs, certains bateaux naviguent sur des fleuves qu'enjambent des ponts à faible hauteur. Il n'est alors pratiquement pas possible de poser une antenne radar de sorte qu'elle fournisse des informations utiles sur l'écran radar. Par conséquent, les petits bateaux en service régulier (dont la ligne de flottaison est inférieure ou égale à 20 m) sont exemptés de l'obligation d'installer un radar.

Art. 57, al. 2, utilisation de radars

Cet article précise que le conducteur ou le scruteur à bord ne doivent être titulaires d'une patente radar ou d'une autorisation de naviguer au radar que lorsque le bateau effectue une course au radar (cf. art. 2, let. d, ch. 3).

Art. 82, al. 2, let. a, conditions générales

Cette disposition précise les exigences auxquelles les conducteurs doivent satisfaire en matière d'acuité visuelle. Il s'agit désormais des mêmes conditions que celles applicables aux conducteurs du groupe 3 en circulation routière (motocycles, automobiles, ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, RS 741.51). S'agissant de l'ouïe, il n'est expressément pas fait de lien avec les règles de circulation routière. Par conséquent, les conducteurs de bateaux doivent toujours avoir une ouïe qui leur permette d'entendre les signaux sonores prescrits.

Art. 84, al. 3, établissement du permis

Cet alinéa reformule les dispositions sur l'annonce d'un changement de domicile. Les titulaires d'un permis cantonal annoncent leur nouveau domicile au canton qui a établi le permis. Le changement d'adresse peut désormais aussi être annoncé au canton de son nouveau domicile.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Rien ne change pour les titulaires d'un permis fédéral. Ils annoncent leur changement de domicile à l'OFT.

Art. 86, al. 2, généralités

Adaptation d'ordre rédactionnel, aucun changement sur le plan matériel.

Art. 87, al. 2, examen théorique en vue de l'obtention du permis de conduire

Actuellement, un candidat au permis de conduire des bateaux doit répéter l'examen théorique s'il ne passe pas l'examen pratique dans les 18 mois après avoir réussi l'examen théorique. Ce délai peut être prolongé de 6 mois dans certaines conditions. Désormais, le délai maximal entre la réussite de l'examen théorique et l'examen pratique est de 24 mois, mais la possibilité de prolongation de ce délai est supprimée. Il s'agit de réduire les frais administratifs des services de navigation. Dans l'ensemble, le délai ne change pas par rapport à la situation actuelle.

Art. 88, al. 1 et 3, examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire

La modification de l'al. 1 ne concerne que le texte italien (adaptation d'ordre rédactionnel).

Jusqu'ici, pour pouvoir effectuer un examen pratique de navigation à voile, l'al. 3 exigeait un vent d'une force minimale de 2 sur l'échelle de Beaufort. Or l'expérience de différents services cantonaux de la navigation a montré que cette limite n'est plus nécessaire du fait de meilleurs équipements techniques des voiliers. C'est pourquoi cette disposition est abrogée à la demande des cantons.

Art. 91, al. 5 (nouveau), reconnaissance des documents

Conformément à l'art. 18, al. 1, LNI, les permis de conducteur de bateau sont valables dans toute la Suisse. Cette disposition est donc également valable pour les patentes du Rhin d'origine suisse établies sur la base du règlement du 2 juin 2010 relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RS 747.224.121). Ces patentes sont délivrées en Suisse par les ports rhénans à Bâle. L'art. 6.04 du dit règlement distingue 4 catégories de patentes:

- a. la grande patente;
- b. la petite patente;
- c. la patente de sport;
- d. la patente de l'Administration.

Jusqu'ici, l'ONI ne contenait aucune disposition qui définissait le champ d'application des patentes du Rhin en Suisse. Le nouvel al. 5 dispose désormais que ces patentes sont reconnues, en fonction de



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

leur champ d'application respectif, en tant que permis de la catégorie A et/ou C. Les équivalences sont les suivantes :

Les patentes visées aux let. a à d ci-dessus équivalent à un permis de la catégorie A, la grande patente est également reconnue comme un permis de la catégorie C.

Art. 91b, reconnaissance d'autres patentes radar

Lors de l'introduction de cet article, il s'agissait essentiellement de la reconnaissance des patentes radar étrangères. Or l'armée suisse et les ports rhénans suisses (SRH) établissent également des patentes radar officielles, qui ne reposent toutefois pas sur l'ONI. Ces patentes sont désormais équivalentes aux patentes officielles établies en vertu de l'ONI. A cet effet, il faut adapter le titre de l'article et le compléter par un al. 2. L'al. 1 fait l'objet d'une précision.

Grâce à cette réglementation, une patente radar officielle établie par l'armée ou les SRH sont valables sur les eaux suisses, y compris sur les eaux frontalières. Il n'est pas nécessaire de l'inscrire dans le permis de conduire des bateaux suisse. Toutefois, la patente doit se trouver à bord, de même que le permis de conduire.

Art. 96, al. 1, let. b, et al. 1^{bis}, conditions d'octroi

L'al. 1, let. b, est précisé par un renvoi aux art. 153 et 155 concernant l'attestation d'assurance responsabilité civile. Il n'en résulte pas de changement matériel.

A l'al. 1^{bis}, le renvoi à la déclaration de conformité visée à l'art. 148k est supprimé, puisque l'évaluation de la conformité fait désormais l'objet de l'art. 148h du fait du « *Post Construction Assessment* (PCA) ».

Art. 100, al. 2, inspection officielle d'admission (de bateaux de sport)

L'étendue de l'inspection officielle d'admission des bateaux de sport peut être réduite. Le contrôle des feux n'est plus nécessaire, car ceux-ci sont traités dans la déclaration du constructeur quant à la conformité aux exigences de la directive 2013/53/UE. Il n'est dès lors plus non plus nécessaire de vérifier si les prescriptions de circulation peuvent être respectées (art. 107, al. 1, let. a). Enfin, il n'est plus nécessaire, pour certains bateaux de sport, de mesurer les émissions sonores conformément à l'art. 109 (cf. commentaires ad art. 109 et annexe 32).



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 101, al. 1, let. c, et al. 1^{bis}, inspection périodique

La nouvelle formulation de cette disposition établit que les délais relatifs aux inspections périodiques des bateaux à passagers sont régis par l'ordonnance sur la construction des bateaux et ses dispositions d'exécution (DE-OCEB). Les délais indiqués dans les DE-OCEB ad art. 50 sont fixés en fonction des matériaux de construction et de l'âge du bateau.

Art. 107a, al. 1, dispositions non applicables (aux bateaux de sport)

Etant donné que les exigences techniques applicables aux bateaux de sport sont en majeure partie fixées dans la directive 2013/53/UE, il faut excepter les bateaux de sport de l'applicabilité de certains articles de l'ONI (al. 1). Les dispositions de l'art. 121, al. 3 (mélange de carburants pour moteurs 2 temps à allumage commandé) et 4 (pots d'échappement) sont supprimées, de même que la réglementation selon laquelle les feux de navigation doivent être connectés à un circuit électrique et pouvoir être commandés depuis la timonerie (art. 126, al. 4).

Art. 109, émissions sonores d'exploitation

Comme mentionné au ch. 1 des présents commentaires, les valeurs-limite des émissions sonores fixées dans la directive 2003/44/CE n'ont pas été reprises dans le droit suisse lors de la modification de l'ONI en 2007. On ne disposait alors pas d'expérience sur les effets des nouvelles valeurs-limites UE et la procédure d'évaluation qui reposait sur un « bateau de référence » était considérée comme insuffisante. Cette procédure n'est plus admise par la nouvelle directive 2013/53/UE.

Contrairement à la Suisse, où la valeur-limite des émissions sonores d'exploitation était fixée jusqu'ici de manière uniforme à 72 db(A), la valeur-limite fixée dans la directive 2013/53/UE varie en fonction de la puissance du bateau de sport : elle est de 67 dB lorsqu'un seul moteur a une puissance inférieure ou égale à 10 kW, de 72 dB lorsque la puissance d'un moteur se situe entre 10 et 40 kW (inclus), et de 75 dB pour une puissance supérieure à 40 kW. Conformément à la directive, ces valeurs-limite peuvent de plus être augmentées de 3 dB pour les bateaux équipés de deux moteurs de propulsion ou plus. Dès lors, un niveau de pression acoustique maximal de 78 dB (= 75 dB + 3 dB) est admis pour les bateaux de sport équipés de plusieurs moteurs dont la puissance de chaque moteur est égale ou supérieure à 40 kW. Vu que la gradation en décibels est logarithmique, l'extension de la valeur-limite de 72 à 78 dB détériorerait nettement le degré actuel de protection.

Outre les valeurs-limite, il faut également prendre en considération les différentes procédures de mesure conformément à l'ONI (annexe 10) et à la directive 2013/53/UE lors de l'évaluation des valeurs-limite. Les 3 différences suivantes sont essentielles :



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

- Plusieurs conditions-cadre de mesure sont plus précises dans la directive 2013/53/UE et dans la norme SN EN ISO 14509 qui en découle que dans l'ONI. Elles permettent de mieux reproduire les mesures.
- L'annexe 10 de l'ONI actuelle permet différentes déductions ou arrondissements des valeurs mesurées. Ainsi un bateau pour lequel la valeur mesurée conformément à l'annexe 10 est de 73,4 dB(A) respecte la valeur-limite de 72 dB(A) selon l'art. 109, al. 1. La norme ISO, quant à elle, ne permet pas les arrondissements si certaines conditions standard sont respectées lors de la mesure.
- Conformément à l'annexe 10 ONI, le nombre de tours du moteur auquel l'émission sonore est mesurée est de 95% du régime nominal d'un moteur. Les mesures selon la norme ISO se font à régime nominal ($\pm 4\%$). Dans des cas isolés, lorsque la mesure se fait conformément à l'ONI à régime nominal, des réductions sont possibles, ce qui conduit à des nombres de tours du moteur trop faibles pour effectuer la mesure.

Ces différences influent sur les résultats des mesures des émissions sonores et on peut partir du principe que la différence entre les résultats effectifs des deux procédures ne seront pas significatifs.

Les deux procédures divergent aussi sur le point suivant : pour les bateaux dont la vitesse maximale dépasse 70 km/h, la norme indique que les valeurs sont mesurées à 70 km/h, tandis que cette limite de vitesse n'existe pas dans l'annexe 10 ONI.

Partant de l'intention de reprendre les valeurs-limite des émissions sonores et les procédures de mesure de la directive 2013/53/UE dans l'ONI, sans toutefois diminuer trop le degré de protection, il faut tenir compte des différences décrites ci-dessus. C'est ce que fait l'art. 109 de la manière suivante:

- Pour les bateaux, la valeur-limite de 72 dB(A) en relation avec la procédure de mesure visée à l'annexe 10 est conservée;
- Pour les bateaux de sport dont la puissance propulsive du moteur va jusqu'à 40 kW (y compris), les valeurs-limite de 67 et 72 dB sont reprises de la directive 2013/53/UE, y compris le supplément de 3 dB pour les bateaux équipés de plusieurs moteurs;
- L'attestation du respect des valeurs-limite se fait par la déclaration de conformité (cf. art. 96, al. 1^{bis});
- Pour les bateaux de sport dont la puissance propulsive du moteur dépasse 40 kW, la valeur-limite de 72 dB(A) en relation avec la procédure de mesure visée à l'annexe 10 est conservée (indépendamment du nombre de moteurs).

De plus, pour les bateaux de sport à un moteur dont les dimensions et le type de construction permettent de supposer que leurs émissions sonores ne dépassent pas 72 dB(A), il est désormais possible



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

de reconnaître les déclarations de conformité selon l'art. 148j. Il s'agit des moteurs dont la puissance nominale ne dépasse pas 40 kW. Les bateaux visés par cette disposition sont, par ex., les grands bateaux sans déjaugage dont la puissance propulsive du moteur est comparativement faible. Cette réglementation est expressément non valable pour les bateaux à plusieurs moteurs, car la valeur-limite applicable pourrait alors être celle de la directive 2013/53/UE, soit 78 dB.

Pour les consommateurs et les constructeurs/importateurs, il en résulte l'avantage suivant : les bateaux de sport qui respectent les critères susmentionnés et pour lesquels les attestations se font grâce à la déclaration de conformité ne doivent pas être soumis en Suisse à une nouvelle mesure des émissions sonores. Pour les services cantonaux d'exécution et d'homologation, il devrait en résulter une réduction du travail de contrôle. Selon un sondage mené auprès de différents services cantonaux de la navigation, la nouvelle disposition devrait profiter à 40 – 50% de toutes les nouvelles immatriculations.

Art. 121, al. 3 à 5

Les moteurs 2 temps à allumage commandé sont, s'ils respectent les valeurs-limite des gaz d'échappement selon la directive 2013/53/UE, munis d'un mélangeur d'huile, placé séparément dans le carter. Les mélanges huile / carburant prêts à l'emploi ne s'utilisent plus. Dès lors, l'al. 3 peut être abrogé.

Les dispositions transitoires relatives aux prescriptions sur les gaz d'échappement indiquent que les moteurs 2 temps à allumage commandé qui se trouvaient en Suisse avant le 31 décembre 1994 et qui sont encore utilisés ne peuvent plus être admis. Dans la pratique, le nombre de moteurs concernés, s'il en existe encore, devrait être très faible.

L'al. 4 référence la nouvelle ordonnance sur les moteurs de bateaux (remplacement de l'OEMB).

L'al. 5 abroge l'interdiction de motorisation des scooters de plongée dont la longueur est inférieure à 2,50 m. Il est ainsi tenu compte des revendications des utilisateurs de ces engins, à savoir, par ex., les services de police et de sauvetage, l'armée, les chercheurs scientifiques ou les plongeurs professionnels.

Art. 128, al. 2, postes de timonier

La valeur-limite actuelle de 70 dB(A) applicable au niveau de pression acoustique à hauteur de la tête de l'homme de barre est portée à 72 dB(A). La pratique a montré que l'ancienne valeur-limite n'était réalisable, notamment sur les petits bateaux, que moyennant d'importantes mesures d'isolation. Il ressort des vérifications auprès de la SUVA, cas concrets à l'appui, que l'augmentation de la valeur-limite à 72 dB(A) n'entraînera pas d'effets nocifs sur la santé des conducteurs/hommes de barre. Comme la



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

valeur-limite des émissions sonores des bateaux est également fixée à 72 dB(A), il semble admissible de fixer la même valeur-limite dans les timoneries.

Art. 133, al. 4, exigences auxquelles doivent satisfaire les indicateurs de vitesse de giration, les radars et les appareils satnav

Cet article précise que les exigences relatives aux appareils satnav et à leur positionnement à bord ne sont applicables que lorsque le bateau navigue au radar (cf. art. 2, let. d, ch. 3).

Art. 134a, al. 1, engins de sauvetage pour engins nautiques de sport de compétition

Désormais, le « *Stand up Paddle* » fait partie de la catégorie des engins nautiques de sport de compétition. Pour ces engins, il est donc possible de remplacer le gilet de sauvetage par une aide à la flottaison.

Art. 141 (nouveau), moyens d'extinction des incendies

Cet article impose des moyens d'extinction sur certains bateaux de plaisance soumis à l'obligation de porter des signes distinctifs. Une partie de ces prescriptions était déjà comprise dans l'annexe 15 relative à l'équipement minimal des bateaux, mais elles n'y étaient fixées que de manière globale. Le nouvel art. 141 décrit dès lors de manière plus appropriée l'équipement requis pour les bateaux de plaisance:

- Les bateaux motorisés doivent être équipés d'un extincteur d'un contenu de 2 kg.
- Si le bateau est pourvu d'une installation à gaz ou d'un dispositif de cuisine ou de chauffage, il faut prévoir un deuxième extincteur ou une couverture anti-feu.
- Sur les bateaux non motorisés mais équipés d'une installation à gaz ou d'un dispositif de cuisine ou de chauffage, il faut prévoir soit un extincteur (contenu 2 kg) soit une couverture anti-feu.

L'annexe 15 renvoie à ce nouvel article.

Art. 144, al. 2, let. b, franc-bord (ne concerne que le texte allemand)

Correction d'une erreur concernant le franc-bord de bateaux à marchandises.

Art. 148, al. 5, plan d'urgence

Cet alinéa dispose que les entreprises qui exploitent des bateaux à marchandises destinés principalement au transport professionnel de plus de 12 passagers doivent établir un plan d'urgence. Celui-ci



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

doit garantir que les personnes à bord puissent être mises en sécurité à temps en cas d'événement. Des prescriptions similaires sont également prévues dans l'ordonnance sur la construction des bateaux, où elle est applicable aux exploitants de bateaux à passagers.

En principe, les exploitants de ces bateaux à marchandises ont toute latitude pour établir leur plan d'urgence. Si un soutien externe est nécessaire pour maîtriser des événements (par ex. police, pompiers, société de sauvetage etc.), il faut cependant s'assurer que les organisations concernées soient impliquées dans l'élaboration du plan d'urgence. L'Office fédéral des transports a publié un guide à ce sujet en 2015 qui peut être consulté à titre d'aide.

Art. 148g, mise sur le marché de bateaux de sport, de bateaux de sport inachevés ou transformés et d'éléments de construction

Cet article décrit les nouvelles conditions de la directive 2013/53/UE applicables à la mise sur le marché de bateaux de sport et d'éléments de construction. Il prescrit principalement que les opérateurs économiques impliqués dans la mise (à disposition) d'un produit sur le marché doivent établir une déclaration de conformité précédée d'une procédure ad hoc. Ils doivent également veiller à fournir les documents techniques liés au produit en question. Cela concerne en premier lieu les constructeurs de bateaux de sport ou les fabricants d'éléments de construction, ou encore les importateurs privés. Les détails sont réglés aux art. 7 à 10, 12 et 19 de la directive 2013/53/UE. Dès lors, l'al. 5 de cet article devient obsolète, puisque la disposition figure dans la directive 2013/53/UE.

Art. 148h, évaluation de la conformité

Le titre actuel de cet article, « Procédure d'évaluation de la conformité », est remplacé par « Evaluation de la conformité ». S'agissant de l'évaluation de la conformité et des procédures à effectuer, l'article renvoie directement aux art. 19 à 24 de la directive 2013/53/UE. Ceux-ci définissent les procédures respectives que les constructeurs et les importateurs doivent appliquer, de même que les dispositions applicables en cas de transformation importante et aux véhicules nautiques construits à des fins privées. Ils indiquent les procédures applicables à la planification et à la construction de bateaux de sport, aux émissions de gaz d'échappement, aux émissions sonores ainsi qu'à l'expertise à l'issue de la construction, ainsi que les exigences additionnelles.

Ces procédures étaient réglées jusqu'ici à l'annexe 20 ONI. Celle-ci peut être abrogée du fait du renvoi direct à la directive 2013/53/UE.

Il n'y a pas de modification sur le plan matériel. Les modules de contrôle applicables aux différentes catégories de bateau restent inchangés. Une variante a été ajoutée pour les éléments de construction : désormais les éléments de construction pourront aussi être contrôlés au moyen des modules B (examen UE de type) en relation avec les modules E (conformité au type de construction).



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 148i, organes de contrôle

Etant donné qu'il est renvoyé directement à la directive UE en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la conformité, le renvoi aux annexes de l'ONI peut être supprimé.

Le contenu de l'al. 2 est abrogé car les évaluations de la conformité de bateaux de sport, de moteurs ou d'éléments de construction ne peuvent désormais être effectuées que par les organismes habilités à le faire selon la nouvelle directive 2013/53/UE. L'al. 2 dispose désormais que les évaluations de la conformité effectuées par des organes notifiés conformément à l'art. 26 de la directive 2013/53/UE sont reconnues en Suisse.

Art. 148j, déclaration de conformité

S'agissant des déclarations de conformité, cet article ne renvoie plus aux annexes de l'ONI mais directement à la directive 2013/53/UE (art. 15). La durée de conservation de la déclaration de conformité est également fixée dans cette directive. Dès lors, l'al. 3 peut être abrogé.

Art. 148k, documentation technique, (ancien titre : évaluation de la conformité après construction)

Puisque l'art. 148h renvoie directement à la directive 2013/53/UE (art. 23) en ce qui concerne l'évaluation de la conformité après l'exécution de travaux, le contenu de l'art. 148k peut être abrogé.

Cet article décrit désormais les exigences auxquelles doit répondre la documentation technique. Il s'agit notamment de la langue dans laquelle la documentation doit être présentée aux autorités. Aussi le titre de l'article est-il modifié.

Art. 148l, surveillance du marché

La nouvelle directive 2013/53/UE règle avec davantage de précision la surveillance du marché. Par conséquent, il faut adapter la procédure de surveillance du marché décrite à l'art. 148l. Cet article dispose désormais que les autorités compétentes (en règle générale les services cantonaux de la navigation) peuvent ordonner des contrôles de bateaux de sport ou d'éléments de construction aux frais de l'instance qui les met sur le marché. Avant d'ordonner ce type de contrôle, les autorités en question doivent donner à l'instance qui met les produits en question sur le marché la possibilité de prendre position.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 153, al. 2, let. c, assurance obligatoire

Il s'agit de préciser que les voiliers dont la surface vélique est de 15 m² ou moins sont exemptés de l'obligation de contracter une assurance. Jusqu'ici, le texte n'indiquait pas clairement que l'exemption était valable pour une surface vélique de jusqu'à et y compris 15 m².

Art. 155, al. 5, let. c, assurance minimale pour les bateaux non concessionnaires

De manière analogue à l'art. 153, al. 2, let. c, il s'agit de préciser que les dispositions sur l'assurance minimale sont valables pour une surface vélique de jusqu'à et y compris 15 m².

Art. 166c, dispositions transitoires de la modification du TT.MMMM JJJJ

Al. 1: comme pour l'ordonnance sur la construction des bateaux, les entreprises qui exploitent des bateaux à marchandises essentiellement pour effectuer des transports professionnels de plus de 12 passagers bénéficient d'un délai transitoire de 3 ans pour établir leur plan d'urgence.

Al. 2: cet alinéa dispose que les bateaux déjà admis et dont les feux sont conformes au droit actuel peuvent continuer de naviguer. Les modifications qui pourraient découler des art. 18a, 18b, 19, 24 ou 25 ne sont pas requises (garantie des droits acquis).

Al. 3: par analogie à l'al. 2, les bateaux bénéficient de la garantie des droits acquis en ce qui concerne les émissions sonores.

Al. 4: cet alinéa dispose que les bateaux de sport admis selon le droit actuel peuvent rester en exploitation à moins qu'ils fassent l'objet de transformations qui requièrent une nouvelle déclaration de conformité. Dans ce cas, la déclaration de conformité est établie sur la base de la directive 2013/53/UE.

Al. 5: les bateaux de sport pour lesquels il existe déjà une déclaration de conformité selon l'ancienne directive (94/25/CE en relation avec 2003/44/CE) restent admis, à condition d'avoir été mis sur le marché en Suisse avant le 18 janvier 2017.

Al. 6: les bateaux de plaisance non équipés des moyens d'extinction prescrits à l'art. 141 doivent l'être dans les trois ans.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

3. Modification des annexes de l'ONI

Annexe 1, équivalence d'expressions et d'actes normatifs

Cette annexe est nouvelle. Cf. commentaires ad art. 2, al. 2.

Annexe 1a, signes distinctifs des bateaux

Il s'agit de l'ancienne annexe 1 qui devient désormais l'annexe 1a du fait de l'introduction de la nouvelle annexe 1.

Par ailleurs, il faut préciser le renvoi aux dispositions qui introduisent l'annexe : mention de l'al. 1 pour l'art. 16 et de l'al. 3 pour l'art. 17, suppression du renvoi à l'art. 105.

Annexe 2, signalisation visuelle des bateaux

Les modifications des art. 18a, 18b, 19, 24 et 25 impliquent l'adaptation des textes accompagnant les illustrations 2, 3, 4, 4a, 4b, 4c, 5, 6, 7, 8, 9, 9a.

Idem pour le texte accompagnant l'illustration 12, où il faut remplacer « bateau en service régulier » par « bateau prioritaire » du fait de la modification de l'art. 27.

Annexe 3, signaux sonores des bateaux

Précision des renvois aux dispositions introduisant l'annexe, notamment mention de l'art. 33.

Ici aussi, « bateau en service régulier » est remplacé par « bateau prioritaire ».

Annexe 4, let. H, illustration H.1 avis de fort vent (*ne concerne que le texte allemand*)

« Gros vent » est remplacé par « fort vent ». Il n'en résulte aucune modification matérielle.

Annexe 5, permis de conduire, modèles 1 et 2

Ces deux modèles font l'objet de corrections d'ordre rédactionnel (p. 4 du permis, ch. 08). Les passages en question sont surlignés afin de mieux être mis en évidence.

Par ailleurs, la 1^{re} page du permis contient désormais également les indications en romanche. Il n'est pas possible d'introduire la version romanche dans les pages suivantes pour des raisons de place.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Annexe 7, permis de navigation

Précision du renvoi aux dispositions introduisant l'annexe, notamment mention de l'al. 2 de l'art. 106.

Par ailleurs, la 1^{re} page du permis contient désormais également les indications en romanche. Il n'est pas possible d'introduire la version romanche dans les pages suivantes pour des raisons de place. Les passages en question sont surlignés afin de mieux être mis en évidence.

De plus, les dates des dispositions transitoires sont adaptées.

Annexe 9, documents d'assurance

Précision du renvoi aux dispositions introduisant l'annexe, notamment mention de l'al. 1 de l'art. 156.

A l'abréviation « HIN » (*Hull Identification Number*) vient s'ajouter l'abréviation « CIN » (*Craft Identification Number*). Ce complément est dû à la directive 2013/53/UE.

Annexe 10, mesure des émissions sonores causées par les bateaux motorisés

Précision du renvoi aux dispositions introduisant l'annexe, notamment mention de l'art. 100, al. 5 et des al. 2 et 5 de l'art. 109.

Les modifications de cette annexe découlent de l'art. 109 (émissions sonores d'exploitation). Cette annexe mentionne aussi un nouveau document de référence (manuel du propriétaire) comme base de définition du régime nominal d'un moteur, étant donné que l'approbation de type des gaz d'échappement (ATG) pour les moteurs admis conformément à la directive 94/25/CE n'existe plus. Or le régime du moteur doit figurer dans le manuel du propriétaire d'un bateau de sport et peut donc, au besoin, servir à la mesure des émissions sonores d'exploitation.

Enfin, au ch. 2, les exigences auxquelles doivent répondre les instruments de mesure et les unités sont adaptées moyennant un renvoi à l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure et aux dispositions d'exécution ad hoc du DFJP.

Annexe 15, équipement minimum

Précision du renvoi aux dispositions introduisant l'annexe, notamment mention de l'al. 1 de l'art. 132 et ajout de l'art. 163, al. 1, let. m.

Cette annexe dispose que l'équipement minimum inclut désormais des cordages pour tous les bateaux, à l'exception des rafts. L'équipement minimum des voiliers (ch. 2 et 3) et des bateaux motorisés (ch. 4 et 5) est complété par un renvoi au nouvel art. 141 (moyens d'extinction).



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Sur les voiliers d'une surface vélique allant jusqu'à et y compris 15 m², le seuil peut être remplacé par une écope.

Les exigences applicables aux rafts (ch. 7) et aux bateaux ne transportant pas plus de 12 passagers (ch. 8) restent inchangées.

Annexe 19, programmes d'examen

Précision du renvoi aux dispositions introduisant l'annexe, notamment mention de l'al. 1 de l'art. 86.

Les autres modifications de cette annexe ne concernent que le texte italien.

Annexe 32, programme de contrôle des bateaux de sport

Précision du renvoi aux dispositions introduisant l'annexe, notamment mention des al. 2 et 4 de l'art. 100.

Vu l'adaptation des dispositions sur les feux des bateaux de sport à la norme SN EN ISO 16180 et vu la reconnaissance des déclarations de conformité dans ce domaine, il n'est plus nécessaire de contrôler la conformité des feux des bateaux de sport. Cette partie du contrôle (let. a) est donc supprimée.

Il en va de même par analogie pour la mesure des émissions sonores d'exploitation des bateaux de sport : désormais, vu la modification de l'art. 109, le respect des valeurs-limite de ces émissions sonores est fourni par la déclaration de conformité.

Annexe 33, procès-verbal relatif à l'inspection d'admission

Idem qu'à l'annexe 9 : ajout de l'abréviation « CIN ».

4. Abrogation des annexes 20 à 31 de l'ONI

Ces annexes portent actuellement sur les procédures d'évaluation de la conformité, sur les déclarations du constructeur ou de son représentant en Suisse et sur le contenu des déclarations de conformité. Ces prescriptions ne sont plus nécessaires dans l'ONI puisque les articles correspondants renvoient directement à la directive 2013/53/UE.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

5. Refonte des prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs de bateaux (OEMB), Commentaires des dispositions de la nouvelle OMBat

L'OEMB a été entièrement remaniée et rebaptisée « ordonnance sur les prescriptions applicables aux moteurs de bateaux dans les eaux suisses (ordonnance sur les moteurs de bateaux, OMBat) ».

Bien qu'il s'agisse d'une refonte de l'OEMB, de nombreuses dispositions de principe, indispensables également à l'avenir, ont été conservées.

La nouvelle ordonnance reprend aussi dans le droit suisse les nouvelles valeurs-limite spécifiques aux gaz d'échappement fixées dans la directive 2013/53/UE.

Non seulement la directive 2013/53/UE fixe de nouvelles valeurs-limite, mais elle résume aussi les hydrocarbures imbrûlés (HC) et les oxydes d'azote (NOx) dans une valeur-limite commune (HC+NOx), ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent (deux valeurs distinctes). Cette valeur-limite HC+NOx est diminuée de 25 à 75 % selon le type de moteur à essence (hors-bord, in-bord). Pour les moteurs diesel, la réduction va jusqu'à 55% de la valeur actuelle. La réduction des HC constitue un aspect important de la protection des eaux, les HC étant considérés comme particulièrement nocifs pour la flore et la faune. Dès lors, le remplacement des vieux moteurs améliorera progressivement la situation.

S'agissant des émissions de CO, il y a lieu de faire la distinction entre les moteurs hors-bord et les moteurs in-bord. Pour les premiers, la valeur-limite de CO est augmentée jusqu'à concurrence de 100 % de la valeur actuelle, tandis qu'elle est réduite jusqu'à concurrence de 50 % pour les seconds. Dans l'ensemble, il ne faut pas s'attendre à une hausse importante des CO dans les eaux, et ce, pour les raisons suivantes :

On ne dispose pas de chiffres exacts concernant les moteurs hors-bord et in-bord sur les eaux suisses. Des estimations basées sur la fourchette habituelle de puissance de ces moteurs permettent de conclure à une part de 50 à 60 % de moteurs hors-bord et, par conséquent, de 40 à 50 % de moteurs in-bord. Au total, env. 80 000 bateaux motorisés (bateaux et voiliers) sont admis sur les eaux suisses.

En règle générale, les moteurs hors-bord sont utilisés de manière moins intensive que les moteurs in-bord, ce qui se traduit dans les prescriptions de la directive 2013/53/UE sur le comportement à long terme des moteurs.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Section 1 Dispositions générales

Art. 1, champ d'application

Al. 1: l'expression « moteur diesel » est remplacée par « moteur à allumage par compression », plus courante dans le domaine technique. Par ailleurs, le champ d'application n'est plus restreint aux moteurs de propulsion de bateaux. L'OMBat est désormais applicable à tous les moteurs à combustion qui se trouvent sur un bateau. L'intention est de soumettre également les génératrices, devenues de plus en plus puissantes ces dernières années, aux prescriptions sur les gaz d'échappement : les bateaux de construction récente sont équipés de génératrices dont la puissance dépasse largement 100 kW, de sorte qu'il est justifié de prendre des mesures de réduction des émissions polluantes. Ainsi, il faut attester le respect des valeurs-limite des gaz d'échappement pour les génératrices, indépendamment de la puissance propulsive. Toutefois, l'art. 9 introduit une limite de puissance de 37 kW pour les génératrices diesel. La pose d'un filtre à particules ne devient obligatoire qu'au-delà de cette limite. Ainsi, les génératrices à faible puissance sont exceptées de cette disposition.

L'al. 2 correspond à la 2^e phrase du ch. 1 OEMB. Cette disposition vise à ce que les prescriptions soient applicables aussi pour des carburants autres que l'essence ou le diesel.

Art. 2, définitions

Trois définitions sont ajoutées à celles qui figuraient déjà dans l'OEMB et qui ont été reprises pratiquement telles quelles dans l'OMBat :

Let. f: dès lors que les bateaux utilisés pour le transport professionnel de personnes ou de marchandises doivent être équipés de filtres à particules, il est indiqué de définir le terme de « transport professionnel » dans l'OMBat. La définition est formulée par analogie à l'art. 2, al. 1, let. d, ch. 2 de l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI, RS 747.201.1). A ce jour, la définition se trouvait uniquement dans la directive du DE TEC du 3 juin 2010 concernant l'installation de filtres à particules sur les nouveaux moteurs à allumage par compression des bateaux utilisés pour effectuer des transports à titre professionnel. La définition du « transport professionnel » dans l'OMBat correspond ainsi à celle inscrite dans la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (RS 745.1) et dans les dispositions d'exécution ad hoc.

Let. k: la définition du système d'aide au diagnostic « *Onboard-Diagnose-II* » est reprise dans les grandes lignes de l'OEMB. Mais dans l'intervalle la directive 70/220/CEE a été remplacée par d'autres règlements UE, ce dont la nouvelle définition tient compte. La désignation est également adaptée (« Onboard-Diagnose (OBD) »).



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Let. I: les modifications de moteurs peuvent entraîner des modifications au niveau des gaz d'échappement. La définition de « modification importante d'un moteur » est reprise de l'art. 3, ch. 7, de la directive 2013/53/UE. Ce genre de modification peut avoir pour conséquence le dépassement des valeurs-limite d'émission fixées dans la directive 2013/53/UE ou une augmentation de plus de 15 % de la puissance nominale du moteur. Dans ces cas-là, une nouvelle évaluation de la conformité s'impose (cf. art. 5).

Section 2 Mise sur le marché, mise à disposition sur le marché et mise en exploitation

Art. 3, certificats et autorisations

L'al. 1 dispose qu'une réception par type ou une déclaration de conformité doit être présentée pour pouvoir mettre un moteur sur le marché, le mettre à disposition sur le marché ou le mettre en exploitation. Les let. a à d définissent les documents requis selon le type de moteur et l'utilisation prévue. Ces lettres reprennent par analogie les dispositions des ch. 3.1.1 à 3.1.4 OEMB et renvoient, entre autres, à la directive 2013/53/UE.

Afin d'éviter les discussions relatives aux éventuels transports professionnels de bateaux militaires, des corps des gardes-frontière, des autorités, de la police ou des organisations de sauvetage, l'al. 2 mentionne explicitement que les attestations pour les moteurs de ces bateaux peuvent être fournies selon n'importe laquelle des prescriptions énumérées à l'al. 1, let. a à d.

Art. 4, équivalence d'autres certificats

Grâce à cette disposition, les réceptions par type établies selon d'autres procédures sont considérées comme équivalentes à celles visées à l'art. 3, al. 1.

L'al. 1, let. a, concerne les réceptions par type selon la directive 97/68/CE (OEMB ch. 3.1.5) et la let. b concerne les réceptions selon le règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI). A la let. c, les certificats d'expertise de type de gaz d'échappement établis conformément à l'annexe C du règlement de navigation sur le lac de Constance (OEMB ch. 6.3.2) sont aussi reconnus.

Les prescriptions sur les gaz d'échappement sont souvent modifiées, ce qui se traduit en règle générale par une restriction des valeurs-limite. L'UE remanie actuellement la directive 97/68/CE susmentionnée, mais on ignore encore quand la nouvelle version entrera en vigueur. Afin de prendre cet état de fait en considération, le DETEC est investi du pouvoir, à l'al. 2, de reconnaître des réceptions par type et des déclarations de conformité établies d'après d'autres prescriptions, à condition que ces prescriptions limitent les émissions de gaz d'échappement dans la même mesure ou dans une mesure plus stricte que l'OMBat. Cette disposition vise à assurer l'admission de moteurs en Suisse sans soumettre l'OMBat à de fréquentes révisions.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 5, modification de moteurs avec déclaration de conformité ou réception par type

Il n'est pas admis de modifier sans autre forme de procès les moteurs pour lesquels il existe une déclaration de conformité ou une réception par type. L'art. 5 règle les détails de la marche à suivre. Les dispositions correspondent aux prescriptions actuelles (OEMB ch. 11), mais elles ont été adaptées de sorte que la terminologie concorde avec celle des directives et règlements UE.

Art. 6, procédure et prescriptions de forme

Conformément à l'al. 1, les déclarations de conformité et les réceptions par type doivent être établies par les organes qui y sont habilités par la prescription respective.

L'al. 2 exige que les évaluations de la conformité ou les réceptions par type soient soumises aux procédures qui sont à la base des prescriptions (OEMB ch. 3.2). De plus, les déclarations de conformité et les réceptions par type doivent satisfaire aux exigences définies (OEMB ch. 3.3).

Section 3 Construction et contrôle de la production

Art. 7, prescriptions générales de construction

Les al. 1 et 2 ont été repris tels quels des ch. 3.4.1 et 3.4.2 de l'OEMB. Ils constituent la base de l'application des dispositions pénales (cf. art. 17) au cas où un moteur ferait l'objet de modifications illicites.

Art. 8, prescriptions sur l'installation du moteur

Cette disposition a été reprise telle quelle du ch. 8.1 de l'OEMB.

Art. 9, limitation des émissions de particules

Selon l'al. 1, il y a lieu de limiter les émissions de particules des moteurs à allumage par compression des bateaux utilisés à titre professionnel (par analogie au ch. 3.4.3 de l'OEMB), à condition toutefois que la puissance du moteur soit égale ou supérieure à 37 kW. Il s'agit d'exempter de cette obligation les petits moteurs servant en général à faire fonctionner des auxiliaires (par ex. des pompes) et qui ne sont par conséquent pas beaucoup en exploitation. A noter que les bateaux militaires, des corps des gardes-frontière, des autorités, de la police ou des organisations de sauvetage ne sont pas considérés comme utilisés à titre professionnel ; ils ne sont donc pas soumis à l'obligation de réduire les émissions de particules.

L'al. 2 fixe la valeur-limite du nombre de particules qu'un moteur est autorisé à émettre par kW de puissance et par heure d'exploitation. La valeur de 1×10^{12} particules par kWh correspond à la valeur



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

qu'un filtre à particules doit respecter pour être reconnu comme filtre selon VERT (standard de certification des filtres à particules diesel).

La let. a de l'al. 3 admet les systèmes pour lesquels il est établi, selon un programme de l'UN/ECE de mesure des particules, qu'ils respectent la valeur définie à l'al. 2. Les constructeurs de moteurs ont ainsi la possibilité de limiter le nombre de particules émises par leurs moteurs. La possibilité d'équiper les moteurs de filtres conformément à la liste des filtres recommandés par l'OFEV (let. b) ou d'autres filtres équivalents (let. c) est conservée.

Al. 4 : lors de l'installation de nouveaux moteurs à allumage par compression dans les bateaux existants utilisés à titre professionnel, il faut vérifier si le nouveau moteur respecte la valeur-limite d'émission de particules fixée à l'al. 2. Si tel n'est pas le cas, il faut vérifier si la pose de filtres à particules est réalisable techniquement et supportable économiquement. Ici aussi, cette obligation vaut pour les moteurs d'une puissance de 37 kW et plus.

Art. 10, prescriptions de service et d'entretien

Cette disposition a été reprise telle quelle du ch. 8.2 OEMB.

Art. 11, contrôle de la production

L'OEMB prévoit déjà le contrôle de la production par l'OFT. Ce contrôle sert à constater si les moteurs correspondent aux indications servant de base à la déclaration de conformité ou à la réception par type. L'al. 1 mentionne désormais expressément la déclaration de conformité en sus de la réception par type.

Depuis 2008, les expertises de type des gaz d'échappement ne s'effectuent plus en Suisse et les approbations de type des gaz d'échappement ne sont plus octroyées ; les dispositions ad hoc sont dès lors obsolètes. Les prescriptions détaillées (par ex. choix des échantillons etc.) de l'OEMB sont abrogées (OEMB, ch. 12.3 à 12.9). L'al. 2 renvoie désormais aux règles afférentes dans les directives et règlements UE respectifs.

L'al. 3 définit que l'importateur doit fournir les documents et les moteurs requis pour un contrôle de la production et qu'il doit prendre en charge l'intégralité des coûts jusqu'à l'achèvement de la procédure. Le ch. 12.2 de l'OEMB réglait déjà ce point. Etant donné que le titulaire d'une déclaration de conformité ou d'une réception par type est souvent sis à l'étranger, les frais sont imputés à l'importateur car la perception de créances à l'étranger est difficile à concrétiser.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 12, échec au contrôle de la production

Cette disposition a été reprise par analogie de l'OEMB, compte tenu des procédures applicables conformément aux directives et règlements UE (OEMB ch. 12.10).

Section 4 Contrôle périodique subséquent des gaz d'échappement

Art. 13, généralités

Les al. 1 et 2 ont été repris tels quels de l'OEMB (ch. 13.1 et 13.2).

Art. 14, exemption du contrôle périodique subséquent des gaz d'échappement

Disposition reprise telle quelle de l'OEMB (ch. 13.3).

Art. 15, contrôle périodique des systèmes de filtre à particules

L'OMBat introduit l'obligation de contrôler régulièrement les systèmes de filtres à particules. De manière générale, ces dispositions concordent avec les recommandations de l'OFEV relatives à la directive Air Chantiers.

Lors du contrôle desdits systèmes, le nombre de particules est mesuré dans le tuyau d'échappement des moteurs. Une valeur comparative du nombre de particules par cm³ de gaz d'échappement est fixée. Si elle est dépassée, il faut partir du principe que le moteur ou le filtre à particules ne fonctionnent plus correctement. Des mesures de remise en état s'imposent alors.

L'unité de la valeur-limite fixée à l'art. 9, al. 2 (nombre de particules par kWh) est différente de celle de la valeur fixée à l'art. 15 (nombre de particules par cm³). La première valeur est déterminée sur le banc d'essai, tandis que l'autre valeur est mesurée sur le bateau à l'aide de simples appareils mobiles.

Ces appareils mobiles de mesure doivent être conformes à l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure (RS 941.210) et aux dispositions d'exécution ad hoc du DFJP.

S'agissant des délais de ces contrôles périodiques et des mesures à effectuer, le DETEC les fixe dans des dispositions d'exécution. De même que pour les contrôles périodiques subséquents des gaz d'échappement des bateaux utilisés à titre professionnel, l'émission de particules doit être mesurée à un rythme annuel. La mesure peut avoir lieu en même temps que le contrôle périodique subséquent des gaz d'échappement. Les dispositions d'exécution introduisent aussi des prescriptions sur la documentation des mesures.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Section 5 Autres dispositions

Art. 16, émoluments de l'OFT

Disposition reprise telle quelle du ch. 14.2 OEMB.

Art. 17, dispositions pénales

Les dispositions pénales sont reprises du ch. 15 de l'OEMB et complétées par une disposition sur les nouveaux contrôles périodiques des systèmes de filtres à particules (cf. art. 15). La modification par négligence d'un moteur est désormais punissable, de même que le non respect, intentionnel ou par négligence, des délais impartis pour éliminer les dysfonctionnements indiqués par le dispositif « *On-board-Diagnose-System* ».

Section 6 Dispositions finales

Art. 18, dispositions d'exécution

Les al. 1 et 2 sont repris tels quels du ch. 16.1 OEMB ; le contrôle périodique des filtres à particules est également intégré à ces dispositions.

Art. 19, dispositions transitoires

Les dispositions transitoires ont le but suivant : de manière générale, les moteurs actuellement en exploitation sur les bateaux admis en Suisse doivent pouvoir rester utilisables (garantie des droits acquis). Les dispositions transitoires règlent aussi les modalités concernant les moteurs importés ou construits en Suisse avant l'entrée en vigueur de l'OEMB mais qui ne sont pas encore en exploitation. L'art. 19 reprend également les dispositions transitoires de l'art. 55 de la directive 2013/53/UE concernant la mise à disposition de moteurs sur le marché et leur mise en exploitation.

Les dispositions en détail :

L'al. 1 fixe les conditions de la conservation des droits acquis pour les moteurs existants : ces moteurs doivent continuer de remplir les conditions qui ont permis l'octroi d'une homologation de type ou d'une déclaration de conformité. De plus, les contrôles périodiques subséquents des gaz d'échappement ne doivent pas donner lieu à des contestations. Cette disposition est valable pour tous les bateaux, indépendamment de leur affectation.

Dans l'OEMB, une disposition transitoire fixait que les moteurs construits ou importés en Suisse avant l'introduction des valeurs-limite (1^{er} janvier 1995) pouvaient être admis sans approbation de type des gaz d'échappement. L'OMBat reprend cette disposition à l'al. 2. On ne s'attend pas à ce que le



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

nombre de moteurs non encore mis en exploitation depuis lors soit élevé, mais on ne peut pas non plus exclure tout à fait ces cas. Pour ces moteurs, il faudrait présenter, avant de les admettre à la navigation, une confirmation qui indiquerait sans équivoque que les conditions susmentionnées (construction ou importation avant le 1^{er} janvier 1995) sont remplies.

A noter également que la disposition transitoire de l'art. 166, al. 22, ONI prévoit un délai de péremption des moteurs 2-temps à allumage commandé : les moteurs 2 temps à allumage commandé pour lesquels il n'existe ni approbation de type des gaz d'échappement ni déclaration de conformité peuvent être utilisés uniquement jusqu'au 31 décembre 2017. L'OMBat n'influe pas sur cet état de fait.

Les al. 3 et 4 reprennent les dispositions transitoires de la directive 2013/53/UE : les moteurs admis selon l'ancienne directive CE peuvent encore être mis sur le marché et mis en exploitation jusqu'au 18 janvier 2017. Pour les moteurs hors-bord à allumage commandé d'une puissance de 15 kW ou moins et construits par de petites ou moyennes entreprises, le délai de transition est plus long, soit jusqu'au 18 janvier 2020. A l'art. 55, par. 2, de la nouvelle directive 2013/53/UE, le terme « petites et moyennes entreprises » est paraphrasé par un renvoi à la recommandation 2003/361/CE de la Commission.

Cependant, l'OMBat excepte certains moteurs 2 temps à allumage commandé de cette disposition transitoire. Il s'agit des moteurs qui font état d'émissions très importantes de HC imbrûlés, du fait d'anciens procédés de mélange et de combustion. Depuis la reprise des valeurs-limite des gaz d'échappement de la directive 2003/44/CE dans l'OEMB en 2007, les moteurs 2 temps à allumage commandé ne sont admis en Suisse que s'il est attesté que les moteurs en question respectent au moins les valeurs-limite de gaz d'échappement applicables aux moteurs 4 temps à allumage commandé (valeurs-limite plus strictes). Cette condition présuppose des moteurs 2 temps à injection et à combustion améliorée. Cette restriction reste valable (al. 3 et 4 OMBat).

6. Abrogation d'annexes de l'OEMB

Les annexes 1 à 5 OEMB portent sur le procédé de mesure en vue de l'expertise de type des gaz d'échappement, sur la structuration du numéro de type et sur l'importation d'effets de déménagement. Selon la nouvelle OMBat, il n'est plus nécessaire d'effectuer en Suisse des expertises de type des gaz d'échappement et la mise sur le marché suisse est réglementée de manière générale par les directives UE, moyennant la reconnaissance des déclarations de conformité ou des réceptions par type. Ces annexes ne sont donc plus nécessaires.

7. Dérogation à la directive 2013/53/UE

Après la présente modification de l'ONI, quelques différences subsisteront par rapport à la directive 2013/53/UE, et ce, dans les domaines suivants:



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

- Toutes les eaux usées d'un bateau doivent être collectées dans des réservoirs qui seront vidangés à terre (art. 108, al. 1, ONI). Dans l'UE, cette disposition ne s'applique pas aux eaux « grises » (eaux usées des douches et des éviers) mais uniquement aux toilettes (annexe I, let. A, ch. 5.8).
- La paroi de la citerne à essence ou à diesel ne doit pas faire partie de la coque du bateau (art. 108, al. 2, ONI) : ces citernes doivent être installées séparément dans les bateaux (paroi double). Dans l'UE, cette disposition est applicable uniquement aux citernes à essence, mais pas aux citernes à diesel (annexe I, let. A, ch. 5.2.2).
- En Suisse, les scooters aquatiques sont considérés comme des bateaux de plaisance et non de sport (art. 2, al. 1, let. a, ch. 18, ONI). Leur puissance propulsive est par conséquent limitée conformément à l'annexe 11 ONI. Dans l'UE, c'est le constructeur du scooter aquatique qui en fixe la puissance admise. Dans la pratique, les scooters aquatiques ne peuvent pas être admis en Suisse, car leur puissance est nettement supérieure à la valeur admise pour les bateaux de plaisance. Le commerce n'est toutefois pas soumis à restriction.
- Les émissions sonores des bateaux de sport dont la puissance d'un moteur dépasse 40 kW restent limitées à 72 dB(A) (art. 109 ONI). Les valeurs-limite fixées dans la directive 2013/53/UE ne sont pas reprises (75 dB voire 78 dB, annexe I, let. C, ch. 1.1). Une adaptation aux valeurs UE est effectuée uniquement dans le domaine des moteurs dont la puissance est inférieure ou égale à 40 kW.
- Il y a lieu d'installer des bacs collecteurs appropriés sous les moteurs in-bord et autres agrégats à moins que d'autres mesures empêchent l'écoulement de substances pouvant polluer les eaux (art. 108, al. 3, ONI). Les dispositions européennes sont similaires (annexe I, let. A, ch. 5.8), mais les aspects techniques concrets font encore l'objet de discussions au sein des organes de normalisation. Si ces discussions aboutissent à une solution dont l'effet est semblable à celui d'un bac collecteur, il n'y aura plus de différence par rapport au droit UE dans ce domaine.

Du fait de la refonte de l'OEMB et de la reprise des valeurs-limite des gaz d'échappement de l'UE (niveau 2), il n'y a plus de différence par rapport à la directive 2013/53/UE dans ce domaine.

La Suisse ne s'étant pas engagée à reprendre le droit UE dans ces domaines et en l'absence d'accord international sur la reconnaissance réciproque des évaluations de la conformité (*Mutual Recognition Agreement, MRA*), les présentes modifications ne lèsent aucun accord international.



Référence du dossier : BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

8. Rapport avec les prescriptions applicables sur les eaux frontalières suisses

Le lac Léman, le lac de Constance et les lacs tessinois font l'objet d'accords internationaux relatifs à la navigation. Pour le lac de Constance, il existe des prescriptions distinctes relatives aux gaz d'échappement ; ces prescriptions font partie intégrante du règlement de la navigation sur le lac de Constance. Pour les autres eaux frontalières, les gaz d'échappement sont régis par le droit national respectif.

Comme la France et l'Italie sont des Etats membres de l'UE, la directive 2013/53/UE sera valable dès 2016 sur le lac Léman ainsi que sur les lacs tessinois. La Suisse adapte ses dispositions à cette directive en remaniant l'OEMB.

Sur le lac de Constance, l'Allemagne et l'Autriche, en tant qu'Etats membres de l'UE, seraient également tenues de respecter les nouvelles valeurs-limite de la directive 2013/53/UE en matière de gaz d'échappement. Or ces pays ont des réticences quant à la mise en œuvre de ces valeurs-limite, car ils estiment qu'il pourrait en résulter une baisse du niveau actuel de protection. Ils ont aussi annoncé des négociations avec l'UE en vue de l'obtention éventuelle d'un statut spécial du lac de Constance. D'ici là, la réglementation spécifique au lac de Constance reste applicable.

Projet, état procédure d'adoption