



4 août 2006

---

# Ordonnance sur la navigation intérieure (ONI)

## Prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs de bateaux (OEMB)

Rapport sur les résultats de la procédure de consultation

---

### NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

<b>Table des matières:</b>		pages
<b>I.</b>	<b>Généralités</b>	
1.	Introduction, objectifs de la révision, procédure de consultation	2
2.	Réponses reçues	2
<b>II.</b>	<b>Ordonnance sur la navigation intérieure (ONI)</b>	
1.	Résumé, dispositions fondamentales	4
2.	Réponses concernant les divers articles du projet de révision de l'ONI	5
3.	Demandes de modification supplémentaires	13
<b>III.</b>	<b>Prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs de bateaux (OEMB)</b>	
1.	Résumé, dispositions fondamentales	16
2.	Réponses concernant les divers articles du projet de révision de l'OEMB	16
3.	Demandes de modification supplémentaires	17

## I. Généralités

### 1. Introduction, objectifs de la révision, procédure de consultation

Du 10 février au 2 juin 2006, le DETEC a effectué une vaste procédure de consultation en dehors de l'administration. Elle a porté sur la révision de l'ONI et de l'OEMB.

Cette révision visait quatre objectifs principaux:

- Transposer en partie la directive élargie 2003/44/CE sur les bateaux de plaisance dans le droit suisse sur la navigation intérieure, notamment en ce qui concerne les émissions de bruit des bateaux, les gaz d'échappement des moteurs de bateaux et le traitement des scooters aquatiques;
- Introduire des valeurs d'alcoolémie pour les conducteurs de bateaux;
- Harmoniser les exigences auxquelles doivent satisfaire la formation et l'examen des conducteurs des bateaux à passagers;
- Eliminer les problèmes d'exécution, moderniser la réglementation et procéder à d'autres modifications.

### 2. Réponses reçues

#### 2.1 Aperçu

62 des 112 organismes contactés ont répondu. Toutefois, dans certains cas, des associations ont présenté des prises de position communes, ce qui explique le nombre relativement faible des réponses. Dix prises de position ont été envoyées par des personnes, associations et milieux qui se sont sentis concernés par la révision, bien qu'elles n'aient pas été contactés.

La très grande majorité des réponses se prononce positivement sur la révision ou approuve l'orientation de celle-ci. Elles ne comprennent des remarques que sur certains articles et/ou suggestions complémentaires. Huit organismes concordent entièrement avec les propositions de révision de l'ONI et de l'OEMB ou ont renoncé à donner leurs avis. Il s'agit d'AI, AR, SO, JU, ainsi que de l'USAM, electrosuisse, PUSCH, et Pro Natura.

#### 2.2 Cantons

Les réponses ont été émises par l'Association des services de la navigation (vks/asn) ainsi que par 22 cantons (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG et ZH).

#### 2.3 Associations, milieux intéressés, autres

27 associations, milieux intéressés et autres organismes se sont prononcés:

Association des services de la navigation	asn
Fédération suisse de canoë	FSC
Cruising Club Schweiz	CCS
Swiss Sailing	
Fédération suisse motonautique	FSM
Centre Patronal	CP
Association Suisse Romande des Professionnels du Nautisme	ASPN
Aqua Nostra Schweiz	
Verband Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer	VBL

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

Verband der Motorlastschiffbesitzer am Zürichsee und Walensee	VMLBZW
Union suisse des arts et métiers	USAM
Association suisse des pêcheurs professionnels	ASPP
Schweizer Tourismus-Verband	FST
Verband Schweizerischer Motorboot- und Segelschulen	VSMS
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Zentralschweiz und des Kantons Tessin	ACVZT
electrosuisse	
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung	bfu
Eidg. Materialprüfungs- und Forschungsanstalt	EMPA
Praktischer Umweltschutz Schweiz	PUSCH
Pro Natura	
Union des transports publics	UTP
Association des entreprises suisses de navigation	AESN
Compagnie Générale de navigation sur le lac Léman	CGN
Schiffahrtsbetrieb Rorschach	SR
Bombardier Recreational Products	BRP
Logistikbasis der Schweizer Armee im VBS	LBA
Association Suisse des Constructeurs Navals	ASCN
Association Suisse des Importateurs de Moteurs Marins	ASIM
Vereinigung der kantonalen Schiffahrtsämter	vks

### 2.4 Partis politiques

Le PDC, l'UDC ont renoncé à donner leurs avis. Le PRD et le PSS n'ont pas répondu.

## II. Ordonnance sur la navigation intérieure (ONI)

### 1. Résumé, dispositions fondamentales

#### 1.1 Généralités

La plupart des réponses approuvent en principe la modification de l'ONI, dont les objectifs essentiels sont soutenus. Certaines dispositions sont cependant examinées avec un esprit critique. Des amendements supplémentaires, parfois très divergents, sont proposés.

#### 1.2 "Directive 2003/44/CE élargie sur les bateaux de plaisance"

Les travaux préparatoires sur cette question étaient très vastes et leur thématique était complexe. Même si au début de la procédure de consultation, un très grand consensus a été obtenu avec les groupes consultés (asn, industrie de la construction de bateaux et administration fédérale) à propos de la reprise des "valeurs limites des émissions sonores", l'asn et de nombreux cantons ont adopté une attitude critique lors de la consultation et ont rejeté le consensus obtenu auparavant.

Des prises de position très contradictoires ont été envoyées à propos du traitement des "scooters aquatiques" dans les eaux suisses. Certains exigent une interdiction totale, d'autres demandent que ces véhicules soient entièrement autorisés sur les eaux suisses.

Enfin, la plupart des cantons exigent instamment une modification de la procédure d'admission des bateaux de plaisance au sens de la directive UE. L'admission ne doit plus être possible uniquement sur la base d'une déclaration de conformité selon la directive. Celles-ci seraient souvent falsifiées ou remplies de manière incomplète. De plus, l'acquisition d'une telle déclaration implique parfois de très gros coûts. Dans de tels cas, les contrôles techniques effectués par les services de navigation cantonaux doivent aussi pouvoir être utilisés pour immatriculer un bateau de sport. Il en résulterait toutefois un "double système d'immatriculation" dans la législation suisse sur la navigation intérieure (liberté de choix entre l'immatriculation comme "bateau de sport" ou "bateau de plaisance" avec des normes techniques différentes).

#### 1.3 Taux d'alcoolémie pour les conducteurs de bateaux

L'introduction de ces taux pour les conducteurs de bateaux est considérée en règle générale comme un pas dans la bonne direction. Toutefois, de nombreuses questions sont posées sur ce thème, ce qui compromet l'introduction de ces valeurs-limites au niveau de l'ordonnance.

On doute que la loi sur la navigation intérieure (LNI)<sup>1</sup> dispose d'une base légale suffisante pour permettre l'instauration de ces valeurs-limites dans une ordonnance, surtout si l'on prend en considération la loi sur la circulation routière (LCR)<sup>2</sup>. Le système de sanction prévu par la LNI est considéré comme trop sévère par rapport à la LCR. On exige que le droit suisse sur la navigation intérieure comprenne les mêmes valeurs-limites que celles qui sont déjà valables pour le lac de Constance conformément au règlement de la navigation sur le lac de Constance<sup>3</sup> (RNC). Il est demandé que la procédure permettant de constater l'état d'ébriété des conducteurs de bateaux soit clarifiée. Enfin, le pilotage sous l'influence de médicaments et de drogues doit être réglé.

<sup>1</sup> Loi du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure, RS 747.201

<sup>2</sup> Loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, RS 741.01

<sup>3</sup> Ordonnance du 13 janvier 1976 concernant la navigation sur le lac de Constance (Règlement de la Navigation sur le lac de Constance, RNC), RS 747.223.1

Par ailleurs, il existe un grand nombre de propositions détaillées. Elles vont de l'introduction d'une limite de 0 ‰ à l'exigence de renoncer intégralement à introduire des taux d'alcoolémie en passant par l'attribution de certaines catégories d'emplois au groupe des conducteurs de bateaux non employés à titre professionnel.

#### 1.4 **Harmonisation des exigences auxquelles doivent répondre la formation et l'examen des conducteurs de bateaux à passagers**

Les cantons et l'AESN se réjouissent en principe de l'harmonisation prévue. Ils attirent cependant l'attention sur quelques questions non réglées en liaison avec l'existence de permis de conduire des bateaux délivrés sous le régime de l'ancien droit. Certains avis critiquent la possibilité que la Confédération puisse organiser éventuellement les examens théoriques des conducteurs de bateaux.

#### 1.5 **Elimination des problèmes d'exécution, modernisation, autres modifications**

Outre les modifications proposées qui sont très largement incontestées, les cantons, les milieux intéressés, les associations et les autres organismes exigent des adaptations et des compléments pour divers autres articles. Ces propositions vont parfois très loin et sont souvent très critiques.

Mentionnons particulièrement les exigences des cantons relatives à l'introduction d'une base pour l'attestation électronique d'assurance des bateaux. On exige aussi l'introduction d'une procédure d'amendes d'ordre par analogie avec la circulation routière.

## 2. **Réponses concernant les divers articles du projet de révision de l'ONI**

### 2.1 **Art. 2, diverses définitions**

2.1.1 **Al. 1, let. q, "bateau maison"**: BE estime que la définition proposée ne correspond pas à la réalité et qu'elle ne peut que difficilement être contrôlée. Les critères contenus dans la définition ne seraient pas valables. Un contre-projet est présenté. NE et ZH proposent un texte similaire.

TG estime que la définition proposée pourrait recouvrir aussi les grands bateaux à voile et à moteur et propose de compléter la définition.

FR et NE suggèrent une modification rédactionnelle dans le texte français.

2.1.2 **Al. 1, let. r, "véhicule nautique à moteur"**: L'AG propose de biffer la disposition selon laquelle les véhicules nautiques à moteur sont considérés comme des bateaux de plaisance. Il sera ainsi possible d'immatriculer ces véhicules comme bateaux de sport naviguant sur les eaux suisses.

TG suggère de remplacer la définition figurant dans le projet par les notions anglaises d'"Aqua-Scooter" et de "Jet-Bike". L'ASCN et l'ASIM soutiennent le projet, mais proposent d'envisager l'introduction du terme "scooter aquatique" dans la définition.

2.1.3 **Al. 1, let. k "bateaux à rames" et s "kayak"**: L'asn exige la suppression de la définition de kayak, qu'elle avait proposée initialement, et de compléter la notion de "bateau à rames" par les "canoës". On créerait ainsi une meilleure base pour utiliser les diverses dispositions de l'ONI. Cela entraîne en outre une modification de l'art. 16, al. 2, let. c et d (cf. texte ci-dessous). Cette proposition est soutenue par 14 cantons (BE, BL, BS, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG et ZH).

La FSC demande que le terme "kayak" soit remplacé par la notion de "canoë". Par ailleurs, il conviendrait de supprimer dans la définition les termes de "sans quille" et de "pont fermé". Si le terme de "kayak" est remplacé par "canoë", il faudrait aussi en tenir compte à l'art. 16, al. 2, let. d. Par ailleurs, pour éviter les malentendus, il faudrait supprimer la notion de "canoë" à l'art. 16, al. 2, let. c.

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

- 2.1.4 **Al. 1, let. t, définition de "bateau de location"**: La VSMS demande que la définition de la location des bateaux englobe aussi celle des conducteurs. Cela améliorerait la sécurité, car de tels conducteurs connaissent la géographie locale.
- 2.1.5 **Al. 2. let. b, "longueur" et c "largeur"**: L'asn demande que l'ONI reprenne les définitions de  $L_h$  et de  $B_h$ , telles qu'elles figurent dans la norme ISO 8666. On exige en outre que ces définitions soient clarifiées lorsqu'il s'agit de bateaux à plusieurs coques. Treize cantons (AG, BE, BL, BS, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG et ZH), l'ASCN et l'ASIM soutiennent cette proposition.
- 2.1.6 **Al. 4, let. b, "transport à titre professionnel"**: La VBL et la VMLBZW craignent qu'en raison de la définition, le transport occasionnel de voyageurs sur des bateaux à marchandises soit supprimé tôt ou tard. Ces associations proposent donc que les transports professionnels des entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale et les transports sporadiques de voyageurs sur des bateaux à marchandises fassent l'objet de diverses catégories et soient soumis à des exigences distinctes.
- 2.2 **Art. 38. al. 5, entrées des ports et débarcadères (signalisation de l'interdiction de se baigner)**: La TG et ZH exigent que cette disposition potestative soit biffée sans être remplacée. On évitera ainsi des incertitudes concernant la validité de l'interdiction de la baignade (art. 77) si aucune signalisation n'est installée. ZH exige aussi que l'on renonce au signal d'interdiction A.14 figurant à l'annexe 4. Si l'al. 5 est maintenu, ZH propose de biffer les mots "en service régulier". Ainsi, le signal d'interdiction pourrait être employé de manière universelle.

La CGN se félicite expressément de l'introduction de ce signal d'interdiction, mais elle fait remarquer qu'il faudra encore expliquer la situation aux cantons.

## 2.3 **Art. 41, al. 4, taux d'alcoolémie pour les conducteurs de bateaux**

A titre liminaire, quasiment tous les avis se félicitent que des taux d'alcoolémie soient introduits pour gérer une base légale qui sera appliquée de manière uniforme. Les dispositions de détail sont cependant critiquées.

L'asn doute qu'il y ait une base légale suffisante pour introduire des valeurs-limites dans l'ONI. L'art. 106, al. 6 LCR qui, à l'instar de l'art. 56 de la LNI, autorise le Conseil fédéral à édicter des dispositions d'exécution, n'a pas été jugé suffisant pour introduire des taux d'alcoolémie au niveau de l'ordonnance. Au lieu de cela, cette compétence a été attribuée à l'Assemblée fédérale (cf. art. 55, al. 6 LCR).

Selon l'asn, les sanctions prévues par la LNI en cas d'ébriété sont plus sévères que par rapport à la LCR, parce que cette dernière loi ne fait pas de différence entre une infraction "simple" ou "qualifiée". La quotité de la peine en cas de premières infractions est beaucoup plus lourde dans la LNI que dans la LCR. Cette inégalité de traitement n'est pas justifiée, car les risques dans le domaine de la navigation sont moindres que sur la route.

Selon l'asn, la valeur-limite pour les conducteurs de bateaux à passagers utilisés à titre professionnel (bateaux pour le transport professionnel de plus de 12 passagers) doit aussi s'appliquer aux conducteurs de bateaux qui transportent moins de 12 passagers à titre professionnel.

En Suisse, on introduira les mêmes valeurs-limites que pour le lac de Constance (0,8 ‰ dans les transports non professionnels et 0,1 ‰ dans les transports professionnels).

Selon l'asn, la procédure servant à définir l'état d'ébriété n'est pas réglée dans le projet de révision. Il conviendrait dès lors d'édicter des réglementations ad hoc.

17 cantons (AG, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SZ, TG, TI, UR, ZG et ZH) et le SR se prononcent de la même manière ou de manière équivalente.

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

NW, SZ et l'ACVZT exigent que l'on réglemente non seulement l'introduction de taux d'alcoolémie, mais aussi la conduite de bateaux sous l'influence de drogues et de médicaments. La LNI doit aussi être modifiée dans cette perspective.

NW, VD et l'ACVZT demandent l'introduction de la limite de 0 ‰ pour les conducteurs de bateaux voyageurs et marchandises utilisés à titre professionnel. VD approuve les autres dispositions de l'art. 41, al. 4. OW demande l'introduction d'une disposition qui interdise la consommation d'alcool pendant le temps de travail. La LBA demande que les conducteurs professionnels se voient interdire la consommation de boissons alcoolisées pendant une période de 6 heures avant le début du travail.

L'ASCN et l'ASIM proposent une adaptation à la LCR et exigent que dans le domaine de la navigation également, on fasse une distinction entre l'infraction "qualifiée" et "non qualifiée".

La FSM et Aqua Nostra demandent que les pêcheurs professionnels ne soient pas soumis à la valeur-limite de 0,2 ‰, applicable aux conducteurs de bateaux utilisés à titre professionnel. De plus, elles exigent que l'on supprime sans remplacement la valeur-limite de 0,5 ‰, qui serait applicable à tous les autres conducteurs de bateaux. A leur avis, le projet compromet la sécurité juridique, permet une application aléatoire et arbitraire et ne serait pas praticable. Enfin, on avance des considérations sécuritaires en relation avec des avis de tempête soudains. Les conducteurs de bateaux dont la concentration d'alcool dans le sang dépasse la valeur-limite admise ne pourraient pas, dans de tels cas, ramener leurs bateaux dans un port sûr avant que la concentration d'alcool ait baissé sous la limite admise.

Le CP et l'ASPN demandent que les contrôles d'alcoolémie se fassent uniquement dans les bateaux en mouvement et non à l'arrêt dans les ports. Ils regrettent qu'une limite de 0,2 ‰ soit introduite dans le secteur du transport professionnel, alors que la limite est de 0,0 ‰ dans le transport routier professionnel.

La VBL et la VMLBZW demandent que l'on différencie les exigences selon qu'il s'agit du trafic routier ou de la navigation, étant donné que les exigences ne sont pas comparables. Celles qui s'appliquent notamment aux conducteurs de bateaux à marchandises devraient être supprimées.

La FST soutient la réglementation proposée et part du principe que les nouvelles valeurs-limites seront contrôlées régulièrement par les autorités. Le bpa soutient aussi le projet sur ce point. La CGN se réjouit des dispositions, mais relève que la limite de 0 ‰ est encore plus appropriée pour les conducteurs professionnels.

La VSMS estime que les valeurs-limites de l'alcoolémie doivent être réglementées dans une loi et non dans une ordonnance.

- 2.4 **Art. 54, al. 1, circulation à ski nautique ou avec d'autres engins:** SG et ZH proposent un complément rédactionnel pour l'al. 1.
- 2.5 **Art. 72, al. 2, let. a, manifestations nautiques:** Swiss Sailing exige que l'on garde la formulation actuelle (c'est-à-dire qu'on renonce à attirer l'attention sur la sécurité des personnes lors de telles manifestations). Pour justifier cette demande, Swiss Sailing indique que les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de ces manifestations doivent être prises par du personnel expérimenté, qui connaît la matière. Ce personnel serait disponible auprès des organisateurs de ces manifestations. De plus, l'organisateur répond de tout comportement négligent tant sur le plan civil que sur le plan pénal. Il a donc intérêt à ce que les manifestations soient organisées de manière irréprochable.
- 2.6 **Art. 74, al. 2, let. e, permis de catégorie B pour conduire des bateaux à marchandises sur lesquels sont transportés des passagers:** l'asn se réjouit de cette nouvelle disposition. Il en va de même de BS, BL, NW, OW et ZG, ainsi que de l'AESN et du SR.

UR, la VBL et la VMLBZW estiment qu'il faut conserver la réglementation actuelle concernant la catégorie de permis nécessaire pour les conducteurs de bateaux (cat. C à la place de la catégorie B, prévue).

- 2.7 **Art. 77, al. 1, 2 et 3, let. d, interdiction de la baignade/de la plongée:** L'asn demande que l'interdiction de plongée soit maintenue même pour les places d'amarrage des bateaux autorisées par les autorités (remarque: cette disposition a été biffée par erreur dans le projet). 14 cantons (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, UR, TI et ZG) ainsi que le SR se prononcent de la même manière ou de manière équivalente.

L'AG rejette la disposition sur l'interdiction de la baignade, car elle n'atteint pas les véritables destinataires, les baigneurs. Ceux-ci ne connaissent pas la LNI. Par ailleurs, l'interdiction générale dans un rayon de 100 m autour des entrées des ports et des débarcadères ne tient pas compte des situations concrètes.

S'agissant de l'al. 2, OW propose que l'interdiction soit limitée à l'interdiction de se rapprocher à la nage des bateaux "en service".

SH demande que l'on précise expressément à l'art. 77 que les exercices de plongée de la police ne sont pas touchés par l'interdiction figurant à l'art. 77, al. 3.

TG propose que la notion de "bateaux en service régulier" soit remplacée par "bateaux à passagers". Cela garantirait que l'interdiction ne s'applique pas seulement aux entrées des ports et aux débarcadères des bateaux au bénéfice d'une concession fédérale, mais à tous les bateaux à passagers.

ZH propose que le libellé de la let. d soit modifié comme suit: "près des débarcadères autorisés par les autorités et dans un rayon de 100 m autour des débarcadères des bateaux en service régulier". On pourrait ainsi éviter d'imposer une très vaste interdiction de la plongée dans le lac de Zurich, ce qui, autrement, résulterait du maintien de la formulation initiale.

Le bpa et l'AESN saluent les réglementations proposées. L'AESN propose de compléter l'al. 2. Cela étant, il serait interdit de s'approcher des bateaux sans y être autorisé.

- 2.8 **Art. 79, 82, 83, 86, 87 et 166 al. 24, Conducteurs de bateaux de passagers:** L'Association des services cantonaux de la navigation apprécie l'harmonisation des exigences de formation et d'examen des conducteurs des bateaux des entreprises de navigation au bénéfice ou non d'une concession fédérale. Il est fait référence aux dispositions d'exécution de l'ordonnance sur la construction des bateaux<sup>4</sup> relatives à la formation des conducteurs, qui doivent être adaptées dans ce contexte. 13 cantons (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, OW, SG, SZ, TG, UR et ZG) et le SR se prononcent de manière analogue. Le TI s'exprime uniquement dans le contexte des objectifs des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur la construction des bateaux.

L'asn demande une disposition transitoire pour échanger les permis de cat. B selon l'ancien droit. De plus, la mention des sous-catégories de la cat. B dans les permis de conduire devrait être régie par une directive aussi simple que possible. 12 cantons (BL, BS, FR, GL, LU, NW, OW, SG, SZ, TG, ZG, ZH) ainsi que SR partagent cet avis.

L'asn propose de vérifier si la Confédération, pour garantir l'uniformité des examens théoriques, devrait fournir, sur proposition des cantons, ses documents d'examen aux cantons. Cette proposition, cautionnée par 7 cantons (BL, BS, GL, LU, OW, UR et ZG), serait une alternative à la délégation des examens théoriques à la Confédération par les cantons. SZ souligne son intention de continuer à organiser des examens théoriques et pratiques des conducteurs de bateaux. Le SR est en revanche d'avis que les examens théoriques des

<sup>4</sup> Ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations des entreprises publiques de navigation, OCB, RS 747.201.7 et ses dispositions d'exécution (DE-OCB)

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

conducteurs de bateaux doivent être organisés par la Confédération : c'est la seule manière d'obtenir une harmonisation complète de ces examens.

La SPDC critique les renvois à d'autres ordonnances / dispositions d'exécution et demande, pour améliorer la lisibilité des prescriptions, de compléter l'art. 79 par des exigences claires et de renoncer aux renvois.

La FST cautionne les nouvelles dispositions tout en regrettant que ces exigences ne s'appliquent pas également aux conducteurs de bateaux à marchandises sur lesquels des voyageurs sont transportés.

La CGN apprécie l'harmonisation des exigences dans le domaine de la cat. de permis B.

2.9 **Art. 82 al. 1<sup>er</sup>, Age minimal pour obtenir le permis de conduire de la cat. A:** L'exception à l'âge minimal pour les constructeurs de bateaux et agents d'entretien de bateaux en formation doit s'étendre, selon l'asn, aux pêcheurs professionnels en formation. 15 cantons (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG et ZH) ainsi que l'ASPP se prononcent de manière analogue.

2.10 **Art. 90 al. 1, Etablissement de permis de conduire internationaux:** L'asn demande que ces permis soient établis en Suisse d'après un (1) seul modèle. 10 cantons (BL, BS, GL, LU, OW, SG, SZ, TG, UR et ZG) partagent cet avis.

FR considère qu'il n'est pas en mesure de commenter la proposition avant que le modèle de permis de l'annexe 6 soit complètement élaboré.

Le CCS demande une adaptation des modèles 1 et 2 dans l'annexe 6. L'indication des eaux côtières doit être supprimée, afin d'éviter que les permis cantonaux établis pour les eaux intérieures ne soient aussi valables, du fait d'une mention incorrecte, pour les eaux côtières.

2.11 **Art. 96 al. 7, Conditions (octroi du permis de navigation):** Le TI demande une clarification de la traduction en italien.

2.12 **Art. 101, Examens périodiques:** BE propose de laisser inchangés les précédents délais d'inspection pour les bateaux. Le TI propose de conserver l'intervalle de 2 ans pour les bateaux de location.

2.13 **Art. 106, Condition et établissement (autorisations pour bateaux ayant leur lieu d'attache à l'étranger):** FR suppose que la modification proposée entraîne une modification supplémentaire de l'annexe 8.

2.14 **Art. 109, Emissions sonores liées à l'exploitation des bateaux:** De l'avis de l'asn, la nouvelle réglementation proposée sur la mesure ou la preuve des émissions sonores d'exploitation ne suffit pas. En principe, il est demandé de conserver l'ancien système. Toutefois, pour les moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 40 kW, on peut renoncer à la mesure. En cas de doute, une mesure doit être possible. 8 cantons (BE, BS, BL, FR, NE, SG, UR, TI) se prononcent de manière analogue.

AG, BS, GL, GR, OW, SZ et ZG apprécient que les nouvelles dispositions de l'art. 109 ne reprennent pas la valeur-limite de bruit CE de 75 dB pour les bateaux d'une puissance supérieure à 40 kW. BS, GR sont d'avis que lors de l'admission de bateaux, il faut effectuer une mesure des émissions sonores, car après la mise sur le marché, des transformations sont effectuées, qui entraînent des émissions plus fortes.

GL, NW, SZ, TG et ZG ajoutent que le supplément de 3 dB à la valeur-limite des bimoteurs conformément à l'al. 3 du projet doit être supprimé sans compensation.

SZ, TG et ZH regrettent la suppression de la disposition de l'ancien al. 2, selon laquelle il faut prendre des mesures appropriées contre les émissions sonores de fonctionnement trop fortes à bord et proposent de conserver cette réglementation.

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

ZG demande que l'on vérifie comment les électromoteurs, qui sont nettement plus silencieux que les moteurs à combustion, pourraient être encouragés, comme c'est le cas sur beaucoup de lacs alpins en Allemagne et en Autriche.

VD demande que les valeurs-limites de la directive CE élargie sur les bateaux de plaisance soient reprises intégralement dans les dispositions suisses. De plus, il faudrait fixer une nouvelle valeur-limite qui servirait de valeur de corrélation entre les prescriptions de mesure suisses moins sévères. Mais VD rejette pourtant le supplément de 3 dB à la valeur-limite des bimoteurs (al. 3).

Le TI demande une correction de la traduction italienne de l'al. 3 pour le cas où la réglementation proposée dans le projet serait conservée.

L'ASCN avait demandé lors de la consultation une précision du rapport explicatif. Elle est d'accord, ainsi que l'ASIM, avec la nouvelle version de l'art. 109.

La FSM et Aqua Nostra proposent de fixer uniformément à 75 dB la valeur-limite pour les émissions sonores de bateaux de sport.

La FST soutient la modification proposée de la valeur-limite.

- 2.15 **Art. 134 al. 1, 2<sup>bis</sup>, 6, 7 et 166 al. 21, Engins de sauvetage:** L'asn déplore que, conformément à l'al. 7, sur les bateaux à voile, l'utilisation de gilets de sauvetage sans col soit toujours autorisée. Le délai de transition de 10 ans pour le remplacement d'engins de sauvetage qui ne sont plus autorisés est considéré comme trop long. Il doit être réduit à 5 ans, quoique dans des cas particuliers difficiles, une prolongation à 10 ans devrait être possible.

BS, BL, GL, GR, OW, SZ, TG (pas pour les délais), UR et ZG ainsi que le SR se prononcent de manière analogue. VD et la CGN demandent une réduction du délai de transition de 10 à 5 ans.

OW propose que sur les petits bateaux, on puisse aussi bien autoriser les coussins de sauvetage que les engins de sauvetage individuels. Pour l'al. 2<sup>bis</sup>, il propose d'ajouter que les gilets de sauvetage gonflables ne soient autorisés que s'ils peuvent être contrôlés régulièrement conformément aux indications du fabricant. La FSM et Aqua Nostra proposent que les coussins de sauvetage restent autorisés comme engins de sauvetage. C'est aussi le cas de la VSMS, qui propose également que les cols de sauvetage continuent à figurer parmi les engins de sauvetage autorisés.

Swiss Sailing demande une précision des exigences relatives aux engins de sauvetage. Les gilets de sauvetage devraient correspondre à la norme européenne EN 395 et seraient ainsi définis plus précisément.

La CGN est d'avis que chaque personne à bord devrait disposer d'un engin de sauvetage individuel. Elle considère également qu'il devrait y avoir une place dans un engin de sauvetage collectif pour chaque personne entre le 15 octobre et le 30 avril. La température de l'eau du lac Léman se situe dans cette période entre 10 et 12°C.

- 2.16 **Art 134a, Engins de sauvetage lors de manifestations sportives:** BE propose une précision relative à la supervision des manifestations de sports nautiques. La manifestation doit être surveillable et accompagnée d'un bateau approprié, pour que l'on puisse employer des gilets de sauvetage sans col et avec une poussée hydrostatique inférieure.

NW, OW et ZH demandent que les exceptions concernant les cols et la poussée hydrostatique ne soient autorisées que s'il s'agit de manifestations de sports nautiques pourvues d'une autorisation officielle, de cours ou de courses d'entraînement dans ce contexte. L'ACVZT demande que les allègements ne soient accordés que pour des courses d'entraînement surveillées.

SZ demande la suppression sans compensation de ce nouvel article.

Swiss Sailing demande que le standard minimal prescrit pour les gilets de sauvetage lors de manifestations sportives soit la norme européenne EN 393.

La FSM et Aqua Nostra demandent que les gilets de sauvetage sans col et avec une poussée hydrostatique inférieure soient autorisés lors de toutes les courses d'entraînement.

- 2.17 **Art. 148 al. 3, Exigences relatives aux « petits bateaux à passagers »:** L'asn propose, contrairement à sa revendication précédente, de renoncer à embarquer des engins de sauvetage collectifs en été à bord de ces « petits bateaux à passagers » en compensation des dispositions de construction allégées. Selon l'asn, l'été est la période entre le 1<sup>er</sup> mai et le 31 octobre, car la température de l'eau est en règle générale supérieure à 10°C.

9 cantons (BS, BL, FR, LU, NW, OW, SG, UR et ZG) et la SR se prononcent de manière analogue.

SZ apprécie les allègements de construction, mais propose de renoncer entièrement à embarquer des engins de sauvetage collectifs à titre de mesure de compensation.

La CGN approuve explicitement la réglementation proposée.

- 2.18 **Art. 148 al. 4, Exigences relatives aux bateaux à marchandises qui effectuent surtout du trafic des voyageurs:** La SPDC craint que les bateaux à marchandises, qui sont aujourd'hui utilisés occasionnellement pour le transport de voyageurs, ne puissent plus l'être à l'avenir. Ceci est également lié aux exigences relatives à la catégorie de permis de conducteur (cf. art. 74). Les dispositions de l'ordonnance sur la construction des bateaux mentionnées à l'al. 4 et effectivement applicables ne sont pas clairement définies. La SPDC et la VMLBZW proposent d'exempter de la réglementation les bateaux qui étaient déjà en exploitation lors de l'entrée en vigueur de ces modifications de l'ONI. La même règle s'appliquerait par analogie aux conducteurs.

L'AESN, en revanche, soutient la proposition de révision. Elle apprécierait « *que l'OFT soit l'autorité de surveillance compétente pour les questions de navigation suisse* » et qu'ainsi « *une unité de doctrine soit assurée dans toutes les questions de navigation* ». Cela exigerait certes une augmentation du personnel à l'OFT, mais d'autre part une décharge chez les cantons.

La CGN et le SR approuvent explicitement la réglementation proposée.

- 2.19 **Art 148k, Evaluation de la conformité ou art 148j**

L'asn fait observer qu'avec la reprise de la directive CE sur les bateaux de plaisance en 2001, un transfert des examens techniques aux tâches administratives a eu lieu dans le cadre de l'immatriculation des bateaux de sport. Les documents techniques sont souvent de mauvaise qualité ou incomplets et ne peuvent être appris qu'avec de grands efforts. Les petits cantons ayant des services de navigation ne sont pas en mesure d'y arriver. Dans ce contexte, la nouvelle procédure d'évaluation de la conformité pour les bateaux en service (évaluation de la conformité après construction) est contestée parce qu'impropre, car en Suisse, il n'y a pas de service désigné qui puisse se charger de cette tâche.

L'asn demande que la réglementation en vigueur depuis 2006 au Lac de Constance soit reprise dans le droit suisse (remarque: conformément au RNC, on peut renoncer à la présentation d'une évaluation de la conformité, lorsque cela n'est pas acceptable). La même réglementation doit aussi s'appliquer aux bateaux de sport introduits en Suisse lors d'un déménagement.

14 cantons (AG, BE, BS, BL, GL, GR, LU, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG et ZH) se prononcent de manière analogue.

2.20 **Art. 150 al. 4, Bateaux à marchandises (équipage)**

OW demande la suppression de la liste des conditions pour une réduction de l'équipage sur bateaux à marchandises et propose au lieu de cela que l'équipage des bateaux d'une capacité de charge de moins de 300 t soit réduit « sur demande » par temps clair (bonne visibilité) et de jour. L'ACVZT se prononce de manière analogue.

La TG demande un complément des conditions. A son avis, il faut ajouter que le conducteur ne doit pas quitter la cabine de conduite pendant qu'il est seul à bord.

La SPDC et la VMLBZW sont d'avis que les conditions dans lesquelles une réduction de l'équipage sur les bateaux à marchandises peut avoir lieu sont trop restrictives et qu'elles n'aboutissent donc à aucun allègement pour la branche. Elles proposent de supprimer sans compensation les let. a et b et de renforcer au lieu de cela les exigences requises pour l'équipement des bateaux.

2.21 **Art. 166 al. 19: Délai de transition pour bateaux à marchandises avec transport de voyageurs professionnel**

La SPDC trouve trop court le délai fixé dans le projet au 31 décembre 2010, date à laquelle les bateaux à marchandises qui ont transporté des voyageurs de façon vérifiable à titre professionnel ne pourront plus le faire. Elle propose un délai de 10 ans, c.-à-d. jusqu'au 31 décembre 2016.

2.22 **Art. 166 al. 22: Délais de péremption pour moteurs à essence**

L'asn exprime des objections importantes contre l'introduction de délais de péremption pour les moteurs à essence. De tels délais contrediraient le principe de loyauté et de bonne foi. Ce délai a un « véritable effet rétroactif » et contredit la jurisprudence selon laquelle personne ne doit être soumis à des obligations résultant de normes qui n'étaient pas connues à la date de réalisation d'un état de fait.

La fourniture des pièces de rechange pour les moteurs qui sont concernés par le délai de péremption est toujours garantie après l'échéance du délai, de sorte qu'un échange de moteurs n'est pas obligatoire. Si un moteur est mis au rebut à partir de 2017 en raison du délai, cela signifie une énorme perte de valeur. Le délai est également gênant en ce qui concerne les « bateaux historiques » le plus souvent bien conservés. Et le principe de proportionnalité, vu la durée relativement courte de l'exploitation annuelle (souvent moins de 30 heures d'exploitation), n'est pas respecté.

En résumé, l'asn demande une renonciation à ce délai. 12 cantons (BE, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, VD) se prononcent de manière analogue.

SG propose, à titre de remplacement pour la suppression du délai de péremption, une mesure a posteriori des émissions de gaz d'échappement pour tous les moteurs (cf. explications au chiffre III. OEMB).

Le CCS demande la suppression sans compensation du délai de péremption pour les moteurs à essence. Outre les arguments déjà cités, il ajoute que les émissions de substances polluantes des moteurs « n'entraînent aucune nuisance constatée ou à prévoir avec une certaine sécurité ». Notamment, il n'y a « dans les sédiments aucune substance provenant des émissions de moteurs de bateau ». Swiss Sailing, la FSM et Aqua Nostra rejettent les délais de péremption en renvoyant aux arguments déjà cités. Swiss Sailing, CP et l'ASPN demandent d'exempter les bateaux historiques des délais de péremption.

L'AG et GR apprécient le délai de péremption de 10 ans pour les moteurs à essence à 4 temps, mais demandent une réduction de ce délai à 5 ans pour les moteurs à essence à 2 temps. BS demande la réduction du délai de péremption de 10 (proposition) à 5 ans. Le TI

soutient la nécessité des délais de péremption, mais s'oppose à de trop strictes charges temporelles sans faire de proposition concrète.

ZG apprécie explicitement le délai de péremption de 10 ans pour les moteurs sans approbation de type des gaz d'échappement et souligne que ce long délai n'entraîne pas l'effet rétroactif supposé par l'asn. Le délai n'est donc pas anticonstitutionnel.

L'ASCN et l'ASIM sont d'accord avec le délai de péremption de 10 ans pour les moteurs à essence à 2 temps. En revanche, pour les moteurs à 4 temps, elles proposent au lieu de ce délai un examen officiel annuel avec service antipollution.

La LBA considère que l'introduction de délais de péremption pour les moteurs à essence est contestable du point de vue constitutionnel. Elle indique que l'Armée suisse, pour des raisons de précarité financière, continuera après 2017 à utiliser des moteurs à essence sans approbation de type des gaz d'échappement pour la propulsion des bateaux.

- 2.23 **Art. 166 al. 22: Délai de transition pour le montage de filtres à particules**  
BL et BS demandent l'intégration d'une obligation d'équipement générale pour le filtre à particules sur les bateaux de transport professionnel. Le délai proposé est le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Pour tous les autres bateaux, ce filtre devrait être obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017. L'autorité compétente doit cependant, dans les cas où il est vérifiable que le montage d'un filtre n'est pas possible, pouvoir octroyer une autorisation exceptionnelle temporaire.
- 2.24 **Art. 166 al. 23, Traitement des bateaux dans le cadre d'un changement de domicile:**  
Selon l'AG, cette disposition est superflue. La réglementation proposée à l'art. 96 al. 7 est suffisante. Toutefois, il faut compléter l'OEMB par des dispositions sur le traitement des moteurs en tant qu'effets de déménagement.
- 2.25 **Annexe 4 Signal A14, Baignade interdite:** selon SG, TG, VD et le SR, il faudrait aussi pouvoir utiliser le signal d'interdiction sur les rivières, les canaux, sur les barrages ou dans les installations portuaires. C'est pourquoi il faut donner une teneur plus générale au texte descriptif concernant ce signal à l'annexe 4.
- 2.26 **Annexe 19:** Le CCS demande de supprimer les nouvelles positions dans le programme d'examen des permis de catégorie A « définition d'une route sur la carte de navigation » (ch. 212), « définition de la position par relèvement » (ch. 213) et « échouer le navire » (ch. 225). Ces positions ne sont pas nécessaires pour naviguer sur les eaux intérieures et il pourrait en découler des malentendus en rapport avec l'examen pratique des conducteurs de bateaux.

### **3. Demandes de modification supplémentaires**

#### **3.1 Art. 2 al. 1, Introduction de la définition « bateau de plage »**

GL, LU, NW, OW, SG, SZ, ZG et ZH regrettent que l'ONI ne contienne pas la définition du terme « bateau de plage ». Ils proposent de l'introduire et soumettent un projet de texte ad hoc.

#### **3.2 Art. 2 al. 1 let. o, Définition des « bateaux de sport »**

FR est d'avis que dans la version francophone, il faut remplacer le terme de « bateau de sport » par « bateau de plaisance ». Cela permet d'harmoniser la terminologie avec la directive CE sur les bateaux de plaisance 94/25/CE.

La FSC demande que les bateaux qui sont exclus du champ d'application de la directive conformément à la directive CE 94/25/CE ne soient pas considérés comme des bateaux de sport en Suisse, même si le constructeur / l'importateur a apposé sur les bateaux le signe CE conformément à la directive.

#### **3.3 Art. 7, Charge et nombre de personnes**

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

TI demande que l'on introduise une disposition sur les conditions de visibilité suffisantes depuis le poste de commande. Selon les constatations de la police sur les lacs tessinois, la vue du conducteur est souvent fortement restreinte par des passagers sur le pont avant, ce qui entraîne des risques.

- 3.4 **Art. 16 al. 2, Exceptions de l'obligation de porter des signes distinctifs:** cf. à ce sujet les explications sous ch. II 2.1.3.

Swiss Sailing demande que les bateaux à voile destinés à la compétition soient également exemptés de l'obligation de porter des signes distinctifs. Pour cela, il convient d'ajouter le terme « bateaux à voile destinés à la compétition » à la lettre d.

- 3.5 **Art. 19 al. 4, Feux**

BE demande d'autoriser les lampes LED (diodes lumineuses) en tant qu'éclairage nautique à bord des bateaux. Ces lampes économisent de l'énergie, elles sont en grande partie insensibles aux vibrations et donc appropriées. Un projet de texte concret sera soumis.

- 3.6 **Art. 22 et 132 ainsi qu'annexe 15 chiffres 1 – 7, feux de secours**

NW demande que les feux de secours fassent partie intégrante de l'équipement minimal et qu'ils soient par conséquent ajoutés aux chiffres 1 – 7 de l'annexe 15. OW, SG, SZ et le SR s'expriment de manière analogue. Ils demandent en outre que l'art. 132 (équipement minimal) de l'ONI renvoie à l'art. 22 (feux de secours).

Swiss Sailing demande d'introduire une disposition qui impose l'équipement minimal à bord conformément à l'annexe 15 uniquement lorsque cet équipement est utile selon le type de construction du bateau. Le permis de navigation doit mentionner les écarts par rapport à l'annexe 15.

- 3.7 **Art. 42, Règles particulières (éloignement de la zone riveraine)**

OW demande une disposition qui autorise l'utilisation de youyous mesurant moins de 2,50 m également en dehors de la zone riveraine intérieure, à condition qu'ils restent à proximité d'un « vaisseau-mère ». Le CCS s'exprime de manière analogue.

La FSM et Aqua Nostra demandent que les canots pneumatiques à moteur électrique ou à combustion ainsi que les voiliers du type optimist soient également autorisés à naviguer en dehors de la zone riveraine intérieure lorsqu'ils mesurent moins de 2,50 m.

La FSC propose que l'article soit plus précis. Les canoës qui mesurent moins de 2,50 m doivent donc aussi pouvoir naviguer en dehors de la zone riveraine intérieure.

- 3.8 **Art. 53, Navigation dans la zone riveraine**

Le TI demande que l'art. 53 autorise également les forces de sécurité à naviguer dans la zone riveraine intérieure (150 m).

- 3.9 **Art. 54 al. 1 et 2bis Utilisation de skis nautiques ou d'engins similaires**

La FSM et Aqua Nostra demandent que les planches à voile soient autorisées à naviguer uniquement le jour et par bonne visibilité entre 8h et 21h. Elles doivent être soumises à la même réglementation que les skieurs nautiques ou les utilisateurs de kitesurfs (al. 1). Elles demandent aussi que l'al. 2<sup>bis</sup> soit modifié de sorte que les plans d'eau utilisables par les kitesurfs ne dépendent plus de l'approbation des autorités.

- 3.10 **Art. 80 al. 3, Charges et restrictions (permis de conduire)**

L'asn demande qu'il soit possible, pour les permis de catégorie A, de limiter la puissance du moteur à 30 kW si l'examen pratique a été effectué sur un bateau d'une puissance égale ou inférieure à 30 kW. Cela se justifie par l'augmentation de la puissance des bateaux de sport et

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

par le fait que les moteurs hors-bord de moins de 30 kW peuvent être munis d'une barre franche, alors que la télécommande est prescrite pour les moteurs de plus de 30 kW.

12 cantons (AG, BE, BS, BL, LU, NW, OW, SG, SZ, UR, ZG et ZH) ainsi que le VSMS soutiennent cette demande.

### 3.11 **Art. 100, Inspection officielle d'admission**

Sur demande de son service d'homologation, l'asn demande que tous les bateaux homologués en Suisse soient libérés de l'obligation de passer l'inspection officielle d'admission. Il suffirait que les bateaux d'une puissance dépassant 40 kW passent un examen de mesure du niveau sonore. Cela implique des adaptations aux alinéas 3 et 5 de l'art. 100 ; 6 cantons (BL, BS, OW, SG, UR et ZG) soutiennent ce point de vue.

BE demande que la mesure du niveau sonore soit mentionnée à l'al. 1 comme examen à passer. La nouvelle formulation de l'al. 3 correspond à celle proposée par l'asn. BE propose une formulation de l'al. 5 différente que l'asn, mais elle mène au même résultat.

**3.12 Art. 100a, Etablissement du procès-verbal d'admission**

L'asn demande que désormais, les procès-verbaux d'admission pour les « bateaux de plaisance » homologués puissent être établis par des personnes et des entreprises autorisées (réception technique propre). Il faut supprimer la restriction actuelle visant les « bateaux de sport » à l'art. 100a.

6 cantons (BE, BL, OW, SG, UR et ZG) se prononcent de la même manière.

**3.13 Art. 107a en relation avec l'art. 134 al. 4, engins de sauvetage**

L'asn demande que des gilets de sauvetages soient également prescrits sur les bateaux à rames si ceux-ci quittent la zone riveraine extérieure (300 m du rivage). 10 cantons (BE, BS, BL, GL, LU, NE, OW, SG, SZ, UR) et le SR se prononcent de manière analogue.

Par ailleurs, selon l'asn, il faut compléter la liste des engins de sauvetage à l'annexe 15 (équipement minimal). 7 cantons (BS, BL, GL, LU, SG, SZ, UR) et le SR partagent cet avis.

La FSC demande que les canoës et les bateaux à rame soient libérés de l'obligation d'être équipés de gilets de sauvetage. Il en va de même pour l'obligation d'embarquer des engins de sauvetage pouvant être jetés à l'eau et munis d'une corde conformément à l'art. 134 al. 5.

**3.14 Art. 156, Attestation d'assurance**

L'asn demande l'admission de l'échange électronique des attestations d'assurance entre la compagnie d'assurance et l'office de la navigation. Il faut que le DETEC édicte une directive qui régleme la transmission informatique de données par un service de clearing. 9 cantons (BE, BS, BL, OW, SG, SZ, UR, ZG et ZH) soutiennent cette proposition.

**3.15 Art. 158, Location**

La VSMS demande un nouvel al. 4 qui permette que les bateaux puissent également être loués avec un conducteur possédant un permis de conduire de la catégorie requise.

**3.16 Introduction d'une procédure d'amende d'ordre**

NW, OW et ZH ainsi que l'ACVZT demandent qu'une procédure d'amende d'ordre soit introduite par analogie à la LCR. Cela permet de renoncer à une dénonciation en cas d'infractions légères qui ne sont pas liées à une mise en danger. Cela simplifie aussi le déroulement des opérations et augmente l'efficacité.

**3.17 Inscription de la date et du résultat de la mesure du niveau sonore dans le permis de navigation**

S'appuyant sur la pratique de certains cantons, l'ASCN et l'ASIM demandent que désormais, la date et le résultat de la mesure du niveau sonore des bateaux soient inscrits dans le permis de navigation.

**3.18 Permis de conduire des bateaux pour des Suisses résidant à l'étranger**

Le VSMS demande d'introduire une disposition qui permette aux Suisses résidant à l'étranger d'obtenir un permis de conduire des bateaux.

### III. Prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs de bateaux (OEMB)

#### 4. Résumé, dispositions fondamentales

##### 4.1 Modifications techniques, adaptations aux normes internationales en vigueur

Les modifications techniques et les adaptations aux normes internationales comme par exemple la reprise de méthodes d'examen reconnues (normes ISO) et les combustibles uniformes (conformément aux directives CE) sont incontestées et n'ont donné lieu à aucune remarque.

##### 4.2 Obligation de maintenance pour tous les moteurs de bateaux

L'introduction de l'obligation d'entretenir tous les moteurs de bateaux en exploitation est largement approuvée.

##### 4.3 Reconnaissance des déclarations de conformité selon la directive, élargie, sur les bateaux de sport, expertises de type selon la directive 2003/44/CE

BL, BS, FR, GR et TI approuvent le fait que les valeurs-limites des gaz d'échappement selon la directive 2003/44/CE ne soient pas intégralement reprises et que ces expertises de type pour les moteurs deux temps à essence ne soient pas reconnues. Cela entraînerait une forte diminution des normes écologiques actuelles.

BS ne désire pas que de nouvelles prescriptions sapent les normes écologiques, plus strictes, de la Suisse. Par souci d'écologie, ZG souhaite maintenir les valeurs-limites fixés dans l'OEMB.

L'EMPA contredit pour l'essentiel les indications du rapport explicatif remis lors de la consultation et elle demande de maintenir le statu quo de l'OEMB.

#### 5. Réponses concernant les divers articles du projet de révision de l'OEMB

##### 5.1 **Chiffre 3.1.1 et chiffre 3.1.4, reconnaissance des déclarations de conformité CE des moteurs à essence:** Selon l'EMPA, les valeurs-limites définies dans la directive CE sont trop élevées par rapport à celles de l'OEMB pour qu'on puisse les reconnaître de manière générale. Les valeurs-limites de l'OEMB doivent rester valables jusqu'à ce que la CE édicte des limites égales ou plus strictes. ZG désire également maintenir les valeurs-limites plus sévères de l'OEMB.

Selon l'EMPA, les moteurs de bateau au bénéfice d'une déclaration de conformité de la CE et qui ne dépassent pas les valeurs-limites selon l'OEMB (moteurs diesel et moteurs à essence particulièrement « propres ») doivent déjà pouvoir être admis.

##### 5.2 **Chiffre 13, Contrôle périodique subséquent des gaz d'échappement:** l'asn, l'AG, BE, LU, NW et SZ considèrent qu'il n'est pas justifié d'imposer des prescriptions différentes concernant le contrôle périodique subséquent des gaz d'échappement selon qu'il s'agit de moteurs sans expertise de type, de moteurs avec expertise de type ou de moteurs avec déclaration de conformité CE ; ils demandent une unification en ce sens qu'il faut prescrire l'entretien de tous les éléments importants pour les gaz d'échappement de tous les moteurs tout en renonçant à mesurer ultérieurement les gaz d'échappement. Pour des raisons techniques, le CCS demande de renoncer au mesurage des gaz d'échappement des moteurs diesel (remarque: l'OEMB ne prescrit aucun contrôle de ce genre pour les moteurs diesel).

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

GL et SG ainsi que le SR et l'EMPA considèrent en revanche qu'un contrôle périodique subséquent des gaz d'échappement est indispensable et ils souhaitent dès lors être certains que ce contrôle soit effectué pour tous les moteurs ayant passé une expertise de type (homologation selon l'OEMB ou déclaration de conformité CE). BL et BS souhaitent que le contrôle des gaz d'échappement soit contraignant pour tous les types de moteurs de bateaux.

L'EMPA est d'avis que les contrôles des gaz d'échappement sont difficiles sur les vieux moteurs, souvent en raison du manque de documentation. Elle propose que la « directive concernant le traitement des moteurs destinés à la navigation en tant qu'effets de déménagements des personnes emménageant en Suisse », mise en vigueur par le DETEC, réglemente l'obligation de maintenance.

- 5.3 **Chiffre 13.1.1, Généralités:** FR mentionne une différence terminologique entre la version allemande et la version française ; il propose de compléter le texte français.
- 5.4 **Chiffre 15, Dispositions pénales:** L'asn, BL, BS, GL, GR, LU, SG, SZ et ZG ainsi que le SR souhaitent que la non-réalisation du contrôle des gaz d'échappement ainsi que de l'entretien ad hoc soit punissable.
- 5.5 **Chiffre 15 let. d, Diagnostic de bord II:** L'asn et BL, GL, GR, LU et ZG ainsi que le SR demandent que le texte soit harmonisé avec le chiffre 13.3 en ce qui concerne les moteurs à diagnostic de bord II et de rang plus élevé.
- 5.6 **Chiffre 16.5.6, Filtres à particules pour les nouveaux moteurs:** L'AESN s'oppose à l'obligation de munir de filtres à particules les nouveaux moteurs placés sur d'anciens bateaux. Une telle mesure n'est pas adéquate pour des raisons économiques. L'UTP s'oppose à l'obligation d'équiper a posteriori les bateaux qui sont déjà en service.
- 5.7 **Annexe 5, Traitement des moteurs de bateaux comme effets de déménagement:** L'AG et le TI sont d'avis que la procédure est trop compliquée et qu'il faut la simplifier au sens d'une solution conviviale aussi bien pour les clients que pour l'administration.

## 6. Demandes de modification supplémentaires

- 6.1 **Chiffre 3.4.3, Filtres à particules pour moteurs diesel:** L'AG, BL, BS, GR, NE, SG, SZ et ZH ne conçoivent pas pourquoi l'obligation des filtres à particules n'est valable que pour les moteurs diesel des bateaux exploités à titre professionnel. Ils demandent donc que tous les moteurs diesel d'une puissance  $\geq 37$  kW soient équipés de filtres à particules.

En outre, BL, BS, GR, NE et SZ demandent aussi d'échelonner dans le temps l'obligation d'équiper a posteriori de filtres à particules les moteurs diesel des bateaux qui sont déjà en service. BL, BS, GR proposent un délai de cinq ans pour les bateaux exploités à titre professionnel et de dix ans pour tous les autres moteurs diesel. Selon ZH, il ne faut équiper que les moteurs diesel des bateaux exploités à titre professionnel.

ZG désire que l'on vérifie s'il est techniquement possible et économiquement admissible d'équiper de filtres à particules les bateaux exploités à titre professionnel.

En ce qui concerne la réduction des émissions de particules, SG, ZH ainsi que l'ASCN, l'ASIM, la CGN et l'EMPA souhaitent que l'on admette des mesures qui aboutissent à des résultats équivalents à ceux de filtres recommandés par la SUVA / l'OFEV.

- 6.2 **Chiffre 8.3.6, Carburant:** BS et les GR demandent de prescrire l'utilisation d'essence alkylée destinée aux engins pour les moteurs à deux temps, car le nombre de ces petits moteurs augmente constamment sur les lacs et il faut les classer comme particulièrement nocifs à l'environnement en raison de leur forte production d'hydrocarbures.

L'AG, SG, SZ et ZG demandent que l'on examine l'introduction d'une prescription concernant l'utilisation d'essence alkylée pour les moteurs à deux temps.

## NOTE DE CLASSIFICATION

Référence du dossier

- 6.3 **Chiffre 13, Contrôle périodique subséquent des gaz d'échappement:** BL et BS approuvent expressément l'obligation de maintenance pour tous les moteurs de bateaux et demandent que le délai pour le contrôle périodique passe de trois à deux ans.