

## **Procédure de consultation sur la révision partielle de la loi sur la navigation intérieure**

Monsieur le directeur,

Par lettre-circulaire du 5 décembre 2014, vous nous avez soumis la procédure d'audition concernant l'objet susmentionné et nous vous en remercions

Après consultation des services concernés, nous approuvons votre démarche et vous communiquons ci-dessous nos remarques de détail :

### **Introduction du dossier de sécurité et de la surveillance de la sécurité en fonction des risques**

1. Approuvez-vous la création d'une base légale introduisant l'examen en fonction des risques lors de la procédure d'octroi du permis de navigation des bateaux neufs ou à transformer ?

Réponse : Oui

Le cas échéant, faudrait-il également étendre la méthode d'examen à la navigation à marchandises ?

Réponse : Oui

### **Introduction des tests d'alcoolémie aux fins d'établissement de preuves**

2. Approuvez-vous l'introduction des tests d'alcoolémie aux fins d'établissement de preuves, de même que la délégation à l'OFT du pouvoir de régler lui-même les détails de l'exécution de ces tests, notamment la possibilité de prévoir des exceptions quant au contrôle de l'aptitude à conduire certains bateaux non motorisés (par ex. petits canots pneumatiques et engins de plage) ?

Réponse : Oui

Il convient de saluer le fait que la réglementation en vigueur pour ce qui est de la constatation de la capacité à conduire sur les eaux est alignée sur celle prévalant pour la route.

Nous sommes d'accord pour que ce soit l'OFT qui soit chargé de régler les détails. Ce faisant, il conviendra toutefois de veiller impérativement à ce que la nouvelle réglementation soit aussi proche que possible de celles en vigueur sur les routes de manière à éviter toute complication inutile en termes d'exécution.

### **Registre central des bateaux, des propriétaires, des mesures administratives et des autorisations de naviguer (ne fait pas l'objet du projet de consultation)**

3. Depuis de nombreuses années, l'OFROU tient des registres des véhicules, de leurs propriétaires, des mesures administratives et des autorisations de conduire. La base légale de ces registres se trouve dans la loi sur la circulation routière (LCR, RS 741.01). La question se pose de savoir s'il faudrait également introduire de tels registres dans le domaine de la navigation. Outre la question de la nécessité, il faut aussi tenir compte des réflexions sur le rapport coût-utilité de l'introduction de registres. A votre avis, faut-il renoncer à créer dans la LNI une base légale relative aux registres centraux concernant la navigation ?

Réponse : Non, nous ne souhaitons pas renoncer à la mise en place d'un registre central pour la navigation et avons besoin qu'une base légale en ce sens soit créée dans la LNI.

Du fait des dispositions de la LNI, les services cantonaux de la navigation sont tenus par la Confédération d'exécuter les prescriptions relatives à la navigation. Suite au grave accident survenu sur le lac de Biemme, la Confédération (le DETEC) a entrepris de durcir les règles et de les rapprocher de celles en vigueur pour la circulation routière (loi sur la circulation routière / via sicura). La Confédération ne met toutefois pas à la disposition des cantons les instruments de travail nécessaires – à savoir une banque de données centrale et en réseau – à l'atteinte du niveau de sécurité exigé dans le domaine de l'admission des conducteurs de bateaux et des bateaux et dans celui des contrôles y afférents.

La plus-value d'une banque de données centrale dans le domaine des véhicules, des conducteurs et des mesures administratives concernant ces derniers (le tout auprès de l'OFROU) est évidente et avérée. Les cantons attendent de la Confédération qu'elle mette à leur disposition – comme cela est le cas pour la circulation routière – une banque de données centrale permettant d'exécuter les prescriptions de la LNI. Sur ce point, il conviendrait, si cela est possible et si cela fait sens, de mettre à profit les synergies pouvant exister avec la circulation routière.

La nécessité d'une saisie et d'un stockage des données au sein d'une banque de données centrale puis de leur mise en réseau est avérée dans la mesure où il s'agit du seul moyen permettant un travail efficace et sans erreur (autant que faire se peut). Vous trouverez ci-dessous une brève description des principaux points à prendre en considération.

a) La conservation décentralisée des données, telle qu'actuellement en place, ne permet pas de garantir un niveau suffisant de sécurité sur les eaux.

- Il est très difficile d'exécuter les dispositions légales liées aux mesures administratives. Lorsque la demande dépasse les limites d'un canton, il n'est possible d'obtenir des informations concernant un conducteur ou un permis (y compris les éventuelles mesures ordonnées) qu'au prix de démarches très fastidieuses auprès du canton concerné. De plus, de telles demandes n'aboutissent que rarement, et qu'à condition d'avancer des raisons objectives.

Les exigences et informations existantes à propos des contrôles médicaux nécessaires ne sont pas connues par-delà les limites d'un canton. Il n'est donc pas possible d'assurer la continuité des contrôles.

- Contrairement à ce qui est le cas pour la « police de la circulation routière », la police du lac ne peut pas établir clairement si des personnes résidant hors du canton disposent bien d'un permis de conduire navigation valable et si leur bateau est assuré et/ou admis correctement. Dans le même ordre d'idées, la police n'est pas en mesure de vérifier la photo et la signature portées sur le permis de conduire navigation et, partant, de vérifier si le permis en question est authentique ou contrefait.
- Les informations relatives à d'éventuels défauts sur les bateaux ne sont pas disponibles d'un canton à l'autre.
- Les campagnes de rappel liées à des défauts sur les bateaux, sur des éléments de bateaux ou sur les moteurs ne peuvent être aujourd'hui menées qu'au prix de beaucoup de travail et avec beaucoup de retard.
- Il n'y a pas d'échange de données importantes entre les services cantonaux de la navigation, l'Office fédéral des transports (navigation concédée) et la Direction générale des douanes (DGD).

b) En l'absence de banque de données centrale, il n'est pas possible de délivrer des permis de conduire navigation au format carte de crédit (sans indication d'adresse).

En matière de circulation routière, l'existence de la banque de données centrale du DETEC / de l'OFROU et la mise en réseau avec les services des automobiles permettent de garantir la délivrance d'un seul permis de conduire par personne. Cela n'est ni possible ni contrôlable pour la navigation car le DETEC / l'OFT ne dispose d'aucune banque de données centrale. Les services de la navigation ne sont dès lors absolument pas en mesure de garantir la délivrance d'un seul permis de conduire navigation par personne.

c) L'absence d'une banque de données permettant une conservation centralisée des données et leur mise en réseau génère un surcroît de travail. La qualité ne peut que s'en ressentir.

- En cas de changement de canton, les données relatives aux bateaux et aux conducteurs de bateaux ne peuvent pas être transmises au canton de destination mais doivent être saisies manuellement.
- Il est nécessaire d'établir un nouveau permis de conduire navigation à chaque changement d'adresse (ce qui entraîne des coûts pour le client).
- Les données ne sont pas saisies selon des règles unifiées et ne font l'objet d'aucun contrôle de plausibilité lors de leur saisie.
- Les processus en matière d'admission de bateaux et de conducteurs de bateaux ne sont pas unifiés, contrairement à ce qui prévaut pour la circulation routière.
- Il n'est possible de mener des évaluations et d'éditer des statistiques que de manière décentralisée (par les différents services de la navigation) et qu'au prix d'un important travail.

La mise en œuvre et l'application unifiée des prescriptions fédérales (LNI et ONI) nécessitent la création d'une banque de données pour la navigation qui soit commune, en réseau et gérée par la Confédération, à l'image de ce qui se fait pour la circulation routière.

La création d'une banque de données centrale pour la navigation permettrait non seulement de dégager des synergies en termes de conservation des données entre les cantons, l'OFT et la DGD mais aussi de garantir une sécurité juridique réelle en termes de mise en œuvre. Ni les citoyens (en règle générale conducteurs / propriétaires de bateaux et détenteurs de voitures / titulaires du permis de conduire) ni les 24 services de la navigation (dont 21 sont en même temps des services des automobiles) ne comprendraient que le DETEC ou le Conseil fédéral ne créent pas les conditions cadres nécessaires après avoir rapproché la LNI de la LCR.

Il convient en outre de voir s'il est pertinent de transférer à l'OFROU la responsabilité pour le domaine des bateaux ne faisant pas l'objet d'une concession (bateaux de sport et de loisirs).

En l'état actuel des choses, il est impossible de garantir, en matière de navigation, une application des nouvelles exigences légales qui corresponde à ce qui se fait en matière de circulation routière et qui soit conforme aux attentes des citoyens. Nous appelons donc de nos vœux l'intégration rapide à la LNI d'une base légale permettant la création d'un registre pour la navigation qui soit centralisé et mis en réseau.

Remarques

4. Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet mis en consultation ?

Remarques générales sur les experts : à titre de clarification, il convient que la Confédération édicte des exigences et des conditions d'habilitation à l'égard des experts.

Art. 1, al. 2bis :

Il convient de retirer l'alinéa 2bis de la LNI et de l'intégrer à l'ONI. Motivation : la définition d'un bateau relève de l'ordonnance.

La définition doit rester la même que celle portée dans l'ONI. Toutes les définitions sont réglées par l'ONI. Les radeaux et les rafts qui servent au transport commercial de plus de 12 personnes ne doivent par principe pas être exclus de la surveillance de la sécurité en fonction des risques.

Art. 13, al. 2bis :

Il existe un écart entre l'article modifié dans la LNI et l'explication portée dans le rapport explicatif. Dans la LNI, tous les bateaux à passagers sont mentionnés, alors que, dans le rapport explicatif, il est question des bateaux soumis à une obligation d'autorisation et de concession.

Notre recommandation : mentionner tous les bateaux à passagers.

Art. 14 et 15b :

La révision de la LNI devrait également donner lieu à l'adaptation de l'article 9, alinéa 3, lettre c, chiffre 4 de la loi sur l'égalité pour les handicapés afin de conférer aux organisations de handicapés un droit de recours contre l'inspection officielle prévue par l'art. 14 LNI ainsi que contre les transformations et modifications prévues par l'art. 15b, al. 2, LNI.

Les exigences en termes de besoins des handicapés sont décrites dans l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations des entreprises publiques de navigation (ordonnance sur la construction des bateaux) et dans les dispositions d'exécution du DETEC concernant la construction des bateaux datées du 23 avril 2007.

Dès lors, il n'y a pas lieu de reprendre dans l'article 9, alinéa 3, lettre c, chiffre 4 de la loi sur l'égalité pour les handicapés les articles 14 et 15b, alinéa 2, de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure.

Art. 15a :

La formulation n'est pas compréhensible. Les bateaux à passagers doivent être contrôlés périodiquement en faisant appel aux rapports techniques correspondants. Par voie de conséquence, la phrase est à adapter comme suit : « Sur les bateaux à passagers, les inspections subséquentes peuvent être effectuées en fonction des risques sur la base des rapports d'inspection d'experts indépendants ou des sondages des autorités ».

Art. 17b, al. 2 :

Le contrôle médical doit se faire de la même manière que pour la circulation routière. Le mot « médecin-conseil » doit être remplacé par « médecin ». En outre, il convient de reprendre l'art. 27, al. 2, OAC dans la LNI.

La mise en place de contrôles périodiques de l'aptitude à conduire pour tous les conducteurs de bateaux âgés de plus de 70 ans est une décision bienvenue dans l'optique d'un rapprochement des dispositions applicables à la navigation de celles applicables à la circulation routière. S'agissant des dispositions d'exécution, il conviendra de veiller à ce que les exigences médicales minimales soient les mêmes que dans le cas de la circulation routière. Il sera alors possible d'utiliser les mêmes formulaires.

Pour des raisons pratiques, il convient dans ce cas que les examens nécessaires pour la navigation soient alignés sur ceux prévus par l'art. 27 OAC et qu'ils puissent être enregistrés de manière synchronisée dans les registres restant à créer.

Le projet et le rapport explicatif ne permettent pas de dire si les médecins chargés de réaliser les contrôles périodiques devront satisfaire aux mêmes exigences que dans le cas de la LCR. Il faut absolument éviter que les examens médicaux d'aptitude à la conduite conformément à la LNI et à l'ONI soient réalisés par des médecins différents et que ceux-ci puissent arriver, dans certaines circonstances, à des conclusions différentes.

Art. 19, al. 3 :

L'art. 19, al. 3, projet de LNI, stipule qu'il n'est possible de retirer le permis de conduire ou d'émettre un avertissement qu'en cas d'infraction aux règles de route susceptible, aux termes de la LNI, d'être punie par une peine privative de liberté ou par une peine pécuniaire. Ceci signifierait, autre autres, qu'il serait impossible d'ouvrir une procédure administrative en cas de violation des règles de route conformément à l'art. 40, al. 1, LNI, ou si la conduite en état d'incapacité de conduire est non qualifiée conformément à l'art. 41, al. 1, LNI (peine d'amende). Cela n'a pas de sens et est même en contradiction avec l'art. 20 ss. LNI, qui précise par exemple qu'un conducteur de bateau peut faire l'objet d'un avertissement s'il a conduit un bateau en état d'ébriété mais sans pour autant présenter une alcoolémie qualifiée. En matière de circulation routière, la limite est fixée au moyen des agissements passibles d'amendes d'ordre (art. 16, al. 2, LCR). La loi sur les amendes d'ordre n'étant pas (encore) applicable à la navigation, il convient de formuler l'art. 19, al. 3, comme suit : « Une infraction aux règles de la circulation ou aux dispositions relatives à l'aptitude à conduire entraîne un avertissement ou le retrait du permis de conduire des bateaux. »

Art. 24b, al. 3, let. a :

Cette disposition ne tient pas compte du fait que, dans de nombreux cas, l'alcool n'est pas le seul facteur d'inaptitude à la conduite mais que celle-ci résulte d'une consommation combinée (alcool avec de la drogue ou des médicaments).

Au travers de l'examen de sang, l'autorité d'instruction pénale disposait jusqu'ici pour les cas de conduite en état d'incapacité à partir de 0,8 pour mille d'un moyen de preuve fiable permettant de démontrer a posteriori l'existence d'une consommation combinée.

La nouvelle réglementation doit tenir compte du fait que ce moyen de preuve n'est plus automatiquement prélevé et qu'il ne peut pas l'être a posteriori. Afin de pouvoir continuer à détecter et à sanctionner les cas de consommation combinée, il convient de s'assurer que, si la police a des soupçons fondés de consommation combinée, il restera possible d'ordonner un examen de sang et d'urine.

Nous proposons par conséquent le complément suivant :

3 Il y a lieu d'ordonner un prélèvement de sang dans les cas suivants :

a. des signes laissant supposer une incapacité de conduire ne reposant pas ou pas uniquement sur l'influence de l'alcool sont apparents ;

Art. 24b, al. 3bis :

La formulation choisie n'est pas claire. Le mot « irréalisable » se réfère-t-il uniquement aux cas médicaux ou couvre-t-il également un éventuel refus ? Pour plus de clarté, la formulation suivante serait préférable :

2Un prélèvement de sang peut être ordonné lorsqu'il n'est possible de réaliser un test d'alcoolémie ou lorsque la réalisation de celui-ci est inappropriée pour constater l'infraction.

Art. 24b, al. 7, let. a :

Dans la version française, il convient d'adapter la formulation en y ajoutant « même lors de courses sans passagers ni cargaison » (« auch bei Fahrten ohne Fahrgäste oder Ladung »).

Art. 31, al. 1 :

La phrase est à adapter comme suit : « Un bateau ne peut être mis en circulation avant qu'ait été déposée une attestation d'assurance-responsabilité civile. » Motivation : Lors de la conclusion d'une assurance-responsabilité civile, il n'est pas encore possible de mettre un bateau en circulation. La mise en circulation ne peut se faire qu'après le dépôt de l'attestation d'assurance.

En vous remerciant de nous avoir associés à la procédure de consultation, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 27 avril 2015

Au nom du Conseil d'Etat:

*Le président,*

A. RIBAUD

*La chancelière,*

S. DESPLAND