



Référence du dossier: / BAV-513.111-00013/00005/00009/00004/00001/00001

Rapport explicatif concernant les modifications du Règlement de la navigation sur le lac Léman (RNL)

Tables des matières :

- 1. Situation initiale**
 - 2. Historique des modifications**
 - 3. Modifications 2018**
 - 4. Conditions-cadre des présentes modifications**
 - 5. Nouvelles dispositions pour les bateaux à passagers**
 - 6. Conséquences financières**
-

1. Situation initiale

La navigation sur le lac Léman est régie par l'accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française concernant la navigation sur le Léman¹ (ci-après l'accord) et par le règlement de la navigation sur le Léman (RNL)². L'accord et le règlement, qui en fait partie (cf. art. 1^{er} de l'accord), ont été conclus le 7 décembre 1976. Par la suite, l'Assemblée fédérale les a approuvés le 27 février 1978. Après échange de notes, ils sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1979.

L'accord comprend entre autres des normes générales sur les exigences concernant les bateaux, les bateaux en service régulier, les conducteurs de bateaux, les ports et les débarcadères. Les détails de ces dispositions figurent dans le RNL.

L'art. 12 de l'accord institutionnalise la commission mixte consultative (CM). Celle-ci a notamment pour tâche de veiller à l'application de l'accord et d'élaborer des propositions de modification destinées aux gouvernements des parties contractantes. Elle siège, en général, une fois par année. Du côté de la Confédération, la délégation est dirigée par un membre de l'Office fédéral des transports (OFT).

En Suisse, le Conseil fédéral est compétent pour approuver les modifications du RNL. De telles modifications entrent ensuite en vigueur par un échange de notes entre les deux États.

2. Historique des modifications

2.1 Modifications du Conseil fédéral en 1998

Le Conseil fédéral a approuvé le 15 juin 1998 une première modification partielle du RNL. Elle est entrée en vigueur le 21 janvier 2000.

2.2 Modifications proposées entre 2001-2008

2.3 Commission mixte

A partir de 2001, au sein de la CM, différents groupes de travail ont élaboré des modifications. Pour la Suisse, il s'agit des représentants de l'administration fédérale et des cantons riverains du Léman : VS, VD, et GE. Des représentants de la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN), Lausanne, étaient aussi présents à une partie des réunions.

Par décision de la CM du 11 mars 2005, les autorités compétentes des deux parties y représentées ont approuvé les modifications envisagées.

2.4 Contenu des modifications 2001-2008

La CM visait à concilier les besoins des usagers du Léman et les exigences environnementales. Diverses dispositions ont été adaptées à cette fin. Il s'agit notamment de l'interdiction faite aux avions ultralégers (ULM) de décoller et d'amerrir sur le Léman, de l'interdiction d'utiliser des kitesurfs en dehors des plans d'eau spéciaux et autorisés à cet effet,

¹ RS 0.747.221.1

² RS 0.747.221.11

de l'interdiction des motos nautiques (exceptions possibles) et de l'amélioration de la protection des plongeurs.

D'autre part, 8 articles visent à améliorer la sécurité à bord des bateaux à passagers. Il s'agit des domaines suivants :

- les équipements de communication et d'information à bord sont prescrits avec précision ;
- les systèmes de détection et de lutte contre l'incendie sont améliorés ;
- le nombre des gilets de sauvetage est augmenté ;
- les bateaux à passagers doivent être pourvus de radeaux autogonflants.

2.5 Non-entrée en vigueur des modifications 2001-2008

Le Conseil fédéral a approuvé ces modifications le 3 septembre 2008 et chargé le Département fédéral des affaires étrangères de procéder à l'échange de notes avec la France pour leur mise en vigueur. Le DFAE a ainsi transmis la première note à la partie française en date du 28 octobre 2008.

Cependant, dans leur réponse du 9 novembre 2011, les autorités françaises communiquaient n'être plus en mesure de donner suite aux propositions d'adaptation du règlement issues de la CM.

3. Modifications de 2018

3.1 Reprise des négociations en 2016

Lors d'une réunion d'un groupe de travail mixte (CH-F) mis en place par la CM au début du mois d'avril 2016, la discussion a permis de définir plusieurs points du RNL qui nécessitent un changement et il a été convenu de reprendre les travaux d'adaptation.

3.2 Contenu des présentes modifications 2018

Le contenu des présentes modifications reprend dans une large mesure les modifications de 2001-2008. La reprise des travaux a en outre donné l'occasion d'apporter des ajustements et des clarifications, en particulier dans les domaines ci-après :

La CM vise à poursuivre l'intégration des besoins actuels des usagers du Léman et de l'environnement. Diverses dispositions ont été adaptées à cette fin. Il s'agit notamment de l'interdiction faite aux ULM de décoller et d'amerrir sur le Léman, de l'interdiction d'utiliser des kitesurfs en dehors des plans d'eau spécifiques et autorisés à cet effet, de l'interdiction des motos nautiques (exceptions possibles) et de l'amélioration de la protection des plongeurs.

D'autre part, il y a lieu d'améliorer la sécurité à bord des bateaux à passagers. Il s'agit, dans une large mesure, des domaines suivants :

- les équipements de communication et d'information à bord sont prescrits avec précision ;
- les systèmes de détection et de lutte contre l'incendie sont améliorés ;
- le nombre des gilets de sauvetage est augmenté.

4. Conditions-cadre des présentes modifications

Les conditions-cadres suivantes ont été déterminantes lors de l'élaboration des nouvelles prescriptions.

4.4 Les prescriptions de la navigation sur le Rhin

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) joue un rôle central en matière de prescriptions techniques concernant la navigation intérieure. Tant la France que la Suisse font partie de la CCNR. La compétence de la CCNR en matière de navigation est prouvée notamment par le fait que l'UE a convenu d'une collaboration intensive avec la CCNR. Cette collaboration a été institutionnalisée dans le cadre du CESNI³. La mise en vigueur conjointe de l'ES-TRIN 2017⁴ est prévue le 7 octobre 2018.

4.5 Les prescriptions françaises fluvio-maritimes

La révision du RNL a été influencée par le fait que la France a exigé que le dispositif et l'équipement de sécurité à bord des bateaux à passagers du lac Léman soient augmentés massivement. Ceci a été renforcé par des événements tels que l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc en 1999.

La France se réfère à ses propres prescriptions nationales (prescriptions fluvio-maritimes). Celles-ci sont appliquées pour des bateaux à passagers navigant sur l'embouchure de la Seine entre Tancarville et Honfleur. Ces prescriptions prévoient en outre la présence cumulative d'engins individuels et collectifs de sauvetage.

4.6 Révision de l'OCEB / DE-OCEB

En Suisse, la révision de l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCEB, RS 747.201.7) ainsi que de ses dispositions d'exécution (DE-OCEB) applicables aux bateaux à passagers a fait l'objet d'une consultation auprès des milieux concernés au début de l'année 2005. Ces nouvelles prescriptions ont été mises en vigueur en avril 2007. Par conséquent, la Suisse a proposé que ces dispositions servent de base aux discussions au sein de la CM. Les modifications de l'OCEB et des DE-OCEB sont fondées principalement sur le Règlement de visite des bateaux du Rhin.

4.7 Concession française pour l'exploitation des services réguliers

Depuis 1963, la France autorise la CGN par arrêté préfectoral à exploiter des services réguliers de transports publics de passagers sur la partie française du lac Léman. Par arrêté préfectoral du 30 septembre 2004, la CGN a obtenu une telle concession. Quelques-unes des charges qui figurent dans le présent projet de modification du RNL se trouvent déjà dans la concession.

Dans ladite concession, la France a attribué une participation financière à la CGN jusqu'au 31 décembre 2006. Les obligations de service imposées à la CGN sont ainsi prises en compte (nouvelles prescriptions en matière de sécurité, amélioration du service).

³ Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure.

⁴ European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels.

5. Explications des modifications du RNL (partie générale)

Art. 1, let. b^{bis} : «véhicule nautique à moteur»

La définition existante sera complétée et clarifiée par une référence à la nouvelle directive 2013/53/UE⁵, afin d'assurer que la définition couvre également tous les véhicules nautiques à moteur tels que les motos nautiques, les jet-bikes ou les jet-skis.

Art. 1, let. c : «bateau à voile»

Ici, la dernière phrase de la définition existante du bateau à voile (« les planches à voile sont considérées comme des bateaux à voile ») a été supprimée car le nouvel art. 64, let. f, prescrit que les planches à voile (et les kitesurfs) doivent s'écarter de tous les autres bateaux. Sans cette modification, les planches à voiles seraient traitées comme des bateaux à voile en ce qui concerne le droit de priorité.

Art. 1, let. c^{bis} : «kitesurf»

Le nouveau terme «*kitesurf*» désigne un bateau à voile avec une coque fermée, tiré par des engins volants non motorisés (cerfs-volants, voiles et engins similaires). Les engins volants sont reliés par un système de cordes à la personne qui se trouve sur le kitesurf.

Art. 1, let. c^{ter} : «planche à voile»

Une nouvelle définition est insérée ici. Le terme «*planche à voile*» désigne un bateau à voile avec une coque fermée sans gouvernail et dotée d'un ou de plusieurs mâts pouvant basculer et pivoter de 360°.

Art. 1, let. d^{ter} : «bateau à passagers»

La définition du terme «à titre professionnel» (cf. art. 1, let. k^{bis}) est tirée de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1). Cela étant, les conditions du «transport professionnel de voyageurs» sont clairement décrites. En combinaison avec la définition des bateaux à passagers, cela signifie que tous les bateaux qui servent au transport professionnel de plus de 12 passagers sont considérés comme des bateaux à passagers.

Art. 1, let. e^{bis} : «bateau à pagaie»

Un bateau à pagaie est un bateau mû par la force humaine au moyen de pagaies simples ou doubles. Cette définition a été introduite afin de clarifier la dérogation à l'obligation d'identification des bateaux (art. 18 RNL).

Art. 1, let. e^{ter} : «bateau de plaisance»

Le terme «bateau de plaisance» provient de la directive 2013/53/UE. Les bateaux de plaisance peuvent en principe être mis sur le marché avec une déclaration de conformité appropriée. Une telle déclaration est généralement suffisante pour une mise sur le marché en Suisse.

⁵ Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur.

Art. 1, let. k^{bis} : «transport à titre professionnel»

Cette définition précise la notion de transport professionnel. La définition est conforme à celle de l'ordonnance sur la navigation intérieure. Des règles et conditions particulières s'appliquent aux bateaux effectuant des transports professionnels.

Art. 3, al. 3 et 4 : Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord

Les al. 3 et 4 règlent essentiellement qu'une personne responsable à la timonerie doit être en écoute permanente du canal 16 de l'installation radio (prévue à l'art. 86a). Cela permet de s'assurer que la personne responsable à la timonerie est connectée au canal d'urgence et qu'elle puisse recevoir ou transmettre les messages correspondants échangés entre les bateaux à passagers, la police du lac et les autres acteurs du sauvetage équipés de ce moyen de télécommunication.

En plus, l'équipage à bord d'un bateau à passagers doit connaître le nombre de personnes présentes à bord. Cette mesure sert de base pour maîtriser une situation de crise à bord.

Art. 16 : Manifestations sur l'eau

Cet article indique au sens d'un principe général que les courses de vitesse, les fêtes nautiques et toute autre manifestation susceptible d'entraîner des concentrations ou des perturbations de la navigation sont soumises à l'autorisation de l'autorité compétente.

Ainsi, par exemple, le paragraphe à l'art. 76 qui réglemente l'obligation de l'autorisation pour la pratique du ski nautique, du wakeboard, du wakeskate et du barefoot ou d'engins analogues a été supprimé.

Les circonstances dans lesquelles cette autorisation peut être accordée sont également précisées. Ainsi, il n'est pas nécessaire de répéter ces principes dans les articles suivants.

La protection de l'environnement, la sécurité des personnes et la sécurité de la navigation sont une priorité absolue.

Art. 17 : Hydravions, hydro-ULM et tout engin similaire

La nouvelle interdiction pour les hydro-ULM de décoller et d'amerrir sur le Léman a été proposée par la France. En Suisse, l'exploitation des hydro-ULM est déjà interdite par l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation (OSAv, RS 748.01). Une telle interdiction n'existe pas en France. A l'exception des cas de force majeure, le décollage et l'amerrissage des hydro-ULM, des gyroptères et de tout engin similaire sont interdits sur le lac Léman.

Pour les hydravions, l'atterrissage est en principe soumis à une autorisation : aucun hydravion ne peut décoller ou atterrir sans permission.

Art. 18, al. 1 : Marques d'identification des bateaux et des engins flottants

Cet article indique que les bateaux d'une longueur hors tout supérieure à 2,50 m doivent être pourvus de signes distinctifs et fournit plus de détails sur les endroits où ces signes doivent être apposés.

Les bateaux à pagaies et (comme avant) les bateaux de compétition à l'aviron et les planches à voile n'ont pas besoin d'être marqués.

Art. 21, 21a, 21b, 27, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 38, 41, 45 : Genres des feux, positionnement des feux, portée et intensité des feux, signalisation de nuit, signalisation de jour

En principe, l'éclairage doit être adapté aux nouvelles dispositions correspondantes de la directive sur les bateaux de sport 2013/53/UE. La plupart des règlements à prédominance technique n'ont pas été modifiés quant à leur contenu. Ainsi, par exemple, le tableau de l'art. 21 se retrouve à l'art. 21b.

En outre, des corrections mineures ont été apportées (par ex., il est spécifié à plusieurs endroits que la lumière blanche doit être visible de tous les côtés).

Étant donné que la réglementation actuelle sur la position des projecteurs et des feux arrière a souvent posé des problèmes lors de l'installation de ces feux nautiques, en particulier dans le cas des bateaux de plaisance, le RNL a été modifié : la nouvelle formulation donne davantage d'options de montage de ces feux à bord, sans compromettre l'identification univoque de ces navires la nuit.

À relever une modification concernant la signalisation de nuit supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer : les bateaux de pêche professionnelle en action de relevage de leurs filets dérivants sont considérés comme bateaux incapables de manœuvrer et doivent signaler cet état en conséquence (deux feux rouges superposés à 1 m environ de distance l'un au-dessus de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ou un feu rouge balancé).

Nouvel art. 44 : Signalisation des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique (croquis IV.4)

Avec ce complément, on vise essentiellement à améliorer la sécurité des plongeurs. Cette signalisation est due à un accroissement des activités de la plongée subaquatique durant la nuit.

Les modifications visent à compléter la signalisation existante prévue sur les bateaux ou engins flottants. Notamment une signalisation de nuit sera introduite sur lesdits engins flottants. Ce type de signalisation a été étendu à tout autre point fixe, y compris à terre. En même temps, on tient compte d'une recommandation de la Commission économique pour l'Europe au moyen du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).

Art. 47, let. a : Usage des signaux sonores

La signification du son prolongé a été légèrement modifiée : désormais, le signal signifie «Attention» ou «j'avance en ligne droite» au lieu de «Attention, j'avance en ligne droite». Cela correspond à la pratique internationale.

Art. 57 et 58 : Signaux d'avis de fort vent ou avis de prudence, signaux d'avis de tempête

Les définitions de «fort vent» et de «tempête» sont spécifiées, la disposition précédente a été reformulée : il n'y a pas de différence significative matérielle par rapport au règlement précédent.

Art. 60 : Règles spéciales

Les bateaux non immatriculés peuvent se déplacer à plus de 300 mètres du rivage dans certaines conditions. Ceci est possible lorsqu'ils sont accompagnés par un bateau d'encadrement et si la sécurité de la pratique est assurée.

Art. 64 : Priorités

Le règlement sur les priorités a été essentiellement adapté au nouveau règlement sur la signalisation visuelle pour les navires incapables de manœuvrer (art. 38). En plus, la nouvelle let. f dispose que les planches à voile et les kitesurfs doivent s'écarter de tous les autres bateaux.

Art. 70 : Interruption et restriction de la navigation

Deux principaux ajustements ont été faits ici : les couloirs partant de la rive et les plans d'eau réservés dans la zone riveraine peuvent être délimités à l'aide du panneau C.6 et, comme par le passé, du panneau C.1.

En outre, toute navigation est interdite sur les secteurs du lac qui sont signalés conformément aux dispositions prévues à l'art. 52 : la dérogation pour les bateaux non motorisés a été supprimée.

Il a également été convenu que les bateaux à passagers, si la sécurité de navigation l'impose, peuvent naviguer jusqu'à une vitesse 20 km/h à moins de 300 m des rives. Les bateaux, dont les équipages naviguent dans le cadre d'une structure sportive agréée, peuvent également naviguer jusqu'à une vitesse de 20 km/h.

Art. 72 : Navigation par temps bouché

Il a été précisé que les bateaux, qui font route par visibilité réduite, doivent disposer d'un équipement approprié (radar, GPS) en plus des exigences précédentes.

Art. 76 : Utilisation de skis nautiques, du wakeboard, du wakeskate ou d'engins analogues, pratique du barefoot

Les restrictions relatives à la pratique du ski nautique ont été étendues aux wakeboards, aux wakeskates, aux engins analogues et à la pratique du barefoot.

Art. 78 : Conduite des plongeurs subaquatiques et vis à vis des plongeurs subaquatiques

Il a été précisé que la pratique de la plongée subaquatique sportive est interdite sur le trajet *normal* des bateaux à passagers prioritaires (art. 78, al. 1, let. a).

En plus, tout bateau doit se tenir à une distance d'au moins 100 mètres – au lieu de 50 mètres comme jusqu'ici – d'un bateau, d'une installation flottante ou de tout autre point fixe y compris à terre portant l'une des signalisations prescrite à l'art. 44.

Art. 78c : Dispositions relatives à l'utilisation de kitesurfs

Jusqu'à présent, les autorités compétentes pouvaient restreindre l'utilisation de kitesurfs dans les zones riveraines ou à des couloirs de départ autorisés officiellement et signalés comme tels. Ceci a été clarifié afin que les autorités compétentes puissent restreindre l'utilisation de kitesurfs dans les zones riveraines à *des plans d'eau* ou à des couloirs de départ autorisés officiellement et signalés comme tels.

Art. 78d, 78e, 78f, 78g : Dispositions relatives aux véhicules nautiques à moteurs et à tout engin similaire, aux engins à sustentation hydropropulsés, aux véhicules amphibies et aux pratiques ascensionnelles

Les jet-skis (ou véhicules nautiques motorisés), les engins à sustentation hydropropulsés, les véhicules amphibies et les parachutes ascensionnels tractés par des embarcations de toute nature sont désormais interdits sur l'ensemble du plan d'eau, considérant les risques qu'ils comportent. Il a surtout été pris en compte que le développement de ce type d'activités sur le Léman perturbera l'équilibre actuel des diverses activités sportives et économiques.

En plus, l'expression «sur le Léman» a été supprimée dans le texte : il est évident que la réglementation concerne le lac Léman.

Art. 86a : Équipement de communication et d'information

Cet article régit les dispositifs de communication et d'information dont doivent être équipés les navires à passagers : l'équipement de communication et d'information est adapté aux exigences actuelles de sécurité.

Art. 86b : Système de détection d'incendie

Cette norme décrit les locaux à bord d'un bateau dans lesquels il faut installer un système de détection d'incendie. Le système comprend des détecteurs de chaleur ainsi que des détecteurs de fumée. En cas d'alerte, il déclenche un signal optique et acoustique.

Art. 86c : Protection contre les incendies

Les exigences de cet article sont compatibles avec les nouvelles prescriptions prévues dans les DE-OCEB.

Art. 86d : Effectif des gilets de sauvetage

Désormais, il faut un gilet de sauvetage pour chaque personne admise à bord. De plus, le nombre des gilets de sauvetage pour les enfants doit correspondre à 10 % du nombre des passagers admis.

Art. 86e : Effectif des moyens de sauvetage collectifs

L'al. 1 prévoit que les bateaux à passagers naviguant pendant la période du 1^{er} novembre au 30 avril⁶ doivent être pourvus de moyens de sauvetage collectifs permettant de maintenir les personnes hors de l'eau.

L'al. 2, quant à lui, donne aux autorités compétentes la possibilité, en vertu de l'al. 1, de prescrire aussi l'effectif des moyens de sauvetage collectifs à conserver à bord pendant la saison d'été.

⁶ La saison d'hiver est définie en fonction de la température moyenne de l'eau à la surface du Léman (lorsqu'elle est inférieure à 10°C). L'OFT a évalué des statistiques sur la température moyenne de l'eau de divers lacs suisses, notamment sur le Léman. Cette évaluation montre que la température de l'eau entre le 1^{er} novembre et le 30 avril est en général inférieure à 10°C. La durée moyenne de survie des personnes plongées dans l'eau diminue rapidement lorsque la température de l'eau est égale ou inférieure à 10°C.

L'effectif des places à l'intérieur des moyens de sauvetage collectifs doit être égal au total du nombre maximal de personnes admises à bord et du nombre des membres d'équipage.

Art. 86f : Moyens de sauvetage collectifs

Cette norme contient notamment les prescriptions techniques sur les moyens de sauvetage, ainsi que l'approbation. Les exigences correspondent pour l'essentiel aux normes valables sur le plan international, mais elles sont adaptées aux spécificités du lac Léman.

Art. 86g : Installations pour l'évacuation des personnes

Cet article règle deux points : d'une part, les entreprises doivent avoir un plan d'évacuation à bord du bateau et d'autre part, elles sont responsables de l'accès des passagers aux moyens de sauvetage.

Art. 86h : Équipage des bateaux à passagers

Cet article demande que l'équipage soit formé à l'utilisation des moyens de sauvetage. L'al. 2 dispose que les conducteurs de bateaux à un seul homme d'équipage doivent se soumettre chaque année à un examen médical.

Cette réglementation représente un compromis entre les deux délégations. La France a d'abord exigé un équipage minimal de deux personnes à bord de chaque bateau. La Suisse, par contre, connaît depuis longtemps des bateaux avec un seul membre d'équipage (c.-à-d. le conducteur du bateau). Les quelque dix bateaux de la Société Mouettes Genevoises Navigation SA font partie de cette catégorie. Jusqu'ici, aucun événement particulier n'est connu qui serait imputable à l'absence d'un deuxième homme d'équipage. Malgré tout, il est justifié et approprié, dans de tels cas, de prescrire une surveillance médicale intensive.

Art. 86i : Incidents de navigation

Cet article a été inclus à la demande expresse de la France afin de créer une base juridique correspondante pour la signalisation des incidents ou accidents de navigation : l'art. 86i règle essentiellement que les conducteurs des bateaux à passagers doivent signaler les incidents ou accidents de navigation aux autorités compétentes.

En ce qui concerne la Suisse, il faut ajouter que l'art. 7, al. 1, de l'accord dispose que les réglementations nationales peuvent énoncer des règles particulières pour la navigation à titre professionnel. Pour cette raison, l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT ; RS 742.161) reste applicable.

Art. 96 : Dispositions transitoires

Pour les nouveaux bateaux à passagers, les modifications doivent être appliquées dès leur entrée en vigueur, tandis qu'un délai transitoire de 5 ans est prévu pour les bateaux à passagers existants.

Pour les bateaux qui effectuent un service transfrontalier de transport de passagers, le législateur prévoit à l'al. 2, en faveur de l'autorité compétente, la possibilité d'exiger un délai d'un an seulement pour mettre en conformité 100 % des gilets de sauvetage.

6. Conséquences financières

6.4 Pour la Confédération / les cantons

La Confédération n'est pas touchée financièrement par les nouvelles dispositions.

Les cantons sont touchés dans la mesure où ils cofinancent proportionnellement un déficit éventuel de la CGN. Si, malgré les contributions de la France, le déficit de la CGN est augmenté suite à l'acquisition et à l'entretien des moyens de sauvetage, cela peut avoir des répercussions sur la couverture du déficit à prendre en charge par les cantons. Parallèlement aux négociations sur la modification du RNL, la CGN a négocié le renouvellement de la concession avec la Préfecture du Département de Haute-Savoie. Elle a accepté les exigences de la France dans une large mesure, étant donné que la France lui a promis un soutien financier. Dans ces conditions, il n'existe actuellement plus de marge de manœuvre en la matière.

6.5 Pour les sociétés de navigation

Les nouvelles dispositions sur les engins de sauvetage à bord occasionneront des surcoûts aux compagnies de navigation. Il s'agit d'abord des coûts d'achat et d'amortissement et des coûts de stockage à bord. Les coûts se montent à une centaine de francs par place dans un moyen de sauvetage collectif. Les coûts des gilets de sauvetage atteignent 25 francs par pièce. Les engins de sauvetage collectifs (radeaux) génèrent aussi des coûts pour leur entretien périodique. Les coûts pour les engins de sauvetage individuels échoient pour tous les bateaux.

L'adaptation des bateaux aux nouvelles dispositions générera d'autres coûts. Il est difficile d'estimer ces coûts, car chaque bateau s'inscrit dans un contexte différent. Il y a donc lieu d'examiner au cas par cas les mesures qui s'imposent.