



Mars 2019 (consultation externe)

Modification de l'ordonnance sur les moteurs de bateaux (OMBat)¹

Commentaire des différentes dispositions

Référence du dossier : BAV-513.313-00007/00002/00004/00009/00004/00001/00001

¹ RS 747.201.3



Référence du dossier : BAV-513.313-00007/00002/00004/00009/00004/00001/00001

1. Objet, contexte

L'OMBat a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 octobre 2015 et elle est entrée en vigueur le 15 février 2016. Elle a remplacé l'ordonnance du 13 décembre 1993 sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses (OEMB)². Elle a abrogé, entre autres, certaines procédures d'essai et d'homologation de même que certaines valeurs-limites d'émissions de gaz d'échappement et repris ou réglementé l'application d'autres dispositions européennes. Il s'agit notamment des dispositions relatives aux émissions gazeuses conformément à la directive 2013/53/UE³ (directive UE sur les bateaux de sport) pour les moteurs des bateaux de plaisance et de sport, du règlement de visite des bateaux du Rhin⁴ (RVBR) pour les moteurs à allumage par compression installés sur les bateaux utilisés à titre professionnel et de la directive 97/68/CE⁵ (*Non-Road Mobile Machinery* [UE-NRMM]) pour la lutte contre les émissions de gaz et particules polluants des moteurs à combustion interne pour engins mobiles.

Le 14 septembre 2016, le Parlement européen a adopté le règlement 2016/1628⁶ (règlement UE-NRMM) sur les exigences relatives aux valeurs-limites d'émission de gaz et de particules polluants et à la réception par type des moteurs à combustion interne des engins mobiles non routiers. Ce règlement a aussi abrogé la directive 97/68/CE. En vertu du règlement UE-NRMM, à partir du 1^{er} janvier 2019, les moteurs d'une puissance supérieure à 19 kW et inférieure à 300 kW et destinés aux bateaux utilisés à titre professionnel en navigation intérieure ne pourront être mis sur le marché que s'ils répondent aux exigences du règlement en question. Cette disposition est applicable dès le 1^{er} janvier 2020 aux moteurs de plus de 300 kW. Les valeurs-limites d'émissions gazeuses s'appliquent à tous les types de carburants, de mélanges de carburants ou d'émulsions de carburants. Cela correspond à la règle déjà énoncée à l'art. 1, al. 2, OMBat.

Maintenant que les valeurs-limites d'émission des gaz d'échappement des moteurs à combustion interne des engins mobiles non routiers ont également été renforcées aux États-Unis (*Tier 4 final*) et qu'elles correspondent largement à celles fixées dans le règlement UE-NRMM, on peut supposer qu'aucun autre type de moteur ne sera désormais proposé sur le marché.

² RO 1993 3333, 1997 558, 1999 754, 2006 4705, 2007 2313, 2008 301, 2015 4401

³ 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 et abrogeant la directive 94/25/CE, JO L 354 du 28.12.2013, p. 90.

⁴ RS 747.224.131, n'est pas publié au RO.

⁵ Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

⁶ Règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant des prescriptions relatives aux valeurs-limites d'émission de gaz et de particules polluants et à la réception des moteurs à combustion interne des engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.



Référence du dossier : BAV-513.313-00007/00002/00004/00009/00004/00001/00001

En conséquence, les nouvelles valeurs-limites du règlement UE-NRMM pour les moteurs diesel des bateaux de navigation intérieure utilisés à titre professionnel exigent l'utilisation de filtres à particules et d'un système de réduction des émissions de NOx (convertisseur catalytique SCR). L'obligation d'installer des filtres à particules est inscrite dans l'OMBat et, précédemment, dans l'ancienne OEMB depuis 2007.

Enfin, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a décidé, lors de sa réunion d'automne 2017, de maintenir la réglementation du RVBR sur les émissions de gaz d'échappement jusqu'au 1^{er} janvier 2020, puis d'assurer la transition vers le règlement UE-NRMM.

Les moteurs à combustion interne destinés à la navigation à titre professionnel sont concernés par le nouveau règlement UE-NRMM. Les bateaux de plaisance/de sport sont explicitement exclus (voir art. 2 « Champ d'application », let. h et j, du règlement UE-NRMM). Vu ce qui précède, il faut modifier l'art. 3, al. 1, let. b et c, l'art. 4, al. 1, let. a, OMBat et quelques autres dispositions.

2. Modification des prescriptions relatives aux moteurs marins dans les eaux suisses (OMBat), commentaire des différentes dispositions

Art. 2, Définitions

Let. j : contrairement au terme « puissance nominale » utilisé dans l'OMBat, le règlement UE-NRMM utilise le terme « puissance de référence ». Le fait de compléter la définition garantit que les deux désignations visent la même puissance.

Let. o (nouvelle) : jusqu'à présent, seul un système de filtre à particules était prescrit en Suisse pour le post-traitement des gaz d'échappement. Avec les nouvelles valeurs-limites, strictes, du règlement UE-NRMM pour les émissions d'hydrocarbures (HC) et d'oxydes d'azote (NOx), le fabricant ne peut pas éviter la réduction catalytique sélective (SCR) de la substance polluante NOx au moyen d'un catalyseur (SCR cat). La définition du « système de post-traitement des gaz d'échappement » tient compte de cet état de fait et inclut à l'avenir à la fois le système de filtre à particules et le SCR cat. Le terme « système » revêt une signification particulière parce que d'autres appareils (par ex. pompe, tuyaux et chauffage, sondes et buses d'injection) sont nécessaires pour le bon fonctionnement du post-traitement des gaz d'échappement.

Art. 3, Certificats et autorisations

Étant donné que la présente révision partielle de l'OMBat induit la suppression des renvois aux réglementations sur les émissions de gaz d'échappement du RVBR et à la directive 97/68/CE, l'art. 3 est complètement révisé. En plus des modifications matérielles, des modifications rédactionnelles sont également apportées au texte existant.



Référence du dossier : BAV-513.313-00007/00002/00004/00009/00004/00001/00001

L'al. 1, let. a, permet désormais que des moteurs bénéficiant d'une réception par type quant aux gaz d'échappement octroyée conformément au règlement UE-NRMM soient utilisés pour les bateaux de sport et de plaisance. Étant donné que les valeurs-limites du règlement UE-NRMM sont plus strictes que celles de la directive UE sur les bateaux de sport, cette extension est appropriée pour ces bateaux en termes de protection de l'environnement.

Le règlement UE-NRMM établit une distinction entre les moteurs destinés à la propulsion des bateaux (IWP : *Inland Waterway Propulsion*) et les moteurs des groupes auxiliaires tels que les génératrices (IWA : *Inland Waterway Auxiliary*).

À l'al. 1, let. b, les homologations de type pour les moteurs des bateaux utilisés à titre professionnel conformément au RVBR sont supprimées et remplacées par des homologations de type pour les moteurs de propulsion IWP conformément au règlement UE-NRMM.

L'al. 1, let. c, dispose désormais qu'une homologation de type conformément au règlement UE-NRMM est également requise pour les moteurs IWA.

Le règlement UE-NRMM s'applique aux moteurs d'une puissance nominale de 19 kW et plus. Les très petits bateaux utilisés à titre professionnel (par ex. les bateaux-taxis) ont parfois des moteurs dont la puissance nominale est inférieure à 19 kW. Dans de tels cas, il est possible d'utiliser, conformément à l'art. 1, let. d, des moteurs à allumage par compression (moteurs diesel) et désormais aussi des moteurs à allumage commandé (moteurs à essence) conformes à la directive UE sur les bateaux de sport.

Toutefois, l'ancienne disposition de l'art. 1, let. d, est supprimée parce que, d'une part, la réglementation pour les « petits moteurs » (< 19 kW) à allumage commandé (moteurs à essence) a été intégrée à la let. c du même article, et, d'autre part, les valeurs-limites du règlement UE-NRMM sont applicables à tous les moteurs (≥ 19 kW) des bateaux utilisés à titre professionnel, indépendamment du type de carburant qu'ils utilisent.

Le nouvel al. 3 vise à empêcher les exploitants d'immatriculer, dans un premier temps, un navire comme bateau de sport ou de plaisance, puis de le réimmatriculer après-coup comme bateau utilisé à titre professionnel, cela dans le but de contourner les limites plus strictes du règlement UE-NRMM ou l'obligation d'installer un système de post-traitement des émissions.

Art. 4, Équivalence d'autres certificats

L'al. 1, let. a, de cet article renvoyait jusqu'à présent à l'ancienne directive 97/68/CE. Ce renvoi est caduc puisque ladite directive a été remplacée par le nouveau règlement UE-NRMM.



Référence du dossier : BAV-513.313-00007/00002/00004/00009/00004/00001/00001

La let. c renvoie au Règlement de la navigation sur le Lac de Constance⁷ (RNC) ; elle est modifiée. L'équivalence des certificats d'expertise de type de gaz d'échappement conformément au RNC ne s'applique désormais plus qu'aux moteurs des bateaux de sport ou de plaisance. Après la présente révision de l'OMBat, l'équivalence ne sera plus valable pour les moteurs des bateaux utilisés à titre professionnel, car les prescriptions en matière d'émissions gazeuses pour ces moteurs seront considérablement renforcées avec l'adoption du règlement UE-NRMM ; elles seront donc plus strictes que les prescriptions du RNC concernant ces moteurs (voir également les dispositions transitoires à l'art. 19a, al. 3 et 4).

Art. 9, Limitation des émissions de particules

Le complément apporté à l'al. 1 (dernière phrase) vise à préciser qu'après la réimmatriculation d'un bateau de sport ou de plaisance en tant que bateau utilisé à titre professionnel, les moteurs de ces bateaux doivent également satisfaire aux exigences applicables (voir également le nouvel al. 3 de l'art. 3).

Selon l'al. 1, les moteurs diesel des bateaux utilisés à titre professionnel dans les eaux suisses devaient être équipés de filtres à particules déjà avant la présente révision de l'OMBat, si leur puissance était de 37 kW ou plus. Il pouvait s'agir, par exemple, d'un filtre à particules diesel testé selon VERTTM (*Verification of Emission Reduction Technologies*). Selon le règlement UE-NRMM, les moteurs des classes IWP et IWA d'une puissance nominale égale ou supérieure à 300 kW doivent respecter la même valeur-limite d'émission de particules solides que celle fixée jusqu'ici dans l'OMBat ($< 1 \times 10^{12}$ par kWh). Par conséquent, ces moteurs doivent également être admis moyennant une réception par type quant aux gaz d'échappement correspondante. Le nouvel al. 3^{bis} tient compte de cela. La limite de puissance susmentionnée de 37 kW n'est pas modifiée.

Art. 9^{bis}, Limitation des émissions d'oxydes d'azote (NOx)

L'al. 1 dispose que la valeur-limite des émissions d'oxydes d'azote fixée dans le règlement UE-NRMM s'applique aussi aux moteurs des bateaux utilisés à titre professionnel. Il renvoie à l'art. 18, par. 2, du règlement UE-NRMM et aux tableaux des valeurs-limites correspondantes figurant à l'annexe II dudit règlement.

L'al. 2 contient, par analogie, la disposition déjà introduite à l'art. 3, al. 3.

⁷ SR 747.223.1



Référence du dossier : BAV-513.313-00007/00002/00004/00009/00004/00001/00001

L'al. 3 dispose que le respect de la valeur-limite pour les moteurs des classes IWA et IWP peut être prouvé par une homologation de type conforme au règlement UE-NRMM.

L'al. 4 prévoit une dérogation pour l'installation d'un système visant à réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx). Lors de la pose d'un nouveau moteur sur un bateau utilisé à titre professionnel pour lequel une autorisation d'exploiter (permis de navigation) a déjà été délivrée, on peut renoncer au système de réduction des émissions de NOx si l'on constate, dans le cadre d'une vérification par l'autorité compétente, que l'installation du système n'est techniquement pas faisable.

Cela peut être le cas, par exemple, l'espace à bord est trop restreint ou que l'installation du système nécessite des interventions dans la structure porteuse du bateau (par ex. déplacement d'une cloison).

Art. 13, Généralités (entretien périodique)

En plus du système de filtre à particules, le système de réduction des NOx (SCR cat) doit également être entretenu conformément aux spécifications du fabricant. Vu les explications relatives à l'art. 2, let. o, l'expression « système de filtre à particules » est remplacée par « système de post-traitement des gaz d'échappement ».

Art. 18, Dispositions d'exécution

Jusqu'ici, l'al. 2 investissait le DETEC du pouvoir d'édicter des directives relatives au post-équipement de filtres à particules lors de la pose de nouveaux moteurs. Il était possible de renoncer à un post-équipement lorsque cela n'était pas techniquement réalisable, par exemple. Les directives contiendront désormais la même disposition en ce qui concerne les SCR cat. Ceux-ci font partie des « systèmes de post-traitement des gaz d'échappement » (voir définition à l'art. 2, let. o). La compétence du DETEC est donc étendue à la promulgation de directives concernant le post-équipement de « systèmes de post-traitement des gaz d'échappement ».

Art. 19a, Dispositions transitoires de la modification proposée de l'OMBat

Le but général de cet article est le suivant : les moteurs qui sont actuellement en service sur des bateaux immatriculés en Suisse doivent pouvoir continuer à être exploités (garantie des droits acquis). En outre, des dispositions sont édictées sur les moteurs qui ont été mis sur le marché dans l'UE ou en Suisse avant l'entrée en vigueur du règlement UE-NRMM.

Les dispositions en détail :

L'al. 1 fixe les conditions de la garantie des droits acquis pour les moteurs existants et les systèmes existants de post-traitement des gaz d'échappement (principalement les filtres à particules). En conséquence, les moteurs existants et les systèmes de post-traitement des gaz d'échappement doivent



Référence du dossier : BAV-513.313-00007/00002/00004/00009/00004/00001/00001

continuer à satisfaire aux conditions qui ont conduit à l'octroi d'une homologation de type et peuvent continuer à être utilisés sous cette condition.

L'al. 2 garantit que les navires utilisés à titre professionnel qui étaient en construction au moment de l'entrée en vigueur de la présente révision peuvent rester équipés de moteurs pour lesquels une réception par type quant aux gaz d'échappement a été octroyée conformément au RVBR ou à la directive 97/68/CE.

L'al. 3 dispose que tous les moteurs qui ont fait l'objet d'une réception par type quant aux gaz d'échappement conformément au RVBR, à la directive 97/68/CE ou à l'annexe C du RNC⁸ et qui ont été mis sur le marché dans l'UE avant l'entrée en vigueur de la présente révision peuvent encore être mis à disposition sur le marché en Suisse et installés sur les navires deux ans après l'entrée en vigueur de la présente révision. S'ils sont mis à disposition sur le marché ou installés pendant cette période, leur utilisation n'est pas limitée dans le temps. Une disposition similaire figure également dans le règlement UE-NRMM.

L'al. 4 dispose que tous les moteurs qui ont fait l'objet d'une réception par type quant aux gaz d'échappement conformément au RVBR, à la directive 97/68/CE ou à l'annexe C du RNC⁹ et qui ont été mis sur le marché en Suisse peuvent continuer à être mis à disposition sur le marché, installés et utilisés sur les bateaux.

L'al. 5 se trouve également par analogie dans l'art. 8 de la directive du DETEC du 3 juin 2010 concernant l'installation de filtres à particules sur les nouveaux moteurs à allumage par compression des bateaux utilisés pour effectuer des transports à titre professionnel et il vise à éviter des retards dans la remise en service du bateau après avarie du moteur au cas où les systèmes de filtres à particules concernés ne peuvent pas être obtenus à temps. Toutefois, les systèmes de filtres à particules doivent être montés ultérieurement au plus tard un an après la mise en service d'un nouveau moteur.

⁸ RS 747.223.1

⁹ RS 747.223.1