

AULA = Association des Utilisateurs du lac d'Annecy

DIRECTIVES EUROPEENNES & NORMES US

Réunion du 18 mai 2011 au SILA / collège des usagers. »MOTORISATION »

Au cours de la réunion du 4 avril on a entendu quelques allégations et des revendications de certains participants, consignées dans le CR de cette réunion :

- « absence de pollution »
- « plus de gaz à effet de serre »
- « solution propre et écologique »
- « lac silencieux à échéance de 15 ans »
- et d'autres...

La AULA apporte les éléments objectifs sur ce sujet des moteurs thermiques des bateaux de plaisance.

I. Directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16.06.2003, publiée au JO de l'Union européenne du 26.08.2003.

Cette Directive modifie la Directive sur les bateaux de plaisance 94/25/CE. (Recreational Craft Directive – RCD 94/25/CE.)

Elle stipule en chapitre 14.B :

Exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses provenant des moteurs de propulsion

Les moteurs de propulsion doivent répondre aux exigences essentielles suivantes en matière d'émissions gazeuses :

[...]

2. Exigences en matière d'émissions gazeuses

Les moteurs de propulsion doivent être conçus, construits et montés de telle manière que, lors d'une installation correcte et d'une utilisation normale, les émissions ne dépassent pas les valeurs limites obtenues à partir du tableau suivant :

	Monoxyde de carbone CO = A + B / Pn			Hydrocarbures HC = A + B / Pn			Oxydes D'azote	Particules PT
	A	B	n	A	B	n		
	2 temps à explosion	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0		
4 temps à explosion	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Sans objet
Allumage par compression	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

Soit A, B et n des constantes conformément au tableau et Pn la puissance nominale du moteur en kW : les émissions gazeuses sont mesurées conformément à la norme harmonisée

Pour les moteurs de plus de 130 kW, les cycles d'essai E3 (OMI) ou E5 (marine de plaisance) peuvent être utilisés.

[...]

Elle stipule en chapitre 14.C :

Exigences essentielles en matière d'émissions sonores

Les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou mixte sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur, les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré doivent être conformes aux exigences essentielles suivantes en matière d'émissions sonores.

1. Niveau des émissions sonores

Ces bateaux de plaisance doivent être conçus, construits et montés de telle sorte que les émissions sonores mesurées conformément aux essais définis dans la norme harmonisée ne dépassent pas les valeurs limites reprises dans le tableau suivant

Puissance d'un seul moteur en kW	Niveau de pression acoustique maximal = = en dB
$P_n < 10$	67
$10 < P_n < 40$	72
$P_n > 40$	75

Ou P_n désigne la puissance nominale du moteur en kW en régime nominal et L le niveau de pression acoustique maximal en dB.

Dans le cas des unités à moteurs jumelés ou à moteurs multiples, une tolérance de 3 dB peut être appliquée, et ce quel que soit le type de moteur...

Suivent 4 paragraphes de définitions du « nombre de Froude », utile pour ces calculs, ainsi que le « bateau de référence certifié ».

II. La Commission des Communautés Européennes a publié le 11.06.2007 la communication de la commission au Conseil et au Parlement européen
Rapport sur les possibilités d'amélioration
des caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance, soumis conformément à l'article 2 de la directive 2003/44/CE, modifiant la directive 94/25/CE relative aux bateaux de plaisance.

Dans son introduction, cette publication de 10 pages fait référence à l'Agence de Protection Environnementale des Etats-Unis (US-EPA), afin « d'examiner les possibilités d'harmoniser, entre les Etats-Unis et l'UE, la future législation sur les émissions des bateaux de plaisance. »

[...]

4. BESOIN ET POSSIBILITES D'UNE REDUCTION SUPPLEMENTAIRE DES EMISSIONS

4.1. L'impact de la navigation de plaisance sur la qualité de l'air globale et locale.

Les résultats de l'étude d'inventaire permettent de conclure que conformément aux limites d'émission en vigueur, la contribution de la navigation de plaisance à la pollution atmosphérique globale est mineure

Le graphique 1 montre que les quantités estimées de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (Nox), et de particules (PT) émises par une flotte de navigation de plaisance respectant les limites d'émission actuelles ne sont pas significatives si on les compare au total des émissions anthropiques et des émissions des transports routiers dans 15 Etats membres de l'UE(référence : chiffres de 1998 notifiés par l'Agence européenne pour l'environnement (EEA) ».

Nota de la AULA. Dans la 1^{ère} partie de la contribution de la AULA apportée en janvier 2010 il était écrit :

« En tenant compte des autres catégories de bateaux qui naviguent en moyenne un peu plus d'une dizaine d'heures au cours de la seule période 1^{er} juillet au 15 août, on peut affirmer que les bateaux de plaisance représentent « à tout casser » 5 pour mille, c'est à dire moins de 0,5 pour cent !, du nombre d'heures de mouvements du parc automobile de l'agglomération et du tour du

lac, ayant une incidence sur la pollution du lac . C'est INSIGNIFIANT, par rapport au 99,5 % de la pollution générale... »

L'estimation de la AULA était donc encore 2 à 3 fois supérieure à celle des experts de la Commission européenne !!!

Dans la suite de cette communication, la Commission évalue l'impact des options des scénarios de diminution des émissions des bateaux de plaisance :

- sur le coût social : 4.3.4 « [...] les résultats indiquent que chacune des options des scénarios auraient un coût social de 13 à 15 pertes d'emploi pour chaque kilotonne de réduction de la pollution annuelle, associé à un potentiel de réduction relativement bas (# 5%) de la pollution globale de la navigation de plaisance.

Plus loin, cette communication examine la possibilité d'adopter des normes internationales en matière d'émissions gazeuses et sonores.

- « [...] la Commission estime qu'il est important de continuer de suivre l'évolution de la législation des Etats-Unis établie par l'US-EPA en matière de réduction des émissions des bateaux de plaisance et d'évaluer dans quelle mesure elles vont servir de base à une approche plus ambitieuse de la réduction. »

Et la Commission conclut :

« [...] la Commission envisage d'examiner encore les possibilités de réduire au maximum les émissions de la navigation de plaisance. Cela nécessiterait une évaluation de l'impact que l'application de limites d'émission plus strictes, impliquant un progrès technologiques, aux moteurs des bateaux de plaisance pourrait avoir sur la protection du climat et la compétitivité de l'industrie de l'UE et de toute mesure d'accompagnement qui serait nécessaire pour en atténuer les coûts sociaux.

En fonction du résultat de cette évaluation supplémentaire, la Commission pourrait envisager de présenter des propositions appropriées à un stade ultérieur »

Autrement dit : les exigences essentielles de la RCD 2003/44/CE restent applicables en Europe...jusqu'à nouvel ordre !!!

III. Pourquoi la Commission fait référence à l'US-EPA ?

Au niveau des constructeurs de moteurs pour bateaux de plaisance, seul le suédois VOLVO PENTA est engagé dans la compétition mondiale des motoristes dominée pour les moteurs in-board par les américains MERCUISER et CUMMINS. Il n'y a pas de motoriste européen significatif dans le marché des out-board dominé par les américains MERCURY, JOHNSON, EVINRUDE et les japonais YAMAHA, HONDA, SUZUKI...

Tous ces motoristes, pour exister sur le marché américain, sont donc obligés de mettre en permanence leurs nouveaux moteurs en conformité avec les normes de l'US-EPA.

Tous les professionnels disent que les exigences de l'US-EPA (Tier 2, Tier 3, Tier 4,...) sont plus restrictives que celles de la RCD 2003/44/CE.

Le Code of Federal Regulations donne les exigences de l'EPA selon les années de construction des bateaux de plaisance.

Voir Annexes 1, 2 et 3.

Par un Mutual Recognition Agreement (MRA) avec les Etats-Unis et le Canada, l'UE s'assure que les constructeurs de bateaux européens peuvent commercialiser leurs produits dans ces pays plus facilement, en simplifiant les procédures de certification, à condition qu'ils soient motorisés en moteurs américains ou canadiens ou japonais répondant aux normes US-EPA.

Ces exigences de l'US-EPA sont renforcées par une batterie de normes certifiées par de nombreux organismes internationaux :

- IMO = International Marine Organisation
- US-EPA (Tier 2, Tier 3, Tier 4,...)
- EN ISO 8178-1 : 1996
- EMC Directive 89 / 336 / EEC
- SAE J 1228
- EN ISO 14 509 : 200 / prA1 : 2004 : spécifie les procédures d'évaluation du bruit émis par les bateaux de plaisance monocoques motorisés de longueur de coque < 24 m et dont le nombre de Froude est > 1,1.
Cette ISO 14 509 spécifie la détermination du niveau de pression acoustique pondéré A, en combinant une méthode de calcul et une méthode de mesure
- Etc.

Dans toute législation, il est admis que ces normes concernent les moteurs neufs. Les moteurs existants peuvent continuer à rester en service jusqu'à leur fin de vie, considérés comme ayant répondu aux normes en vigueur au moment de leur mise en marché.

IV. Flotte de bateaux de plaisance du lac d'Annecy

Dans un Mémo –1^{ère} partie- diffusé en janvier 2010, la AULA a apporté des éléments concernant, entre autres, la pyramide d'âge de la flotte des bateaux de plaisance :

« [...] Ainsi, nous considérons **qu'il est plausible qu'il y a un effectif d'environ 500 bateaux « résidents »**.

Chez le principal motoriste qui hiverne un grand nombre qui est un échantillon représentatif de cette flotte, on obtient ses caractéristiques suivantes :

Taille		Age*		N heures de navigation / an Hors Ski-Clubs		Catégorie d'utilisation principale**	
Moins de 4 m	15 %	Moins de 5 ans	15 %	Moins de 5 h****	10 %	Promenade	70 %
De 4 à 5 m	15 %	De 5 à 15 ans	60 %	De 5 à 10 h	40 %	Ski nautique	10 %
De 5 à 6 m	50 %	De 15 à 25 ans	20 %	De 10 à 20 h	40 %	Wake board	15 %
Plus de 6 m	20 %	Plus de 25 ans	5 %	Plus de 20 h****	10 %	Surf	5 %

- **Age** : au fur et à mesure des générations, les moteurs des nouveaux bateaux ont été soumis à des normes anti-pollution et anti-bruit aussi (sinon plus) sévères que les automobiles.

- **75 % des bateaux du lac d'Annecy sont conformes à la Directive européenne 94/25/EC renforcée par la Directive 2003/44/EC**

Nota. L'effectif des bateaux de plus de 15 ans diminue chaque année pour cause de « vétusté », ou non réparable par manque de pièces de rechange...

Aujourd'hui, on peut considérer que les 75% de ces bateaux de moins de 15 ans (1996) ont été motorisés selon les normes US-EPA de chacune de ces années (Annexes 1, 2 et 3).. Près de 50 % ont moins de 8 ans (2003). C'est dire que tous les moteurs in-board et out-board des années postérieures sont en dessous des exigences essentielles de la RCD 2003/44/CE, puisqu'ils sont conformes à celles de l'US-EPA, lesquelles ont été abaissées depuis 2003, alors que celles de la RCD n'ont pas évoluées.

Dans toute législation, il est admis que ces normes concernent les moteurs neufs. Les moteurs existants peuvent continuer à rester en service jusqu'à leur fin de vie, considérés comme ayant répondu aux normes en vigueur au moment de leur mise en marché.

V. Position de la AULA

Prenant principalement en compte le paragraphe ci-dessus de la Commission de l'UE *4.1. L'impact de la navigation de plaisance sur la qualité de l'air globale et locale* » qui conclut que « *la contribution de la navigation de plaisance à la pollution atmosphérique globale est mineure* »,

il n'est pas concevable :

- **que quelle que soit l'évolution de la technologie « électrique » pour la motorisation des bateaux de plaisance ;**
- **que des bateaux répondant pour leur moteur thermique aux normes environnementales d'émissions gazeuses et sonores en vigueur en Europe, elles mêmes moins exigeantes que celles de l'US-EPA auxquelles sont soumis la presque totalité des moteurs ;**

que ces bateaux soient bannis du domaine public à la seule argumentation de donner satisfaction à des allégations dénuées de fondements objectifs.

On rappelle annexement :

- en référence aux objectifs « d'électrification » du parc automobile, Renault –entre autres constructeurs – qui parie très gros sur ce marché mondial projette que la voiture électrique n'atteindra que 8 à 10 % de part de marché des véhicules neufs à l'horizon 2020 / 2025.

Pourquoi des « écologistes » locaux exigeraient-ils que ce taux soient de 100 % pour les bateaux du lac d'Annecy ?

- Concernant les émissions gazeuses de la circulation automobile autour du lac et dans l'agglomération y a t-il un agent du MEDAD ou du réseau ADER habilité à consulter le registre français des émissions polluantes CARTELIE, développée par le MEDDTL + IREP + INERIS, qui donne les niveaux de pollutions gazeuses de toutes les sections routières et agglomérations ?

Curieusement cette application CARTELIE n'est pas accessible au public, alors que c'est un « document administratif », qui pourrait relever d'une saisine auprès de la CADA du premier ministre !!!

Lequel agent habilité, le cas échéant, pourrait faire les calculs de comparaison entre la pollution gazeuse routière + agglo et celle de la flotte des 500 bateaux résidents du lac, pour se convaincre de la validité des calculs des experts de la Commission européenne !!!

- Concernant le bruit des bateaux de plaisance, la brigade lacustre qui a opéré pendant l'été 2010 a t-elle établi des contraventions à des bateaux émettant des bruits excessifs ?

- Concernant ce sujet, les gendarmeries et polices des bords du lac ont elles été saisies par des riverains portant plainte contre des bruits de bateaux excessifs ?
- Concernant les émissions sonores du trafic routier, un dossier d'enquête publique sur le chemin piétonnier du tour du lac mentionne le relevé de la DDT 74 : « **La RD 1508 est classée voie bruyante de catégorie 3 selon l'arrêté préfectoral du 01.12.1998. Son niveau sonore de référence est de**
 - **70 à 76 LA eq. le jour (70 à 76 dB)**
 - **65 à 71 LA eq. la nuit (65 à 71 dB) »**

Ce qui veut dire :

- que même au milieu du lac, même un jour où il n'y a aucune circulation nautique, le bruit de fond de la circulation automobile atteint, en permanence, celui d'un seul moteur d'un bateau de plaisance conforme au tableau de la RCD 2003/44/EC. *Niveau de pression acoustique maximal*, ci-dessus.

Donc ceux qui voudraient avoir « petit à petit un lac silencieux dans 15 ans ! » devraient commencer de promouvoir l'interdiction de la circulation automobile autour du lac et dans l'agglomération !!!

CONCLUSION

Le lac d'Annecy n'est pas (encore ?), en Bade-Wurtemberg. !

Et ni M. Thierry Billet, ni les membres de diverses associations « Vertes » ne sont encore Ministre-Président de l'Écologie du Parlement régional de SAVOIE !!

Ce sujet et leur souhait « d'électrifier » le lac d'Annecy ne peut être qu'une « motion » à inscrire dans un programme partisan !!!

PJ.

- 3 copies de l'Electronic Code of Federal Regulations
- 2 messages sur blog de thierry-billet.org