

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 11/06/2007 - Document de suivi

La Commission a présenté un Rapport sur les possibilités d'amélioration des caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance, conformément à l'article 2 de la directive 2003/44/CE, modifiant la directive 94/25/CE relative aux bateaux de plaisance.

A la lumière de l'expérience acquise, le rapport examine les possibilités d'améliorer davantage les caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance et le besoin de modifier les catégories de conception des bateaux. Il définit des options politiques appropriées et envisage l'opportunité de soumettre des propositions législatives.

Dans le cadre de l'élaboration du rapport, une étude faisant un inventaire détaillé et une évaluation comparative de l'état d'avancement et des évolutions de la technologie et de la législation au niveau mondial a permis de définir **4 scénarios possibles de réduction ultérieure des valeurs limites des émissions gazeuses**. L'étude d'inventaire a établi les possibilités d'amélioration suivantes:

- pour les moteurs à allumage commandé (SI) hors-bord, passage de la technologie à deux temps (2S) à l'injection directe 2S et à la technologie à quatre temps (4S);
- pour les moteurs SI in-bord, actualisation de la technologie équivalente à l'évolution d'autres applications, notamment automobiles, et éventuellement utilisation de catalyseurs d'oxydation en tant que technologie de post-traitement;
- pour les moteurs à allumage par compression (CI), actualisation de la technologie équivalente à l'évolution d'autres domaines, en ce qui concerne notamment les moteurs utilisés pour les engins mobiles non routiers.

Après consultation avec les parties concernées, les options suivantes de réduction supplémentaire des limites des émissions gazeuses ont été définies:

- **option 1:** tous les moteurs 2S et 4S SI devraient se conformer aux limites d'émissions de gaz actuelles concernant les moteurs 4S SI. Les moteurs CI devraient se conformer aux limites d'émission de la phase IIIA pour les moteurs de marine commerciale utilisés pour les bateaux navigant sur les voies navigables intérieures comme indiqué dans la directive sur les engins mobiles non routiers (NRMM);
- **option 2:** tous les moteurs 2S et 4S SI devraient se conformer à des limites d'émissions gazeuses se situant à 75% des limites actuelles pour les moteurs 4S SI établies par la directive. Les moteurs CI devraient se conformer aux limites d'émission de la phase IIIA pour l'utilisation générale de la directive NRMM;
- **option 2A:** comme l'option 2, mais les limites d'émission gazeuses actuelles concernant les moteurs 4S SI établies par la directive s'appliqueraient aux moteurs SI d'une puissance inférieure à 30 kW;
- **option 2B:** l'option 2A s'appliquerait pour les moteurs SI et les moteurs CI devraient se conformer aux limites d'émissions de la phase II de la directive NRMM.

Les options des scénarios et l'option de base (c'est-à-dire le maintien des limites d'émissions actuelles établies par la directive) ont fait l'objet d'une évaluation détaillée visant à définir l'impact technique, environnemental, économique et social et les effets distributifs de ces options et à comparer leurs impacts au moyen d'une analyse multicritères. Les résultats indiquent que chacune des options des scénarios auraient un coût social de 13 à 15 pertes d'emplois pour chaque kilotonne de réduction de la pollution annuelle, associé à un potentiel de réduction relativement bas (entre 4,3% et 7%) de la contribution à la pollution globale de la navigation de plaisance. Par contre, l'évaluation monétaire des dommages évités par la réduction des émissions s'élève entre 2500 et 8200 EUR pour chaque tonne d'émissions de NOx évitées par an, et entre 13.000 et 51.000 EUR pour chaque tonne d'émissions de PT évitées par an. Ces chiffres indiquent que les coûts de mise en conformité pour la réduction des émissions de ces polluants ne contrebalancent pas les avantages écologiques calculés en valeur monétaire et devraient inciter à rechercher une plus forte réduction des émissions tout en maintenant un rapport coût/bénéfice positif.

Le rapport aborde également d'autres questions traitées dans l'étude d'inventaire, à savoir : a) la nécessité de réduire davantage les émissions de polluants atmosphériques et de bruit ; b) les avantages éventuels d'un système de contrôle de conformité des moteurs « en service » ; c) l'existence des techniques de contrôle des émissions présentant un rapport coût/efficacité satisfaisant ; d) la nécessité de réduire l'évaporation et le déversement de carburants ; e) la possibilité de convenir de normes internationales pour les émissions gazeuses et sonores ; f) les simplifications susceptibles d'être apportées au système de procédures d'évaluation de la conformité.

En conclusion, le rapport établit le besoin d'examiner encore les possibilités de réduire au maximum les émissions des bateaux de plaisance. Cela nécessiterait une évaluation de l'impact que l'application de limites d'émission plus strictes, impliquant un progrès technologique, 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.