

Ce qui dure longtemps...

Au début 2009, Moritz Leuenberger, a annoncé l'adoption des Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses (DE-OEMB). Il n'y a eu aucune surprise et il ne devrait y avoir aucun problème lors de la mise en œuvre de ces dispositions.



TEXTE: LORI SCHÜPBACH

Après la révision de l'OEMB du 2 mai 2007, les dispositions d'exécution y relatives auraient en fait déjà dû être prêtes à la fin 2007 ou au début 2008. Il aura finalement fallu attendre jusqu'au début 2009 pour que les DE-OEMB soient enfin adoptées. Ce retard n'était cependant pas dû à des difficultés ou des inexactitudes dans l'élaboration des DE, mais à une pause intermédiaire imprévue décrétée par le Conseil fédéral. Par l'arrêté du 31 octobre 2007, le DETEC a été chargé d'adapter l'ordonnance sur la navigation intérieure de manière qu'il n'y ait plus aucune divergence avec le droit européen et de faciliter l'importation des bateaux de plaisance en Suisse. La priorité absolue a été attribuée à ce mandat (voir «marina.ch» 09, mars 2008), de telle sorte que les DE-OEMB ont été mises de côté. Selon les résultats de cet «examen de compatibilité avec l'UE», il aurait été nécessaire d'apporter des adaptations à l'ONI, adaptations qui auraient eu une influence sur l'OEMB.

Les résultats sont désormais connus: les points essentiels de l'ONI (jet-skis, eaux usées) n'ont pas été adaptés à l'UE et l'Office fédéral des transports (OFT) a pu continuer à travailler sur les DE-OEMB. Hans-Jürgen Gottet de l'OFT (voir interview à droite) est «très satisfait» du résultat. Et avec le recul, la pause mentionnée ci-dessus ne le dérange pas. «Lors de tels travaux,

il est avant tout important que l'ordonnance soit définitivement finalisée. Ceci permet de poser des glissières de sécurité. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'il devient sensé de travailler sur les dispositions d'exécution.»

Les modifications les plus importantes

L'Ordonnance sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateau dans les eaux suisses (OEMB) contient essentiellement quatre points importants pour la navigation de plaisance:

- Les moteurs qui disposent d'une déclaration de conformité à l'UE sur la base de la directive 2003/44/CE (directive sur les bateaux de plaisance) peuvent être autorisés en Suisse depuis le 1^{er} juin sans autre forme de limitation.
- Qu'ils soient utilisés depuis des années ou qu'il soient neufs, tous les moteurs doivent être soumis à un contrôle subséquent des gaz d'échappement périodique. Ce contrôle doit être effectué tous les 3 ans (tous les ans pour les bateaux à passagers, les bateaux servant au transport professionnel de voyageurs et pouvant accueillir 12 passagers au maximum, les bateaux de location et les bateaux à marchandises).
- Les mesures des gaz d'échappement selon l'OEMB de 1997 sont supprimées.
- Dès le 1^{er} janvier 2018, les bateaux propulsés par des moteurs à deux temps ne seront autorisés à naviguer que si ces moteurs satisfont aux dispositions de l'OEMB. Plus concrètement: les «vieux» moteurs deux-temps sans approbation du type quant aux gaz d'échappement ou sans déclaration de conformité à l'UE (donc la plupart des moteurs permettant d'avancer lors d'accalmies sur les petits voiliers) peuvent encore être utilisés jusqu'à la fin 2017. Mais ceux-ci doivent aussi régulièrement être soumis à un contrôle subséquent des gaz d'échappement.

Le processus concret est déterminé par les DE-OEMB. Il faut ici faire attention à trois points:

- Le contrôle subséquent des gaz d'échappement (selon la définition «maintenance périodique de tous les systèmes liés aux gaz d'échappement du moteur» lors de laquelle on effectue les réglages indiqués par



«Très positif et constructif»

los. Hans-Jürgen Gottet, ingénieur de contrôle de la navigation auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), était responsable des DE-OEMB. Il est satisfait de «son» œuvre.

Monsieur Gottet, êtes-vous content que les DE-OEMB aient enfin disparu de votre bureau?

Je ne l'aurais pas formulé ainsi. Nous avons encore beaucoup à faire dans notre département, mais nous étions très contents de discuter de l'OEMB et d'élaborer les DE-OEMB.

Quels problèmes avez-vous rencontrés lors de l'élaboration des DE-OEMB?

En fait, il n'y a pas eu de problèmes! La collaboration avec les milieux concernés s'est déroulée très positivement et de manière constructive. Sans compter que nous disposions déjà d'une bonne base avec les DE de 1997.

Qui a participé à l'élaboration des DE-OEMB?

Il y avait d'un côté les cantons et de l'autre, l'Association Suisse des Constructeurs Navals (ASCN) et les importateurs de moteurs (VSIM). Les points principaux des DE ont été élaborés dans un groupe de travail comprenant des représentants des organismes mentionnés. Le texte définitif a été mis à disposition de tout le monde avant que le responsable du département Moritz Leuenberger ne le signe.

Quel est votre principal souhait en tant que personne connaissant les DE-OEMB?

La nouveauté, c'est que tous les moteurs doivent régulièrement passer un contrôle subséquent des gaz d'échappement. Il me semble important que ce travail soit pris au sérieux et que les consommateurs soient également conscients de son importance. Il ne s'agit pas ici de fixer n'importe quelle mesure, mais d'entretenir au mieux les moteurs. Je pense qu'il est évident pour tout le monde que des moteurs bien entretenus sont des moteurs propres.



EN CLAIR

Les textes exacts de l'ordonnance et des dispositions d'exécution sont disponibles sur le site Internet de la Confédération suisse. Le plus simple est d'utiliser le masque de recherche (en tapant par exemple OEMB ou DE-OEMB) sous le lien suivant:

www.admin.ch/ch/f/rs/rs.html

le fabricant) ne peut être entrepris que par les personnes et les entreprises agréées par l'autorité compétente.

- Lors du contrôle subséquent des gaz d'échappement, la personne qui a effectué le contrôle remplit une fiche d'entretien du système antipollution qui doit toujours se trouver sur le bateau.
- Le premier contrôle subséquent des gaz d'échappement doit être effectué au plus tard jusqu'au 1^{er} juin 2010.

Une grande satisfaction

L'OFT n'est pas le seul à se dire satisfait des nouvelles prescriptions, c'est aussi le cas de la branche nautique. David Clavadetscher, directeur de l'Association Suisse des Constructeurs Navals, y voit surtout un progrès dans le sens où tous les moteurs devront être soumis à un contrôle subséquent des gaz d'échappement: «Concrètement, cela signifie que près de 30'000 moteurs mis en service en Suisse avant 1995 et pouvant être utilisés jusqu'à maintenant plus ou moins sans être contrôlés devront désormais subir un contrôle régulier.» Quant au

décali auquel sont soumis les moteurs à deux temps, il ne lui pose aucun problème. «Ces moteurs auront au moins 22 ans en 2017, ils auront donc bien vécu!» Clavadetscher est en outre persuadé qu'il «existe aujourd'hui des alternatives vraiment intéressantes avec les quatre-temps plus légers et les moteurs électriques toujours plus performants».

Ceci étant, la branche espère surtout que les propriétaires de bateaux n'attendent pas tous le dernier moment pour effectuer leur premier contrôle subséquent des gaz d'échappement. David Clavadetscher: «Le contrôle subséquent des gaz d'échappement ne peut pas être réalisé en cinq minutes. On peut donc très bien imaginer le chaos qui règnera si des dizaines de milliers de moteurs n'ont pas encore subi de contrôle à la fin mai 2010...» Cet appel s'adresse ainsi surtout aux propriétaires de bateaux qui n'ont pas de contacts régulier avec un chantier naval. «Pour tous les autres, je pars du principe que les chantiers navals sont suffisamment attentionnés pour attirer l'attention de leurs clients sur la nouvelle OEMB et les travaux à réaliser», confie David Clavadetscher.

AMPLEUR DU CONTRÔLE SUBSÉQUENT DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT SELON LES DE-OEMB

Moteurs à allumage commandé

- contrôler visuellement le système d'aspiration/de suralimentation (y compris filtre à air), le carburateur ou le système d'injection, vérifier l'état et l'étanchéité que le système d'échappement;
- contrôler l'installation d'allumage / son réglage;
- vérifier la présence des plombages prescrits par le fabricant sur le dispositif de formation du mélange et l'allumage;
- vérifier le système de contrôle des émissions (si disponible);
- contrôler la ventilation du carter du moteur;
- procéder aux réglages, aux remises en état, remplacer les pièces défectueuses;
- vérifier l'état général et l'étanchéité du moteur;
- faire un essai du moteur ;
- mesurer le nombre de tours au ralenti et, si nécessaire, le régler.

Moteurs diesel

- contrôler visuellement l'état et l'étanchéité du système d'aspiration/de suralimentation (y compris filtre à air), du système d'injection et du système d'échappement;
- contrôler le commencement du débit, la butée de pleine charge et, s'il y a lieu, les autres dispositifs du réglage de la pompe d'injection;
- le cas échéant, contrôler les injecteurs;
- vérifier la présence des plombages prescrits par le fabricant sur le système d'injection;
- contrôler le nombre de tours au ralenti et le point de coupure sans charge;
- vérifier le système de contrôle des émissions (si disponible);
- contrôler la ventilation du carter;
- procéder aux réglages et aux remises en état nécessaires, remplacer les pièces défectueuses;
- vérifier l'état général et l'étanchéité du moteur;
- faire un essai du moteur.



marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch

Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Service des abonnements

Tél. 031 300 62 56