



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2004/5  
4 juin 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS  
ET RUSSE

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports par voie navigable  
(Quarante-huitième session, 19-21 octobre 2004,  
point 7 d) de l'ordre du jour)

**EXAMEN DES MESURES VISANT À EMPÊCHER  
LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE DUE  
AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Note du secrétariat

À sa vingt-septième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a examiné le projet de résolution sur les émissions de gaz et de particules polluants des moteurs diesel utilisés en navigation intérieure, préparé par le secrétariat conformément à ses instructions (document TRANS/SC.3/WP.3/2004/8) TRANS/SC.3/WP.3/2004/8 et l'a approuvé après y avoir fait quelques modifications rédactionnelles. Le secrétariat a été prié de transmettre le texte du projet au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen et adoption (TRANS/SC.3/WP.3/55, par. 31 et 32)-

Le texte du projet de résolution tel qu'il a été préparé par le Groupe de travail SC.3/WP.3 est reproduit ci-dessous.

\* \* \*

**AMENDEMENTS À LA RÉOLUTION N° 17 RÉVISÉE: RECOMMANDATIONS  
CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES  
AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

**Résolution n° ...**

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le ...)

*Le Groupe de travail des transports par voie navigable,*

*Prenant en considération* la résolution n° 17 révisée (TRANS/SC.3/103, annexe 1), qui comprend dans son annexe les Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/104 et Add.1 à 5),

*Ayant à l'esprit* le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa vingt-septième session (TRANS/SC.3/WP.3/55, par. 31 et 32),

*Tenant compte* de la Directive du Parlement européen et du Conseil 2004/26/EC, modifiant la Directive 97/68/CE sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers,

*Tenant également compte* du chapitre 8 bis du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR),

*Considérant* qu'une limitation des émissions de gaz d'échappement provenant de moteurs diesel nouvellement installés à bord de bateaux empruntant les voies de navigation intérieure européennes ainsi que leur contrôle contribuera à améliorer la qualité de l'environnement,

*Tenant compte* des efforts faits par d'autres modes de transport afin de réduire les émissions de gaz d'échappement provenant de moteurs diesel au fur et à mesure de leur évolution technique,

*Décide* d'amender les Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure,

*Demande* au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) d'envisager d'étendre éventuellement dans l'avenir ses règlements contraignants aux émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à allumage par compression utilisés à bord des bateaux de navigation intérieure,

*Prie* les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution,

*Prie* le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

Annexe

Ajouter un nouveau chapitre 5 bis ainsi libellé:

**«CHAPITRE 5 BIS  
ÉMISSION DE GAZ ET DE PARTICULES POLLUANTS PAR LES MOTEURS DIESEL**

5 bis-1 Définitions

5 bis-1.1 Dans le présent chapitre on appelle:

5 bis-1.1.1 “Moteur”, un moteur fonctionnant suivant le principe de l’allumage par compression (moteur diesel), y compris les moteurs des machines principales et auxiliaires;

5 bis-1.1.2 “Moteur révisé”, un moteur d’occasion révisé similaire au moteur qu’il remplace en ce qui concerne la puissance, le régime et les conditions d’installation;

5 bis-1.1.3 “Homologation de type”, la décision par laquelle l’autorité compétente atteste qu’un type de moteur, une famille ou un groupe de moteurs satisfait aux exigences techniques du présent chapitre en matière d’émission par le moteur (les moteurs) de gaz et de particules polluant l’air;

5 bis-1.1.4 “Contrôle de montage”, la procédure par laquelle l’autorité compétente s’assure qu’un moteur installé à bord d’un bateau satisfait aux exigences techniques du présent chapitre en matière d’émission de gaz et de particules polluant l’air, y compris après des modifications et/ou réglages éventuellement intervenus après l’homologation de type;

5 bis-1.1.5 “Contrôle intermédiaire”, la procédure par laquelle l’autorité compétente s’assure qu’un moteur installé à bord d’un bateau satisfait aux exigences techniques du présent chapitre en matière d’émission de gaz et de particules polluant l’air, y compris après des modifications et/ou réglages éventuellement intervenus après le contrôle de montage;

5 bis-1.1.6 “Contrôle spécial”, la procédure par laquelle l’autorité compétente s’assure qu’un moteur utilisé à bord d’un bateau satisfait encore aux exigences techniques du présent chapitre relatives aux émissions de gaz et de particules polluant l’air après chaque modification importante;

5 bis-1.1.7 “Type de moteur”, un lot de moteurs identiques en ce qui concerne les caractéristiques essentielles du moteur; au moins une unité d’un type de moteur doit être construite;

5 bis-1.1.8 “Famille de moteurs”, un regroupement de moteurs retenus par le constructeur et approuvé par l’autorité compétente, qui, de par leur conception, doivent tous avoir des caractéristiques similaires concernant le niveau d’émission de gaz et de particules polluant l’air et satisfont aux exigences du présent chapitre;

5 bis-1.1.9 “Groupe de moteurs”, un regroupement de moteurs retenus par le constructeur et approuvés par l’autorité compétente, qui, de par leur conception, doivent tous avoir des caractéristiques similaires concernant le niveau d’émission de gaz et de particules polluant l’air et

satisfont aux exigences du présent chapitre, un réglage ou une modification de moteurs isolés étant admissible après l'examen de type dans les limites fixées;

5 bis-1.1.10 "Puissance nominale", la puissance nette du moteur en régime nominal et en pleine charge;

5 bis-1.1.11 "Certificat d'homologation de type", le document par lequel l'autorité compétente atteste l'homologation de type;

5 bis-1.1.12 "Recueil des paramètres du moteur", le document dans lequel sont portés tous les paramètres, y compris les pièces (composants) et réglages du moteur, qui ont une incidence sur l'émission de gaz et de particules polluant l'air ainsi que leurs modifications.

## 5 bis-2 Principes fondamentaux

5 bis-2.1 Le présent chapitre s'applique à tous les moteurs d'une puissance nette égale ou supérieure à 37 kW installés à bord d'un bateau.

5 bis-2.2 Les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbure (HC), d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules (PT) de ces moteurs ne doivent pas dépasser, en fonction de la cylindrée unitaire exprimée en litre (SV):

Catégorie	Cylindrée unitaire [l] Puissance nette P  [kW]	Monoxyde de carbone (CO)  [g/kWh]	Somme des hydrocarbures et des oxydes d'azote (HC + NO <sub>x</sub> )  [g/kWh]	Particules (PM)  [g/kWh]	Applicable aux moteurs installés à bord après le <sup>1/</sup>
1	2	3	4	5	6
V1:1	$SV \leq 0,9$ et $P \geq 37$	5,0	7,5	0,4	1 <sup>er</sup> juillet 2007
V1:2	$0,9 \leq SV < 1,2$	5,0	7,2	0,3	
V1:3	$1,2 \leq SV < 2,5$	5,0	7,2	0,20	
V1:4	$2,5 \leq SV < 5$	5,0	7,2	0,20	1 <sup>er</sup> juillet 2009
V2:1	$5 \leq SV < 15$	5,0	7,8	0,27	
V2:2	$15 \leq SV \leq 20$ et $P < 3\,300$	5,0	8,7	0,50	
V2:3	$15 \leq SV < 20$ et $P \geq 3\,300$	5,0	9,8	0,50	
V2:4	$20 \leq SV < 25$	5,0	9,8	0,50	
V2:5	$25 \leq SV < 30$	5,0	11,0	0,50	

<sup>1/</sup> Note du secrétariat : Le Groupe de travail peut vouloir se décider, aux fins de l'unification des dates d'application de cette résolution, de biffer la colonne 6 des tableaux du paragraphe 5 bis-2.2 et reformuler le paragraphe 5 bis-2.3 comme suit : «**Les prescriptions du paragraphe 5 bis-2.2 ne s'appliquent pas aux moteurs installés à bord avant le 1<sup>er</sup> juillet 2009 [le 1<sup>er</sup> juillet 2007] ni aux moteurs révisés installés avant le 31 décembre 2011 inclus, à bord des bateaux en service au 31 décembre 2006.**».

Ou, en fonction de la puissance terminale  $P_N$ :

Puissance nominale $P_N$ [kW]	Monoxyde de carbone (CO) [g/kWh]	Hydrocarbures (HC) [g/kWh]	Oxyde d'azote (NO <sub>x</sub> ) [g/kWh]	Particules (PM) [g/kWh]	Applicable aux moteurs installés à bord après le <sup>1/</sup>
1	2	3	4	5	6
$37 \leq P_N < 75$	5,0	1,3	7,0	0,4	1 <sup>er</sup> juillet 2007
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,0	6,0	0,3	
$130 \leq P_N < 560$	3,5	1,0	6,0	0,2	
$P_N < 560$	3,5	1,0	$n \geq 3 \text{ } 150 \text{ min}^{-1} = 6,0$ $343 \leq n < 3 \text{ } 150 \text{ min}^{-1} = 45.n^{(-0,2)} - 3$ $n < 343 \text{ min}^{-1} = 11,0$	0,2	

5 bis-2.3 Les prescriptions du paragraphe 5 bis-2.2 ne s'appliquent pas aux moteurs installés à bord avant les dates indiquées dans la colonne 6 ci-dessus <sup>1/</sup> ni aux moteurs révisés installés avant le 31 décembre 2011 inclus, à bord des bateaux en service au 31 décembre 2006.

5 bis-2.4 Le respect des prescriptions du paragraphe 5 bis-2.2 doit être vérifié en utilisant les modalités d'essai de l'ISO précisées dans la norme ISO 8178-4:1996 et dans OMI MARPOL 73/78, annexe VI (Code NO<sub>x</sub>).

5 bis-2.5 L'observation des prescriptions du paragraphe 5 bis-2.2 par un type, un groupe ou une famille de moteurs est constatée au moyen d'un examen de type. L'examen de type est attesté par un certificat d'homologation de type. Les homologations de type pour tous les moteurs doivent être accordées selon le Règlement CEE-ONU n° 96, qui relève de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur. Le propriétaire ou son délégataire est tenu de joindre une copie du certificat d'homologation de type à l'autorité compétente au moment de la visite du bateau en vue d'obtenir un certificat de bateau conformément aux dispositions du chapitre 1 bis. Une copie du certificat d'homologation de type et le recueil des paramètres du moteur doivent aussi se trouver à bord.

5 bis-2.6 Après l'installation du moteur à bord, mais avant sa mise en service, il est procédé à un contrôle de montage. Ce contrôle qui fait partie de la première visite du bateau ou d'une visite spéciale motivée par l'installation du moteur concerné aboutit soit à l'inscription du moteur dans le certificat de bateau à établir, soit à une modification du certificat de bateau existant.

5 bis-2.7 Les contrôles intérimaires du moteur doivent être effectués dans le cadre d'une visite périodique conformément au paragraphe 1 bis-4.

5 bis-2.8 Un contrôle spécial doit être effectué après chaque modification importante apportée à un moteur et ayant une incidence sur l'émission de gaz et de particules polluant l'air.

5 bis-2.9 Les numéros de l'homologation de type et d'identification de tous les moteurs (désignés et arrangés selon le Règlement CEE-ONU n° 96) visés par le présent chapitre installés à bord d'un bateau doivent être inscrits sur le certificat de bateau par l'autorité compétente au moment de la visite.»

---