

Fiche 1 - Règlement EMNR

1. Présentation

Le Règlement (UE) 2016/1628¹, dit règlement EMNR, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017, définit des limites d'émissions polluantes pour les moteurs d'engins mobiles non routiers (EMNR). Au titre de ce règlement, les motoristes doivent demander une réception par type pour chaque type de moteur ou famille de moteurs non routiers mis sur le marché de l'Union européenne (UE). Cette procédure établit la conformité du moteur réceptionné aux limites d'émissions polluantes définies par le règlement. Un certificat de réception délivré par l'autorité compétente d'un État membre atteste de la conformité du moteur aux exigences du règlement.

Ce règlement abroge et remplace le précédent texte encadrant les émissions des moteurs d'EMNR, la directive 97/68/CE, et se substitue également aux exigences énoncées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (agrément CCNR II) : à l'issue d'une période de transition, seuls les moteurs conformes aux exigences du nouveau règlement pourront être installés sur des bateaux de navigation intérieure.

Le règlement est complété par plusieurs actes délégués :

- le règlement délégué (UE) 2017/654 précise les prescriptions techniques pour la réalisation des essais de certification ;
- le règlement délégué (UE) 2017/655 détaille les modalités de la surveillance en service des émissions pour les moteurs de catégorie NRE-v-5 et NRE-v-6 ;
- le règlement d'exécution (UE) 2017/656 décrit les pièces administratives des dossiers de réception et la numérotation des certificats.

2. Champ d'application

Dans le domaine de la navigation intérieure, le règlement EMNR s'applique aux moteurs des bateaux et engins flottants entrant dans le champs d'application de la directive (UE) 2016/1629, du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ou de l'arrêté du 30 décembre 2008 :

- Bateaux de longueur $L \geq 20$ m ou de déplacement supérieur à 100 m^3 ;
- Remorqueurs et pousseurs ;
- Bateaux à passagers ;
- Engins flottants

Il ne s'applique pas aux moteurs des bateaux de plaisance et véhicules nautiques couverts par la directive 2013/53/CE (bateaux de plaisance, $L < 24$ m), aux bacs, bateaux militaires ou navires de mer.

Sont également exclus du champ d'application les moteurs de propulsion ou auxiliaires des bateaux de navigation intérieure dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW.

Au titre de la réglementation française, le règlement EMNR s'applique a priori aux établissements flottants (arrêté ministériel à paraître).

Le règlement s'applique aux moteurs mis sur le marché et installés pour une construction neuve ou une motorisation volontaire d'un bateau existant : **il n'y a pas d'obligation réglementaire de mise à niveau de la motorisation des bateaux existants.**

¹ Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux 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.

3. Moteurs utilisables en navigation intérieure

Le règlement définit deux catégories de moteurs exclusivement destinés aux bateaux de navigation intérieure :

- **catégorie IWP** : moteurs servant à la propulsion directe ou indirecte de bateaux, de puissance de référence égale ou supérieure à 19 kW ;
- **catégorie IWA** : moteurs auxiliaires, de puissance de référence égale ou supérieure à 19 kW.

Le règlement autorise l'utilisation d'autres catégories de moteurs sur les bateaux de navigation intérieure, **pour des puissances de référence inférieures à 560 kW et sous réserve du respect de prescriptions techniques additionnelles** détaillées dans le règlement délégué (UE) 2017/654 :

- **catégorie NRE** : moteurs pour engins mobiles non routiers (catégorie générique) ;
- **moteurs de poids-lourds Euro VI** : moteurs réceptionnés au titre du règlement (CE) n° 595/2009 ou du règlement n° 49, série d'amendements 6, de la CEE-ONU.

Le règlement EMNR permet la réception de moteurs à combustion interne **pour tous types de carburants**. En navigation intérieure, **seuls les moteurs utilisant un carburant de point d'éclair supérieur à 55°C (diesel) ou du GNL sont actuellement autorisés par la réglementation²** : tout autre type de moteur nécessitera une dérogation pour obtenir un titre de navigation.

4. Calendrier d'application

Le règlement EMNR définit pour chaque catégorie de moteurs deux dates obligatoires d'application :

- de réception UE par type, au-delà de laquelle il est impossible de délivrer un certificat de moteur au titre d'une ancienne réglementation,
- de mise sur le marché, au-delà de laquelle il est impossible de mettre sur le marché des moteurs non conformes aux exigences du règlement (moteurs de phase V).

Les dates de mise sur le marché des moteurs de phase V de catégorie IWP et IWA dépendent de leur puissance de référence : **1^{er} janvier 2019** pour les moteurs **de puissance de référence inférieure à 300 kW** (IWP, IWA 1 à 3), **1^{er} janvier 2020 au-delà de 300 kW** (IWP, IWA 4).

Par dérogation, le règlement définit **une période de transition de deux ans, permettant l'installation de moteurs réceptionnés au titre de la directive 97/68/CE** (Euro phase IIIA, IIIB, IV) ou du règlement de visite des bateaux du Rhin (CCNR II). Les moteurs de transition font l'objet d'un marquage spécifique. L'installation de ces moteurs n'est permise que sur des bateaux construits au plus tard dix-huit mois après le début de la période de transition.

Pour la navigation intérieure, **l'installation de moteur de transition est possible jusqu'au 31 décembre 2020 ou 2021**, sur des bateaux construits au plus tard au 30 juin 2020 ou 2021, **selon la date de mise sur le marché des moteurs de phase V** pour les puissances considérées.

5. Évolution des limites d'émissions et contraintes techniques

Le règlement EMNR durcit les exigences en matière d'émissions, particulièrement pour les moteurs de propulsion (IWP) qui passent directement de la phase IIIA (directive 97/68/CE) à la phase V. Les efforts portent en particulier sur les émissions d'oxydes d'azote et les particules, avec l'introduction d'une limite en nombre de particules (PN) pour certains moteurs.

Ces exigences accrues impliquent généralement le recours à des systèmes de post-traitement de l'échappement, entraînant des contraintes nouvelles en salle des machines (encombrement, cuve de réactifs, entretien...).

² directive (UE) 2016/1629, ES-TRIN