

## **Position de SDMO INDUSTRIES sur la consultation des parties prenantes concernant la révision de la directive 97/68/CE sur les émissions provenant des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers**

SDMO INDUSTRIES approuve l'initiative prise par la Commission européenne de lancer la présente consultation des parties prenantes et souhaite à cette occasion s'exprimer en faveur des préconisations ou des propositions faites dans le document de consultation avec les commentaires ci-après.

### Remarque générale

La directive et ses modificatifs ne sont pas des plus faciles à lire ; les phrases sont souvent tortueuses et compliquées et prêtent à confusion et mauvaise interprétation, par exemple (extrait) :

- H : après le 30 juin 2005, pour les moteurs - autres que les moteurs à vitesse constante  
- d'une puissance de :  $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ .

N'aurait-il pas été possible d'écrire à la place : pour les moteurs à vitesse variable, car c'est bien de ce type de moteur qu'il s'agit ?

### Unités de mesure

Les valeurs limites des polluants dans la directive sont exprimées en g/kWh. Dans la décision d'exécution du 10 février 2012 concernant la directive 2010/75/UE (émissions industrielles) et dans certains documents nationaux (pour des installations fixes), les limites des polluants sont exprimées en mg/Nm<sup>3</sup>. Ne serait-il pas judicieux d'harmoniser les unités de mesure ?

### Inclusion des moteurs fixes

Sur la forme : un autre terme est d'ordinaire utilisé à la place de « fixe », il s'agit du terme « stationnaire ».

Sur le fond : il est indiqué dans le document de consultation « *Les moteurs qui ne sont pas destinés à un usage de secours pourraient être soumis à l'équivalent de la phase la plus avancée applicable aux moteurs d'EMNR, alors que les moteurs fixes de secours pourraient être soumis à une technologie plus simple leur permettant de se conformer à la phase III A, qui est considérée comme le meilleur niveau d'émissions n'exigeant pas de système sophistiqué de post-traitement* ».

Les moteurs à combustion interne sont utilisés dans des applications diverses. Parmi celles-ci, on notera plus particulièrement les moteurs utilisés pour des usages discontinus, comme ceux installés dans des groupes électrogènes destinés au secours en remplacement du réseau défaillant.

Malheureusement, les systèmes de réduction des NOx, comme les SCR, ne fonctionnent correctement que dans certaines conditions, notamment de température. Certaines durées d'utilisation ne permettent pas toujours d'atteindre les conditions optimales de fonctionnement. L'installation d'un tel équipement est alors un non-sens. Cela conforte la proposition de se conformer à la phase III A, tel que proposé, et qui est considérée comme le meilleur niveau d'émissions n'exigeant pas de système sophistiqué de post-traitement, tel qu'un SCR.

A noter que le terme « secours » devra également être clairement défini lors de la révision de la directive [tenir notamment compte du temps de fonctionnement nécessaire aux essais réguliers et à la maintenance] afin d'éviter toute utilisation abusive.

Dans ce but, nous proposons la définition suivante :

« Moteur à combustion interne de secours : désigne tout moteur à combustion interne dont le fonctionnement est limité aux situations de secours et qui nécessite de la maintenance et des essais de bon fonctionnement.

Particularités des groupes électrogènes : cela ne concerne que les moteurs à combustion interne utilisés dans des installations destinées uniquement à secourir l'alimentation électrique des systèmes de sécurité (sécurité incendie, alimentation des pompes d'exhaure en cas d'inondation, etc.) ou à titre préventif en secours inverse (par exemple, manifestation sportive, spectacle réunissant beaucoup de spectateurs ou en prévision de phénomène atmosphérique grave dans les aéroports) ou à prendre le relais de l'alimentation principale du site secouru en cas de défaillance accidentelle de celle-ci. Toute autre utilisation n'est pas considérée comme une utilisation de secours.

De plus, et afin d'éviter toute dérive (utilisation de moteurs de secours dans des groupes électrogènes pouvant servir à la fois en utilisation de secours [occasionnellement] et pour d'autres utilisations), nous souhaitons que l'utilisation de moteurs de secours (conformes phase IIIA) soit limitée aux groupes électrogènes fixes de secours, les applications mobiles (au sens de cette directive) étant exclus – les moteurs devront être conformes à la phase IV.

Un moteur fixe de secours peut fonctionner 100 heures par an à des fins de vérification de bon fonctionnement et de maintenance, à condition que ces essais soient recommandés par le fabricant, le fournisseur ou la garantie associée au moteur.

Dans ce cas, le propriétaire ou l'exploitant doit tenir un registre du fonctionnement du moteur pour comptabiliser le fonctionnement en situation d'urgence et le fonctionnement pour maintenance (ces temps de fonctionnement doivent être enregistrés par un compteur horaire). »

Par ailleurs, et comme prévu dans la réglementation EPA (Amendement publié le 30 janvier 2013, 78 FR 6696, § 60.4211), il faudrait permettre aux applications secours d'être utilisés pour un maximum de 50 heures par année civile dans des situations non urgentes sous réserve que ces 50 heures de fonctionnement soient utilisées pour fournir de l'énergie, dans le cadre d'un contrat avec un gestionnaire de réseau électrique, pour soutenir, sécuriser et ainsi éviter la perturbation voire l'effondrement du réseau de distribution en cas de besoin impérieux..

### Calendrier d'introduction

Il est indiqué dans le document de consultation :

- au paragraphe 5.1.2 - **Inclusion des moteurs d'une puissance supérieure à 560 kW**  
*« Cependant, étant donné que la plupart des producteurs européens qui opèrent dans ce segment de marché ont déjà mis au point des moteurs destinés à l'exportation vers des marchés tiers réglementés ou bien des moteurs destinés à une installation sur des autorails, la plupart des investissements en R&D nécessaires ont déjà été effectués. ».*
- au paragraphe 5.1.3 - **Inclusion des moteurs fixes**  
*« Selon les observations formulées par l'industrie, les coûts de mise en conformité seraient négligeables pour tous les moteurs dont les applications mobiles sont déjà réglementées à ce jour ».*

Il convient d'apporter à ces affirmations les précisions suivantes.

Si les producteurs européens de moteurs ont déjà mis au point des moteurs destinés à l'exportation vers des marchés tiers réglementés et effectués les investissements en R&D nécessaires, il n'en est pas de même pour tous les fabricants d'équipements d'origine (FEO) étant donné qu'il n'y avait pas d'exigence de ce niveau pour le marché de l'Union européenne. De plus, les nouveaux niveaux d'émissions proposés impactent toutes les puissances et de plus prévoient d'inclure les moteurs fixes.

Il faut prendre conscience que le travail de R&D sera extrêmement important car la mise en place des systèmes de post-traitement impacte énormément nos produits (doublement de la taille notamment). De plus, les nouveaux niveaux d'émissions proposés impactent toutes les puissances et prévoient d'inclure les moteurs fixes. Le travail de R&D qui en résultera impactera donc toute la gamme de nos produits.

Il est donc indispensable de laisser le temps nécessaire aux fabricants d'équipements d'origine (FEO) pour effectuer les travaux de R&D qui en découlent. Aussi, nous souhaitons une mise en œuvre de ces nouvelles dispositions comme proposé dans le tableau ci-après.

NRMM – moteurs à allumage par compression – vitesse constante									
Classes de puissance – phase III A	Mise sur le marché - Nombre d'année(s) après publication au Journal Officiel (JOUE)							Nouvelles classes de puissance	
	+ 1	+ 2	+ 3	+ 4	+ 5	+ 6	+ 7		+8
					Mais, au plus tôt en 2020			kW > 560	
130 ≤ kW ≤ 560									130 ≤ kW ≤ 560
75 ≤ kW < 130									56 ≤ kW < 130
37 ≤ kW < 75									37 ≤ kW < 56
19 ≤ kW < 37									19 ≤ kW < 37
									8 ≤ kW < 19
									kW < 8

Phases applicables dans l'UE		Mise sur le marché de la phase actuelle
		Mise sur le marché de la nouvelle phase IV

## Exemptions, dérogations et mesures transitoires

Comme il est souligné, les effets combinés de ces dispositions ont donné lieu à de sérieuses préoccupations, tant de la part des États membres qu'au sein de l'industrie. Aujourd'hui encore, ces dispositions sont quelquefois contournées, voire ignorées et on découvre encore à ce jour des produits non conformes mis à disposition pour vente. En plus des causes relevées dans le document de consultation, les autres raisons sont :

- L'identification difficile de la conformité des moteurs ; les numéros de réception ne sont pas explicites, ce qui autorise de nombreuses dérives de la part de certains fabricants d'engins et rend les contrôles éventuels très difficiles.
- L'absence ou le très faible nombre de contrôles de la part des autorités compétentes des États membres.

Un premier progrès a été réalisé avec l'introduction, par la Directive 2012/46/UE, de l'obligation d'ajouter le numéro de la phase d'émissions, en chiffres romains, qui doit être bien visible à proximité du numéro de réception par type. Toutefois, cela n'est pas suffisant.

Aussi, il est souhaitable que :

- Après l'entrée en vigueur d'une nouvelle phase, tous les moteurs non conformes à cette phase et installés sur un engin neuf, soient couverts par une disposition dérogatoire et soient dûment identifiés comme tels. Ce principe est nécessaire pour la bonne information de l'acheteur, usager final, sur le niveau de dépollution du moteur équipant sa machine, ainsi que pour la loyauté de la concurrence entre constructeurs et pour une meilleure efficacité des actions de contrôle.
- Les mécanismes dérogatoires soient limités dans le temps de façon raisonnable ; au-delà de cette limitation, tous les moteurs équipant les engins neufs doivent être conformes au nouveau niveau d'exigence.

Aussi, nous soutenons fortement les recommandations du document de consultation concernant l'ajout du mois et de l'année de fabrication des moteurs aux autres marquages prévus par la section 3 de l'annexe I. La traçabilité de moteurs s'en trouvera améliorée. Nous soutenons également fortement le projet de définir une limite de temps précise pour l'installation de moteurs conformes à la phase précédant celle en vigueur et pour la mise sur le marché d'EMNR ou d'engins fixes équipés de ce type de moteurs. La limite de deux (vente du stock) après l'entrée en vigueur de la nouvelle phase semble adaptée. Par contre, nous proposons d'aligner la limite temporelle du mécanisme de flexibilité avec celle de la vente du stock, à savoir deux ans.

Toutefois, et pour faciliter les contrôles et vérifier le non dépassement de cette limite de deux ou trois ans, nous souhaitons que le date limite à prendre en compte pour l'installation d'un moteur non conforme dans un engin, soit l'année de construction de l'engin, sachant que pour les machines, la Directive 2006/42/CE impose au 1.7.3, de faire figurer cette date sur les machines. La présence du numéro de la phase d'émissions du moteur associé à la présence de l'année de construction de l'engin permettrait un contrôle plus aisé.

De plus, nous soutenons fortement la proposition qui consiste à préciser quelle entité juridique est autorisée à déposer une demande de flexibilité. Pour éviter des dérives, il est en effet nécessaire d'exiger que chaque demande indique les sociétés mères ou filiales appartenant au même groupe et que les quantités à prendre en compte pour calculer le nombre de moteurs autorisés au titre de la flexibilité, soient celles du groupe (quantité à répartir par la suite entre les sociétés ou filiales du même groupe).

D'autre part, le mode opératoire de calcul de la flexibilité repose sur une déclaration de la moyenne des ventes effectuées les 5 dernières années, mais aucun contrôle (ou très peu) des éléments déclarés n'est réalisé, ce qui n'est pas satisfaisant.

Enfin, et pour rappel, il était exigé dans la Directive 2004/26/CE, au paragraphe 1.7 de l'annexe III, que le constructeur d'équipements présente tous les six mois un rapport sur la mise en œuvre des mécanismes de la flexibilité qu'il utilise (une disposition à peu près équivalente existe dans l'EPA). Cette disposition a été supprimée par la Directive 2010/26/UE pour que le mécanisme de flexibilité concernant la mise en œuvre de la phase IIIB (qui avait un impact important) ne soit pas entravé par des exigences de notification.

Comme indiqué dans le document de consultation à la page 14 (3ème paragraphe du 5.3.2) « *Étant donné que les nouvelles phases prévues dans le cadre de la révision de la directive sont peu susceptibles de poser les mêmes défis que les phases III B et IV, .....* », et que des dérives ont été constatées, il semble opportun de réintroduire une disposition équivalente à celle qui existait dans la Directive 2004/26/CE, au paragraphe 1.7 de l'annexe III concernant la fourniture d'un rapport sur la mise en œuvre des mécanismes de la flexibilité. Une disposition analogue existe par ailleurs dans la réglementation EPA.

#### Simplification et amélioration de la législation

Nous soutenons pleinement la proposition de la transformation de l'acte juridique en un règlement, pour faciliter et accélérer la mise en œuvre de ces dispositions et garantir une application uniforme dans les États membres.

Cela permettrait également de consolider les modifications de la directive adoptées depuis 1997 en un texte intégré.

## **Position de SDMO INDUSTRIES sur la consultation des parties prenantes concernant la révision de la directive 97/68/CE sur les émissions provenant des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers**

### **Complément à notre contribution du 3 avril 2013.**

Dans la document de consultation, à la page 7, il est écrit au paragraphe 5.1.3 Inclusion des moteurs fixes, 2<sup>ème</sup> alinéa :

« Afin de poursuivre les objectifs de la directive visant à réduire la pollution de l'air et à préserver l'intégrité du marché intérieur, il semble nécessaire d'étendre le champ d'application de la directive aux moteurs fixes. Selon les observations formulées par l'industrie, les coûts de mise en conformité seraient négligeables pour tous les moteurs dont les applications mobiles sont déjà réglementées à ce jour<sup>15</sup>. En revanche, le bénéfice en valeur monétaire pour l'environnement s'élèverait à environ 377 millions d'EUR pour les seuls moteurs de secours. Dans ce contexte, la possibilité de fixer des limites différentes pour les moteurs de secours, c'est-à-dire les moteurs qui sont exploités pendant un nombre limité d'heures par an (85 % du marché des générateurs), et les autres moteurs pourrait être étudiée de plus près. Les moteurs qui ne sont pas destinés à un usage de secours pourraient être soumis à l'équivalent de la phase la plus avancée applicable aux moteurs d'EMNR, alors que les moteurs fixes de secours pourraient être soumis à une technologie plus simple leur permettant de se conformer à la phase III A, qui est considérée comme le meilleur niveau d'émissions n'exigeant pas de système sophistiqué de post-traitement. La limite supérieure de la plage de puissance couverte devrait également respecter la distinction déjà établie dans le protocole de Göteborg sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. »

Il convient de souligner que l'alignement avec la Phase III A ne pose pas de problème particulier pour les puissances < 560kW, car cette limite est déjà existante il n'en est pas de même pour les puissances > 560kW pour lesquelles rien n'existe dans la législation européenne.

Aussi, nous souhaitons que pour ces puissances > 560kW et ces applications fixes de secours, la limite à imposer devrait être la même que celle qui existe aux USA dans la réglementation EPA, à savoir l'équivalent TIER 2.

## **Position de SDMO INDUSTRIES sur la consultation des parties prenantes concernant la révision de la directive 97/68/CE sur les émissions provenant des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers**

### **Complément à notre contribution du 3 avril 2013.**

Dans le document de consultation, à la page 7, il est écrit au paragraphe 5.1.3 Inclusion des moteurs fixes, 2<sup>ème</sup> alinéa :

« Afin de poursuivre les objectifs de la directive visant à réduire la pollution de l'air et à préserver l'intégrité du marché intérieur, il semble nécessaire d'étendre le champ d'application de la directive aux moteurs fixes. Selon les observations formulées par l'industrie, les coûts de mise en conformité seraient négligeables pour tous les moteurs dont les applications mobiles sont déjà réglementées à ce jour<sup>15</sup>. En revanche, le bénéfice en valeur monétaire pour l'environnement s'élèverait à environ 377 millions d'EUR pour les seuls moteurs de secours. Dans ce contexte, la possibilité de fixer des limites différentes pour les moteurs de secours, c'est-à-dire les moteurs qui sont exploités pendant un nombre limité d'heures par an (85 % du marché des générateurs), et les autres moteurs pourrait être étudiée de plus près. Les moteurs qui ne sont pas destinés à un usage de secours pourraient être soumis à l'équivalent de la phase la plus avancée applicable aux moteurs d'EMNR, alors que les moteurs fixes de secours pourraient être soumis à une technologie plus simple leur permettant de se conformer à la phase III A, qui est considérée comme le meilleur niveau d'émissions n'exigeant pas de système sophistiqué de post-traitement. La limite supérieure de la plage de puissance couverte devrait également respecter la distinction déjà établie dans le protocole de Göteborg sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. »

Il convient de souligner que l'alignement avec la Phase III A ne pose pas de problème particulier pour les puissances < 560kW, car cette limite est déjà existante il n'en est pas de même pour les puissances > 560kW pour lesquelles rien n'existe dans la législation européenne.

Aussi, nous souhaitons que pour ces puissances > 560kW et ces applications fixes de secours, la limite à imposer devrait être la même que celle qui existe aux USA dans la réglementation EPA, à savoir l'équivalent TIER 2.