

Juillet - Août 2007

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des Matières

EUROPE	2
Consultation publique sur les émissions Euro VI des poids lourds	2
Progrès dans la réglementation technique Euro 5 et Euro 6	2
Audition publique sur le CO ₂ des voitures	2
Etude sur les NOx des moteurs d'avions	3
La Cour européenne de justice rejette l'appel néerlandais concernant les limites de particules	3
Opinion de la Commission sur des mesures autrichiennes pour réduire les émissions de NOx	3
Zone environnementale prévue à Cologne	3
Milan va imposer une taxe de pollution	4
Révision du plan néerlandais de subventions pour filtres à particules	4
Un rapport sur les embouteillages londoniens montre des améliorations dans les émissions de NOx et de PM	4
En Allemagne, incitations liées aux émissions des poids lourds	4
Le Conseil des ministres italien approuve des incitations pour les camions à faibles émissions	4
Les régions alpines devraient dépasser les limites de qualité de l'air de l'UE	4
Plus de 50 villes espagnoles dépassent les limites de pollution atmosphérique	4
Evaluation à mi-parcours du plan français santé-environnement	5
Les véhicules néerlandais de dépannage routier équipés de filtres à particules	5
Stockholm pérennise le péage urbain	5
Une zone maritime au carburant à faible teneur en soufre entre en vigueur en mer du Nord	5
Le lancement en Europe du système Mercedes Bluetec [®] est avancé	5
AMERIQUE DU NORD	5
La Californie adopte des normes d'émissions pour les diesels off-road	5
Jugement novateur concernant les "dispositifs frauduleux"	6
L'EPA américaine publie une nouvelle évaluation de l'impact des NOx sur la santé	6
Toronto propose d'interdire les souffleurs de feuilles et les tondeuses à gazon essence	6
La Californie publie un protocole sur l'extinction des moteurs	6
Test de fumées proposé en Californie	6
La Californie va examiner les émissions évaporatoires des bateaux de plaisance	7
L'EPA américaine va évaluer l'impact sur les émissions des mélanges à plus forte teneur en alcool	7
L'Oregon met en place des incitations pour le retrofit des moteurs diesel	7
La Californie exige l'affichage des émissions de CO ₂	7
La norme américaine sur les carburants renouvelables entre en vigueur le 1 ^{er} septembre 2007	7
AMERIQUE DU SUD	7
L'agence environnementale brésilienne divisée en deux unités	7
ASIE-PACIFIQUE	8
Taiwan fixe des normes plus strictes pour les émissions des motocycles	8
A Jakarta, échec des vieilles voitures et des voitures diesel dans les tests d'émissions	8
Presque 60% des motos à Hanoi échouent aux tests d'émissions	8
Des chercheurs déclarent que les suies diesel dans l'atmosphère de Tokyo ont baissé de moitié	8
Un expert australien demande des réglementations strictes en matière d'émissions diesel	9
La Haute Cour de Delhi va peut-être interdire la circulation des voitures diesel	9
Le smog augmente au Japon	9
Le Vietnam passe au gazole à faible teneur en soufre pour les véhicules routiers	9
Mise en place anticipée des exigences de 5% de biodiesel en Corée du Sud	9
MOYEN-ORIENT	10
Le gazole à faible teneur en soufre introduit aux Emirats Arabes Unis	10
AFRIQUE	10
Le Zimbabwe, le Mozambique et le Malawi agissent en matière de normes pour véhicules et sur la teneur en soufre des carburants	10
GENERAL	10
Rapport de l'ICCT sur les économies de carburant des voitures et des camions légers	10
Une nouvelle étude établit un lien entre les particules diesel et le cholestérol	10
Papier sur les mécanismes d'action des particules sur la santé	10
Une étude britannique établit un lien entre la pollution atmosphérique et les décès prématurés	11
Effet des particules sur les personnes âgées	11
PROCHAINES CONFERENCES	11

EUROPE

Consultation publique sur les émissions Euro VI des poids lourds

La Commission européenne a lancé une consultation publique sur les normes Euro VI applicables aux émissions des moteurs poids lourds. La consultation prévoit quatre scénarios différents, chacun comportant des limites distinctes pour les moteurs à allumage par compression et les moteurs à allumage commandé.

Table	Euro VI scenarios							
	A		B		C		D	
g/kWh	CI ²⁾	PI ³⁾	CI ²⁾	PI ³⁾	CI ²⁾	PI ³⁾	CI ²⁾	PI ³⁾
PM	0.01	0.01	0.02	0.02	0.015	0.02	0.015	0.01
NOx	0.4	0.4	0.2	2.0	1.0	2.0	0.5	1.0
THC	0.16	0.66	0.55	1.05	0.55	1.05	0.55	1.05
CO	4.0	4.0	4.0	3.0	4.0	3.0	4.0	3.0
NH ₃ ⁴⁾	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm
Increased CO ₂ ⁴⁾	2-3 %	-	5-6%	-	Neutral	-	Neutral	-

- 1) Applicable aux véhicules équipés d'un système SCR
 2) Moteurs fonctionnant au gazole et à l'éthanol
 3) Moteurs fonctionnant au gaz naturel (GN) et au GPL
 4) Emissions supplémentaires prévues de CO₂

Dans le cadre de la consultation, la Commission demande au public s'il préférerait une proposition pour Euro VI avant fin 2007, ou bien une proposition sur les deux prochaines étapes (Euro VI et Euro VII) "sachant que cela pourrait entraîner un retard de plusieurs mois de la proposition et, éventuellement, de l'entrée en vigueur des nouvelles limites d'émissions".

La Commission identifie le scénario A comme l'équivalent des futures normes américaines. La Commission déclare qu'en plus de l'utilisation d'un système SCR plus efficace, le scénario A exigerait un taux plus élevé d'EGR refroidi, ce qui explique l'augmentation prévue de 2-3% de la consommation de carburant. Le scénario B est plus strict que le scénario A en termes de NOx pour les moteurs diesel mais l'est moins en termes de particules. La Commission indique que ce scénario exige un taux d'EGR refroidi beaucoup plus élevé que le scénario A et qu'afin d'obtenir ceci, un système de refroidissement amélioré sera nécessaire. Par conséquent, une consommation plus élevée de carburant et donc des émissions plus importantes de CO₂ de l'ordre de 5 à 6% sont anticipées.

Progrès dans la réglementation technique Euro 5 et Euro 6

A la suite d'une série de discussions entre les parties prenantes du groupe MVEG (Motor Vehicle Emissions Group) de la Commission européenne, les Etats membres de l'UE ont étudié le dernier projet de réglementation technique Euro 5 et Euro 6 lors d'une réunion du Comité pour l'adaptation au progrès technique (CATP-MV) le 12 juillet 2007. Cette réglementation, si elle est approuvée par le Comité, fournira les méthodes de test, les spécifications des carburants de référence ainsi que les éléments techniques de la Réglementation Euro 5 et 6 (CE 715/2007), y compris des valeurs limites seuils pour les systèmes OBD et les facteurs de détérioration.

Le dernier projet introduit une norme "Euro 5+" :

- Des limites pour le nombre de particules ainsi qu'une limite révisée de PM (3mg/km) seront introduites pour les nouvelles homologations à partir du 1^{er} septembre 2011 et pour toutes les immatriculations à compter du 1^{er} septembre 2012.
- Certaines exigences Euro 5 qui nécessitent de nouveaux développements seront aussi mises en place aux mêmes dates, à savoir : un test à basse température (-7°C) pour les véhicules à carburant alternatif ; le fonctionnement du système OBD "dans toutes les conditions prévisibles de conduite" ; et le contrôle par le système OBD de l'efficacité du catalyseur trois-voies dans la réduction des NOx.

En plus de cette mesure "Euro 5+", les points suivants sont à noter : des révisions importantes ont été apportées aux exigences pour le contrôle de la performance du système OBD pendant son fonctionnement ; de légers changements ont été apportés aux spécifications des carburants de référence ; la réglementation a été re-formulée pour exiger que les constructeurs démontrent que les dispositifs de post-traitement des NOx atteignent leur efficacité maximale dans les trois minutes suivant un démarrage à froid à -7°C. La Commission mènera des études sur l'extension du test à -7°C aux véhicules diesel Euro 6 ; la faisabilité technique des seuils OBD proposés pour les diesels Euro 6 ; et les seuils OBD de particules pour les véhicules à allumage commandé.

Audition publique sur le CO₂ des voitures

La Commission européenne a tenu le 11 juillet 2007 à Bruxelles une audition publique à laquelle ont participé plus de 300 délégués, sur "la réduction du CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers". La Commission a déjà proposé des cibles législatives pour les émissions moyennes de

CO₂ par flotte de 130g/km qui devront être atteintes au moyen de mesures techniques d'ici 2012, une réduction supplémentaire de 10g/km devant être réalisée à l'aide d'autres mesures comme les biocarburants, les pneus, etc. La Commission a indiqué pendant l'audition avoir maintenant défini, parmi une variété de méthodes d'application, celles devant faire l'objet d'une attention particulière. L'association de l'industrie automobile, l'ACEA, a déclaré que la cible ne pourrait être atteinte au plus tôt qu'en 2015, et non en 2012. Selon l'association, le poids des véhicules semble être le facteur le plus approprié pour servir de base à l'élaboration des cibles.

Etude sur les NOx des moteurs d'avions

La Direction générale pour l'Energie et les Transports (DG-TREN) de la Commission européenne a lancé un appel d'offres portant sur une étude pour identifier et évaluer les mesures de réduction des émissions de NOx des avions.

L'étude doit identifier toutes les mesures possibles pour réduire les émissions de NOx des avions, revoir et étudier les impacts et la rentabilité de ces mesures, et faire des recommandations sur les mesures ou les combinaisons de mesures les plus prometteuses. Le document de l'appel d'offres note que les valeurs limites de qualité de l'air de NO₂ ambiant deviennent obligatoires en 2010. Même si elles ne s'appliquent pas spécifiquement aux avions, il apparaît déjà que les aéroports à forte densité de trafic auront des difficultés à satisfaire aux valeurs limites.

La Cour européenne de justice rejette l'appel néerlandais concernant les limites de particules

La Cour européenne de justice (CEJ) a rejeté l'appel du Gouvernement néerlandais contre une décision de la Commission européenne, décision selon laquelle les Pays-Bas ne peuvent pas mettre en place des limites plus strictes pour les émissions de particules fines des voitures et utilitaires légers diesel neufs.

En 2005, les Pays-Bas avaient proposé d'introduire la limite de PM diesel Euro 5 de 5mg/km à compter du 1^{er} janvier 2007, soit plus tôt que ne l'exige l'Euro 5. La Commission a rejeté cette proposition, indiquant qu'elle n'était pas justifiée par des raisons écologiques et qu'elle exclurait certaines voitures diesel ou certains constructeurs, entraînant ainsi une concurrence déloyale. Les juges de la CEJ ont soutenu la Commission. Ils ont jugé que le Gouvernement néerlandais n'avait pas réussi à démontrer que le pays avait un problème spécifique

avec les émissions de véhicules justifiant des règles plus strictes que celles approuvées au niveau de l'UE.

Le ministre néerlandais de l'Environnement, Jacqueline Cramer, a déclaré que les Pays-Bas continueront à inciter à l'utilisation de filtres à particules. Elle a indiqué que VROM, le ministère néerlandais de l'Environnement, mène avec succès une campagne auprès des automobilistes pour les persuader de faire équiper d'eux-mêmes leur véhicule d'un filtre. Six voitures sur dix quittent désormais les concessions, équipées d'un filtre à particules. De plus, un nombre croissant de citoyens néerlandais fait installer des filtres sur les voitures existantes, ce qui leur donne droit à une réduction de €500. La réduction est de €600 pour ceux qui achètent une voiture diesel neuve avec filtre.

Opinion de la Commission sur des mesures autrichiennes pour réduire les émissions de NOx

La Commission européenne a publié une opinion formelle sur un nombre de mesures liées à la circulation et mises en avant par le gouvernement du Tyrol en Autriche pour réduire les émissions de NOx des voitures et des véhicules poids lourds. La Commission a apprécié les efforts de l'Autriche pour satisfaire aux cibles de qualité de l'air de l'UE pour 2010, mais a conclu que la proposition d'une "interdiction de circulation par secteur" pour les poids lourds n'était pas compatible avec les règles de la Communauté.

La Commission a conclu que la plupart des mesures, comme les limitations de vitesse pour les voitures particulières et les interdictions de circulation des camions plus anciens ou plus polluants, allaient effectivement dans le sens de la politique environnementale de la Communauté et n'entraînaient pas la libre circulation des biens. Cependant, la Commission a jugé que la proposition d'interdire de circulation sur un tronçon de l'autoroute A12, les camions transportant certains biens spécifiques, indépendamment du niveau d'émissions des véhicules, n'était pas compatible avec la loi européenne. La Commission a demandé au Gouvernement autrichien d'étudier le remplacement de cette proposition par "d'autres mesures moins restrictives" comme des limites de vitesse plus basses.

Zone environnementale prévue à Cologne

Le Gouvernement allemand a formellement notifié l'UE de plans pour une zone environnementale dans le centre-ville de Cologne. A l'intérieur de cette zone, une interdiction de circulation sera applicable toute

l'année aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires à fortes émissions polluantes. Dans un premier temps, l'interdiction s'appliquera aux véhicules de la classe polluante allemande 1, à partir du 1^{er} janvier 2008. Si les contrôles effectués en 2009 montrent que la limite d'émissions de NO₂ pour 2010 n'est toujours pas atteinte, une deuxième étape interdira à compter du 1^{er} janvier 2010 la circulation des véhicules des classes polluantes 1 et 2.

Milan va imposer une taxe de pollution

La ville de Milan va imposer une "taxe de pollution" aux véhicules pénétrant dans son centre historique, afin d'essayer de réduire de moitié les émissions de gaz d'échappements, a déclaré le bureau du maire sur son site Internet. La taxe quotidienne de €10 visera les 89 000 véhicules qui entrent dans le centre-ville pendant la journée les jours de semaines. Cette taxe, qui devrait être introduite plus tard dans l'année, a été approuvée par les responsables du conseil municipal et sera mise en place pour une période d'essai d'un an.

Révision du plan néerlandais de subventions pour filtres à particules

Le plan de subventions néerlandais pour l'installation de filtres à particules sur les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers a augmenté de €20 millions à €40 millions pour 2007.

Les chiffres de SenterNovem, arrêtés à fin juillet 2007, indiquent que quelques 27 000 filtres à particules ont été installés en retrofit sur des voitures.

Un rapport sur les embouteillages londoniens montre des améliorations dans les émissions de NOx et de PM

Transport for London (TfL) a publié sa dernière évaluation de l'impact du péage urbain à Londres. Cette évaluation montre que les embouteillages au sein de la zone ont baissé de 8% en 2006, comparés aux chiffres de base de 2002, mais que les améliorations dans la qualité de l'air ont été encore plus importantes. TfL indique que les émissions de NOx ont été réduites de 17% dans la zone, tandis que les émissions de particules (PM10) ont baissé de 24%. Le rapport indique que les améliorations technologiques des véhicules ont été le facteur le plus influant sur les émissions de polluants atmosphériques clés.

En Allemagne, incitations liées aux émissions des poids lourds

La Chambre haute du Parlement allemand a approuvé une législation favorisant l'acquisition de véhicules utilitaires à faibles émissions, en abaissant la taxe allemande d'immatriculation des camions au niveau minimum permis par la législation de l'UE. De plus, les transporteurs allemands seront encouragés à acheter ce type de véhicules dans le cadre d'un programme financé à hauteur de €100 millions. La loi sur les péages autoroutiers (taxe MAUT) pour les véhicules utilitaires lourds sera également adaptée en faveur des véhicules à faibles émissions. L'incitation fiscale sur les camions Euro V s'arrête le 1^{er} octobre 2008. Le Gouvernement fédéral déclare qu'il a l'intention de promouvoir les camions Euro VI dès que cette norme sera définie.

Le Conseil des ministres italien approuve des incitations pour les camions à faibles émissions

Le Conseil des ministres italien a approuvé une proposition de décret présidentiel, de la part du ministre M. Bianchi, accordant un soutien financier de €70 millions à l'industrie des transports routiers pour l'acquisition de véhicules "écologiques". Selon le projet de programme d'incitation, des incitations seraient accordées en 2007 et 2008 pour l'acquisition ou le leasing de poids lourds de 11,5 tonnes ou plus, respectant les normes Euro V ou EEV. Cette incitation ira de €2 550 à €4 250.

Les régions alpines devraient dépasser les limites de qualité de l'air de l'UE

Les cibles de l'UE pour la réduction des concentrations atmosphériques de NOx, de particules et d'ozone d'ici 2010 ont "peu de chance d'être atteintes" dans les régions alpines d'Europe, selon le chapitre sur les transports et la mobilité du premier "Rapport sur l'état des Alpes". Etabli d'après la Convention alpine de 1991, le rapport conclut que de nouvelles mesures pour réduire les émissions de la circulation routière, en particulier liées au fret, sont "inévitables". Des analyses de la qualité de l'air montrent que la valeur limite moyenne annuelle de NO₂ pour l'UE en 2010 est dépassée dans 32% des stations de contrôle ainsi que la valeur limite des pics de pollution de courte durée.

Plus de 50 villes espagnoles dépassent les limites de pollution atmosphérique

Selon une étude, 50 villes espagnoles dépassent les directives gouvernementales en termes de pollution

atmosphérique. Madrid, Barcelone, Valence et Séville sont en tête de la liste du ministère de l'Environnement. L'étude montre que 89% des villes espagnoles de plus de 100 000 habitants dépassent les limites légales de pollution. Plus de 17 millions de personnes sont affectées.

Evaluation à mi-parcours du plan français santé-environnement

Le Gouvernement français a publié une évaluation à mi-parcours d'un plan national sur cinq ans pour la réduction des risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique. Le rapport indique que les retards dans la réduction des émissions de particules des moteurs diesel sont particulièrement "préoccupants". De plus, selon le rapport, les risques de détérioration de la qualité de l'air liés à l'utilisation accrue de biocarburants (COV) ou à l'utilisation accrue de bois de chauffage (émissions de particules et de dioxines) méritent une attention particulière.

Les recommandations pour réduire les émissions atmosphériques des sources mobiles incluent : accélérer l'installation de dispositifs de dépollution sur les bus urbains ; instaurer rapidement des incitations financières ou des mesures équivalentes pour encourager l'achat de véhicules équipés des moteurs diesel les plus respectueux de l'environnement et équiper les poids lourds de dispositifs de dépollution ; ainsi qu'augmenter la part des modes de transport non polluants.

Les véhicules néerlandais de dépannage routier équipés de filtres à particules

Après un important test de durabilité, l'organisation néerlandaise de dépannage routier ANWB s'est tellement enthousiasmée pour les filtres à particules installés en retrofit qu'elle a décidé d'équiper presque tous ses véhicules "wegenwacht" d'un filtre à particules. ANWB a déclaré que l'efficacité des filtres avait été évaluée et que les filtres n'endommageaient pas les voitures.

Stockholm pérennise le péage urbain

Stockholm a adopté un péage urbain permanent plus d'un an après la fin d'une période d'essai de six mois, et malgré l'opposition d'un nombre de quartiers autour de la capitale. Cette taxe s'appliquera aux taxis et aux services de transport des handicapés et sera déductible fiscalement pour certaines entreprises et certains banlieusards.

Une zone maritime au carburant à faible teneur en soufre entre en vigueur en mer du Nord

Une limite fixée par l'UE de 1,5% de teneur en soufre dans les carburants marins utilisés par les navires en mer du Nord est entrée en vigueur le 11 août 2007. Une limite similaire pour la mer Baltique a été mise en place il y a un an. Cette mesure a pour but de réduire la pollution atmosphérique du secteur maritime, dont la part dans la pollution atmosphérique totale a augmenté du fait de la réduction des émissions des sources terrestres. Le ministère néerlandais des Transports a déclaré qu'une étude effectuée par TNO montrait que la nouvelle limite réduirait les émissions de SOx de 40% et les émissions de particules de 10%.

Le lancement en Europe du système Mercedes Bluetec® est avancé

Mercedes a annoncé le lancement en Europe, à partir de la fin de cette année, des diesels équipés de systèmes de post-traitement des NOx Bluetec®. Initialement, le système sera disponible sur les modèles V6 Classe E, qui utilisent la version de Bluetec® sans urée. Mercedes déclare que le lancement prématuré en Europe a été rendu possible par la plus grande disponibilité de gazole à ultra faible teneur en soufre. L'Allemagne, l'Autriche, la Suisse et les Pays-Bas – pays dans lesquels le gazole à ultra faible teneur en soufre est largement disponible – seront les premiers à obtenir le système Bluetec®.

AMERIQUE DU NORD

La Californie adopte des normes d'émissions pour les diesels off-road

A la suite d'amendements apportés aux propositions, le bureau des ressources en air de Californie (California Air Resources Board ou CARB) a adopté une réglementation concernant les diesels off-road. Les exigences englobent les véhicules existants utilisés dans le BTP, les mines et les installations de soutien au sol dans les aéroports. Les amendements à la proposition d'origine incluent la possibilité pour les zones non conformes d'opter pour les exigences régionales de flottes plus strictes en matière de NOx si des incitations sont disponibles. La limite de puissance des petites flottes est également portée à 2500cv. Fin 2008, le Bureau examinera la disponibilité des technologies validées de retrofit et en 2012 le statut des moteurs Tier IV.

Jugement novateur concernant les "dispositifs frauduleux"

Le département américain de justice ainsi que l'agence américaine pour la protection de l'environnement (Environmental Protection Agency ou EPA) ont prononcé un jugement novateur qui condamne une entreprise de l'Illinois à une amende et exige qu'elle stoppe la vente de dispositifs permettant aux voitures d'émettre dans l'environnement des niveaux de pollution supérieurs aux limites autorisées.

Ce jugement exige que Casper's Electronics arrête la vente des simulateurs de sonde à oxygène (les "O2 Sims"), rappelle les dispositifs déjà commercialisés, et paie plus de \$74 000 (soit environ €54 000) d'amendes civiles. Avec le système "O2 Sim", l'unité de contrôle électronique de la voiture détecte le bon fonctionnement du dispositif de réduction des émissions, même si le convertisseur catalytique est manquant ou défectueux. L'EPA estime que l'augmentation des émissions pendant la vie des véhicules, résultant de l'installation des 44 000 dispositifs vendus, est équivalente à l'ensemble des émissions produites par un demi-million de voitures équipées de systèmes de dépollution fonctionnant parfaitement.

L'EPA américaine publie une nouvelle évaluation de l'impact des NOx sur la santé

Le 31 août 2007, l'EPA américaine a publié un projet de document intitulé "Integrated Science Assessment for Oxides of Nitrogen-Health Criteria" (évaluation scientifique intégrée pour les oxydes d'azote – critères sanitaires). Ce projet a été préparé dans le cadre de la révision de la norme primaire nationale de qualité de l'air pour les NOx. Après finalisation, l'évaluation fournira les bases scientifiques de l'examen de l'EPA et d'une possible révision de la norme de qualité de l'air pour les NOx.

L'EPA déclare qu'il existe de nouvelles données importantes, en particulier épidémiologiques, qui renforcent les preuves d'effets nocifs sur la santé depuis le dernier document de revue scientifique publié en 1993. Selon l'évaluation, les nouvelles données épidémiologiques les plus solides mettent en évidence un lien entre les concentrations de NO₂ dans l'air ambiant et une augmentation des visites aux urgences hospitalières et des admissions hospitalières pour cause de maladies respiratoires, en particulier l'asthme et les maladies pulmonaires obstructives chroniques.

Toronto propose d'interdire les souffleurs de feuilles et les tondeuses à gazon essence

Parmi les propositions de la ville de Toronto pour lutter contre le changement climatique, figurent des plans visant à interdire les souffleurs de feuilles et les tondeuses à gazon essence. Cette interdiction éventuelle, applicable aux moteurs deux-temps, pourrait prendre effet d'ici 2010. D'autres propositions pour lutter contre le changement climatique incluent le passage de tous les taxis et limousines aux technologies à faibles émissions ou hybrides d'ici 2015.

La Californie publie un protocole sur l'extinction des moteurs

Le CARB a publié un Manufacturers Advisory Correspondence (correspondance consultative à l'attention des constructeurs) (MAC #2007-03) qui constitue un protocole sur le système d'extinction des moteurs pour les nouveaux moteurs diesel lourds californiens certifiés pour 2008 et les années modèles suivantes ("Protocol for the engine Shutdown System on New California Certified Heavy Duty Diesel Engines for 2008 and Subsequent Model Years"). Un système d'extinction du moteur (Engine Shutdown System ou ESS) sera exigé sur tous les nouveaux moteurs diesel lourds californiens certifiés prévus pour les véhicules d'un poids total en charge maximum autorisé de plus de 14 000 livres (environ 6,5 tonnes).

Test de fumées proposé en Californie

Le département californien de la consommation, bureau des réparations automobiles, ajoute un test de fumées visibles aux exigences de tests sur les véhicules en usage. Le bureau est l'agence d'état chargée de mettre en œuvre le Programme de contrôle du smog afin de réduire les émissions des sources mobiles et exige des inspections périodiques pour assurer que les véhicules respectent les limites d'émissions pendant leur fonctionnement.

Dans le cadre de l'inspection pour le contrôle du smog, telle qu'elle se présente actuellement, sont mesurées les émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, et d'oxydes d'azote mais il n'y a pas de test pour les particules ni pour les fumées d'échappement qui se produisent lorsqu'un véhicule brûle trop d'huile moteur. Le comité californien de révision déclare que le convertisseur catalytique d'un véhicule pourrait éliminer ou réduire les hydrocarbures mais n'empêcherait pas les émissions de particules. Il est donc possible pour un véhicule qui

fume de passer avec succès le test de contrôle du smog. Selon les gestionnaires de la qualité de l'air pour la région de la baie californienne, les véhicules qui fument émettent environ 1,6 million de tonnes par an de particules fines. La procédure de contrôle des fumées qui est proposée n'exigera pas de matériel supplémentaire mais s'appuiera sur les observations du technicien lors de son examen des échappements.

La Californie va examiner les émissions évaporatoires des bateaux de plaisance

Le CARB est en cours de discussion avec les parties prenantes au sujet d'un plan de tests pour évaluer les technologies de réduction des émissions évaporatoires des moteurs marins à allumage commandé avec réservoirs de carburant fixes. L'objectif est de produire des données qui aideront à élaborer des normes pour les émissions évaporatoires.

L'EPA américaine va évaluer l'impact sur les émissions des mélanges à plus forte teneur en alcool

L'EPA américaine a annoncé qu'elle prévoyait d'examiner l'impact sur les émissions des mélanges essence/éthanol contenant une proportion élevée d'éthanol.

Une teneur maximum de 10% d'éthanol dans l'essence (E10) est autorisée actuellement aux Etats-Unis, mais certains états ont déjà demandé des dérogations pour autoriser des mélanges jusqu'à 20% d'éthanol. Les constructeurs automobiles et les fabricants de moteurs déclarent qu'ils ont peu d'expérience avec les mélanges d'éthanol supérieurs à E10 et craignent que les mélanges plus élevés n'endommagent le moteur. Les écologistes ont aussi exprimé des craintes que les mélanges plus élevés n'entraînent des augmentations importantes des niveaux d'ozone et d'autres polluants. L'EPA va tester des mélanges avec 15% et 20% d'éthanol (E15 et E20 respectivement) et mesurer les émissions de CO₂, de NOx et de particules des moteurs fonctionnant avec ces mélanges. Les résultats sont attendus d'ici fin 2008.

L'Oregon met en place des incitations pour le retrofit des moteurs diesel

L'état américain de l'Oregon a finalisé une législation mettant en place des incitations pour le remplacement et le retrofit des moteurs diesel en activité utilisés dans les bus scolaires, les camions, les engins de construction et les véhicules agricoles. Le programme accordera des subventions, des prêts et des crédits d'impôt pour le retrofit, la reconstruction ou le

remplacement des moteurs diesel plus anciens, et pour réduire la durée du fonctionnement au ralenti des diesels.

La Californie exige l'affichage des émissions de CO₂

Le CARB a publié une nouvelle exigence pour les constructeurs automobiles et les fabricants de moteurs d'afficher leurs émissions de CO₂. Ces nouvelles exigences s'appliquent à toutes les catégories de moteurs et de véhicules, routiers comme off-road, à partir de l'année modèle 2008. Une lettre donnant le détail de ces exigences d'affichage a été envoyée aux constructeurs de voitures particulières, de camions, de motocycles, de véhicules de loisirs, ainsi qu'aux fabricants de moteurs routiers, off-road et marins.

La norme américaine sur les carburants renouvelables entre en vigueur le 1^{er} septembre 2007

A partir du 1^{er} septembre 2007, les grands raffineurs, mélangeurs et importateurs de carburants des Etats-Unis doivent satisfaire aux exigences de rapport et d'enregistrement de la norme de carburants renouvelables (Renewable Fuels Standard ou RFS). Le programme RFS exige qu'un volume minimum de carburant renouvelable soit mélangé au carburant automobile vendu aux Etats-Unis chaque année entre 2007 et 2012, et qu'au moins 7,5 milliards de gallons (soit 28,4 milliards de litres) soient mélangés d'ici 2012. Pour 2007, 4,02% du carburant vendu ou distribué aux automobilistes américains devra provenir de sources renouvelables.

AMERIQUE DU SUD

L'agence environnementale brésilienne divisée en deux unités

Le Sénat du Brésil a voté une mesure provisoire (MPV 336) qui divise IBAMA, l'agence brésilienne de mise en application des mesures environnementales, en deux unités autonomes. La nouvelle structure maintient le rôle de IBAMA comme agence responsable des licences et du respect des réglementations, et crée l'institut Chico Mendes, qui s'occupera de la conservation de la biodiversité. Les deux unités seront sous la tutelle du ministère de l'Environnement.

ASIE-PACIFIQUE

Taiwan fixe des normes plus strictes pour les émissions des motocycles

Taiwan a promulgué des normes plus strictes pour les émissions de CO, d'hydrocarbures et de NOx des motocycles. La norme pour les émissions de CO a été réduite de 7,0g/km à 2,0g/km, tandis que les normes pour les HC et les NOx, toutes deux auparavant de 2g/km, ont été réduites à 0,8g/km et 0,15g/km respectivement. Selon l'administration taiwanaise pour la protection de l'environnement (Taiwan Environmental Protection Administration ou TEPA), les normes sont maintenant plus strictes qu'en Europe.

A Jakarta, échec des vieilles voitures et des voitures diesel dans les tests d'émissions

Selon les résultats de tests supervisés par le bureau de gestion de l'environnement (BPLHD) à Jakarta en juin 2007, 178 voitures sur les 512 testées ont produit des émissions excessives. Plus de la moitié de ces voitures fonctionnaient au gazole. Le département de contrôle de la pollution atmosphérique de BPLHD indique qu'elle n'a toujours pas établi si le niveau plus élevé d'émissions était dû à la qualité médiocre du gazole. Le gazole vendu dans le pays a une teneur en soufre de 3 500 ppm selon les données du ministère d'état de l'Environnement. Ce taux est bien supérieur au niveau maximum de 500 ppm de la norme Euro II adoptée à Jakarta plus tôt dans l'année. Un test d'émissions biennuel est obligatoire pour toutes les voitures particulières à Jakarta ; les véhicules de transports publics, y compris les camions et les bus, doivent être également vérifiés selon la réglementation.

Presque 60% des motos à Hanoi échouent aux tests d'émissions

Une étude menée par le Département des ressources naturelles et de l'environnement de Hanoi, le Département du logement de cette même ville, avec le soutien de la Banque mondiale, a conclu que presque 60% des motos à Hanoi ne respectent pas les normes d'émissions. Pour les motos en usage depuis plus de 15 ans, il a été constaté un niveau d'émissions bien supérieur à celui permis par la loi. L'étude a aussi montré qu'un seul modèle était conforme à la norme Euro 2 pour les émissions de gaz d'échappements.

L'étude a inspecté 1675 motos dans la capitale vietnamienne. Le département des immatriculations

du Vietnam (Vietnam Registration Department ou VRD) a déclaré qu'il développait un plan pour réduire les émissions des motos et des véhicules dans les grandes villes et qu'il démarrera bientôt un programme d'inspection de toutes les motos à Ho Chi Minh-Ville. Il prévoit aussi de publier de nouvelles réglementations en matière d'émissions d'ici 2010. VRD a indiqué que des travaux menés avec l'Université de Technologie ont montré que l'installation d'un pot catalytique sur les motocycles constituait une technologie validée qui pouvait aider à réduire les émissions toxiques de 50 à 80%. Une enquête de VRD a constaté que 96% des motocyclistes seraient prêts à faire installer des catalyseurs sur leur moto s'ils recevaient un soutien financier.

Des chercheurs déclarent que les suies diesel dans l'atmosphère de Tokyo ont baissé de moitié

Le niveau de suies toxiques diesel dans l'atmosphère de Tokyo est environ moitié moins que celui enregistré entre 2003 et 2005, selon des chercheurs du centre de recherche pour les sciences et technologies avancées de l'Université de Tokyo, dirigé par le Professeur Yutaka Kondo.

Les chercheurs du centre ont mesuré au départ le niveau de suies diesel dans l'atmosphère du quartier de Komaba, Meguro Ward, à Tokyo, près du centre, entre mai 2003 et août 2005. La recherche a montré que la moyenne mensuelle de suies diesel variait de 1,71 à 2,99 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. La quantité moyenne de suies diesel pendant la totalité de la période de contrôle était de 2,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Cependant, lorsque l'équipe a réexaminé le niveau de suies diesel entre janvier et mars de cette année, ils ont découvert que la moyenne mensuelle était bien plus basse qu'auparavant, allant de 0,86 à 1,33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Le niveau moyen de suies diesel mesuré pendant la période de trois mois était de 1,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, soit moins de la moitié du niveau de l'étude précédente.

Les chercheurs associent leurs constatations au contrôle des émissions de particules diesel. A partir d'octobre 2003, la municipalité de Tokyo a banni l'utilisation des véhicules diesel (sauf les voitures particulières) dont les émissions de particules dépassaient la norme ; et en octobre 2005, le gouvernement central a mis en place une nouvelle norme visant à réduire les émissions de particules des nouveaux modèles de camions et de bus diesel d'environ 85%.

Un expert australien demande des réglementations strictes en matière d'émissions diesel

Un expert australien en énergies alternatives a demandé au Gouvernement fédéral de mettre en place des contrôles plus stricts des véhicules diesel, suite à l'augmentation des ventes de ces véhicules. Les derniers chiffres publiés par la Chambre fédérale australienne des industries automobiles (Australian Federal Chamber of Automobile Industries) montrent que les ventes de voitures diesel sont en progression de 90% sur les 12 derniers mois.

Le Maître de conférences, M. Vishy Karri, de la School of Engineering de l'Université de Tasmanie, a indiqué que les technologies de réduction des particules diesel dangereuses progressaient rapidement aux Etats-Unis et en Europe, mais que l'Australie avait quelques années de retard. Il a déclaré que le gazole australien devait avoir une teneur en soufre maximum de 50 ppm, alors qu'en Californie celle-ci était de 15 ppm. Le département fédéral des transports et des routes (Federal Department of Transport and Roads) prévoit d'adopter une norme de 10 ppm de soufre d'ici 2009, en anticipation de la mise en place des normes d'émissions Euro 5 en 2010, mais un rapport récent du conseil national pour la protection de l'environnement (National Environment Protection Council ou NEPC), qui conseille le Gouvernement fédéral en matière de normes d'émissions des véhicules diesel, indique que le plus gros problème réside dans le fait que le pays possède un parc de camions diesel vieillissant, en moyenne entre 10 et 15 ans d'âge. Le rapport de NEPC indique qu'il appartient aux états de mettre en œuvre des initiatives comme des programmes d'entretien audités, des reconstructions de moteurs et le retrofit avec des filtres à particules et des catalyseurs d'oxydation.

La Haute Cour de Delhi va peut-être interdire la circulation des voitures diesel

En 2001, la Cour suprême de Delhi interdisait l'utilisation du gazole dans les transports publics et ordonnait que les bus, les taxis et les auto-rickshaws passent au gaz naturel comprimé (GNC) dans le but de réduire la pollution atmosphérique de la ville. Cependant, la proportion de voitures diesel à Delhi augmente rapidement.

La Haute Cour de Delhi s'inquiète maintenant du fait que les voitures diesel pourraient contrarier l'intention initiale de ces décisions. La Cour a demandé au gouvernement de Delhi de lui faire un rapport d'ici le 10 septembre 2007 sur la faisabilité d'interdire la

circulation des voitures diesel ou de les faire fonctionner au gaz naturel. L'industrie automobile indienne investit beaucoup actuellement dans les moteurs diesel et déclare que l'accent ne devrait pas être mis sur la réduction du nombre de voitures diesel neuves mais sur l'introduction de meilleures technologies.

Le smog augmente au Japon

Le smog photochimique serait de retour dans les villes japonaises pour la première fois depuis 30 ans et fait aussi son apparition dans les zones rurales pour la toute première fois. Des alertes de haut niveau de smog ont été lancées dans 28 préfectures, un record, depuis le début de l'année.

Alors que le Gouvernement japonais reste prudent quant à la désignation du fautif, les experts de l'institut national d'études environnementales déclarent qu'une forte proportion de cette augmentation de pollution provient de la Chine. Cependant, d'autres experts déclarent que la recherche est compliquée du fait que des facteurs internes au Japon sont également responsables de l'augmentation. Par exemple, alors que les émissions des voitures ont été limitées, celles des vapeurs d'essence et de la peinture, qui contribuent également au smog, ont été plus difficiles à réduire. Le ministère de l'Environnement a demandé, le mois dernier, à un groupe d'universitaires et de responsables locaux de la santé de mener une étude sur les évolutions de la pollution ; cependant la recherche des causes pourrait prendre plusieurs années.

Le Vietnam passe au gazole à faible teneur en soufre pour les véhicules routiers

Le ministère du Commerce du Vietnam a ordonné aux importateurs de produits pétroliers de ne vendre que du gazole à 0,05% de soufre aux véhicules routiers à compter du 1^{er} juillet 2007, mais autorisera toujours l'utilisation industrielle du gazole à 0,25% de soufre, selon les médias locaux. Les 11 importateurs de l'état devront indiquer la teneur en soufre du gazole aux stations-service et ne pourront vendre le grade à 0,25% qu'aux bateaux, trains et autres utilisateurs industriels.

Mise en place anticipée des exigences de 5% de biodiesel en Corée du Sud

Selon la presse locale, la Corée du Sud va peut-être avancer à 2008 l'augmentation à 5% de biodiesel dans le gazole. La Corée du Sud a décrété l'année dernière que tous les carburants domestiques

devaient contenir au moins 0,5% de biodiesel et prévoit d'atteindre les 5% d'ici 2010.

MOYEN-ORIENT

Le gazole à faible teneur en soufre introduit aux Emirats Arabes Unis

Emirates National Oil Company (Enoc) indique avoir introduit un gazole d'une teneur en soufre de 500 ppm (max.) dans les stations-service Enoc/Eppco de Dubaï, de Sharjah et des émirats du nord. La teneur en soufre était auparavant de 2 500 ppm. Le gazole plus vert proviendra d'Abu Dhabi National Oil Company (Adnoc), du Koweït, du Qatar, de l'Arabie Saoudite et de l'Inde.

AFRIQUE

Le Zimbabwe, le Mozambique et le Malawi agissent en matière de normes pour véhicules et sur la teneur en soufre des carburants

Lors d'un stage d'une journée organisé par Air Pollution Information Network for Africa (réseau de surveillance des effets de la pollution atmosphérique en Afrique), la secrétaire de l'Environnement et du Tourisme du Zimbabwe a déclaré que l'impact de la pollution atmosphérique est un des problèmes environnementaux et sociaux majeurs auxquels sont confrontés le pays et la région.

La pollution atmosphérique a contribué de manière importante au réchauffement de la planète qui a déclenché le changement climatique, a-t-elle déclaré, et "la pollution atmosphérique continue d'avoir un impact négatif sur notre santé, les écosystèmes, la biodiversité, les récoltes, les infrastructures et notre héritage culturel". En plus des émissions des véhicules, le mazout utilisé par les avions et les bateaux contribue aussi à la pollution atmosphérique et au réchauffement climatique mondial. La ministre a déclaré que depuis une précédente réunion qui s'est tenue l'année dernière, le Zimbabwe, le Mozambique et le Malawi avaient démarré des discussions sur la réduction des niveaux de soufre dans l'essence et le gazole, en plus d'abaisser la limite d'âge des véhicules d'occasion importés. Les trois pays ont aussi introduit les pots catalytiques et des normes d'harmonisation avec le soutien du PNUE. Le Gouvernement du Zimbabwe investit également dans le développement de biocarburants propres, comme le jatropha.

GENERAL

Rapport de l'ICCT sur les économies de carburant des voitures et des camions légers

International Council on Clean Transportation (Conseil international pour des transports propres ou ICCT) a publié un nouveau rapport qui compare les normes de consommation de carburant des voitures et des camions légers dans le monde.

Le rapport intègre les changements de normes véhicules au Japon, en l'Europe et aux Etats-Unis et identifie de nouvelles politiques pour la promotion de véhicules économes en carburant en Chine et au Canada. Le rapport conclut que les normes japonaises devraient conduire aux émissions moyennes de gaz à effet de serre par flotte les plus basses du monde en 2015 pour les véhicules particuliers neufs, tandis que les normes californiennes pour les véhicules particuliers devraient réaliser les plus importantes réductions d'émissions par véhicule.

Le rapport "Passenger Vehicle Greenhouse Gas and Fuel Economy Standards: A Global Update" est disponible à l'adresse suivante :

www.theicct.org/documents/ICCT_GlobalStandards_2007.pdf.

Une nouvelle étude établit un lien entre les particules diesel et le cholestérol

Des chercheurs de l'UCLA aux Etats-Unis ont identifié une interaction synergique entre les particules diesel (PM) et le cholestérol LDL (lipoprotéines de basse densité), qui favorise les inflammations vasculaires et l'athérosclérose et augmente de manière significative le risque d'attaque cardiaque et d'accident vasculaire cérébral. L'étude a examiné dans quelle mesure le stress oxydatif des cellules et des tissus résultant d'une exposition aux radicaux libres contribuait aux inflammations et aux maladies artérielles. Les chercheurs ont trouvé que les particules diesel et les graisses oxydées travaillaient en tandem pour activer les gènes responsables des inflammations cellulaires.

Papier sur les mécanismes d'action des particules sur la santé

Un nouveau papier devant être publié dans la revue *Environmental Research* examine les effets chimiques et biologiques des particules aériennes ambiantes.

Les chercheurs ont analysé les particules présentes dans l'atmosphère du centre de Buenos Aires et ont évalué leur impact biologique sur les voies respiratoires normales. Ils ont étudié la réaction inflammatoire suite à une instillation intra-nasale des

particules sur un modèle de souris exposée à court terme ainsi que la morphologie et la composition chimique des PM. Pour ce qui est de la taille, de la surface spécifique et de la distribution, les particules ambiantes de Buenos Aires s'avéraient être de petites particules ultrafines sphériques, soit libres, soit agglomérées ou bien associées à une matrice. Les particules contenaient des hydrocarbures aromatisés polycycliques, des biphényles polychlorés et pratiquement aucune trace de métal. Histologiquement, les particules déclenchaient le recrutement de phagocytes, une réduction des vides d'air, une augmentation des cellules muqueuses positives au PAS et un réseau de fibres élastiques faible et incomplet. Les auteurs déclarent que les résultats de leurs analyses démontrent que les particules entraînent des effets biologiques nocifs pour la trachée et génèrent des inflammations qui à leur tour peuvent entraîner des lésions aux tissus ou un dysfonctionnement d'organes et contribuer à la pathogénie des maladies pulmonaires.

Source: Martin et al, Characterization and biological effect of Buenos Aires urban air particles on mice lungs; Environmental Research, doi:10.1016/j.envres.2007.04.009

Une étude britannique établit un lien entre la pollution atmosphérique et les décès prématurés

Même des niveaux relativement faibles de pollution atmosphérique augmentent le risque de décès prématuré, selon les résultats d'une recherche devant être publiés dans la revue *Thorax*. Les chercheurs fondent leurs conclusions sur un contrôle à long terme de la qualité de l'air effectué dans différentes circonscriptions électorales de Grande-Bretagne à diverses périodes, et sur les données nationales relatives aux causes de décès.

Afin d'évaluer plus précisément l'impact de la pollution sur la santé, ils ont séparé les données en quatre groupes, chacun couvrant une période de 16 ans, démarrant en 1966-70 et finissant en 1994-8. Selon les constatations, les fumées noires et le dioxyde de soufre étaient fortement associés au risque de décès prématuré. Cependant, malgré une réduction des polluants atmosphériques pendant la durée de l'étude, comme indiqué par les mesures de la qualité de l'air, le risque de décès prématuré s'est maintenu, même aux niveaux relativement faibles de polluants atmosphériques enregistrés pendant la période la plus récente. Ceci s'avérait particulièrement vrai pour les décès par maladies respiratoires. Selon les auteurs, leurs constatations confirment les effets tenaces de la pollution atmosphérique sur la santé. Et ils soulignent "les risques persistants pour la santé publique, même

aux niveaux actuels relativement faibles de fumées noires et de dioxyde de soufre".

Effet des particules sur les personnes âgées

Un nouveau papier préparé par l'université de Hanyang en Corée étudie l'association entre les particules et le débit expiratoire maximum des personnes âgées, et compare les risques estimés en utilisant les niveaux de PM10 ou de PM2,5 comme mesure d'exposition. Ces résultats suggèrent que les particules fines ont un impact sur la santé respiratoire plus néfaste chez les sujets sensibles comme les personnes âgées. Les auteurs déclarent que les futures recherches et stratégies de réduction devraient porter sur les particules plus petites associées à la pollution atmosphérique.

Source: Jong-Tae Lee et al, The adverse effects of fine particle air pollution on respiratory function in the elderly; Science of The Total Environment, doi:10.1016/j.scitotenv.2007.07.005

PROCHAINES CONFERENCES

19th International AVL Conference "Engine & Environment"

6-7 September 2007, Graz, Austria

Engine & Environment 2007 will focus on the concept definition, development and release of production of hybrid vehicles.

KONES 2007: International Scientific Congress on Powertrain and Transport Means

9-12 September 2007, Warsaw, Poland

Details at www.ilot.edu.pl/STRANG/kones2007.html

The latest achievements in research, development and design of CI, SI and other combustion engines with special attention to biofuels, ecology, injection and spray, fuel economy, combustion processes, mixture preparation, exhaust aftertreatment, particulate filters, durability and reliability.

11th EuCheMS International Conference on Chemistry and the Environment

9-12 September 2007, Toruń, Poland

Details at www.50zjazd.ptchem.pl

The lectures and poster sessions deal with topics including adsorption and catalysis, analytical and environmental chemistry, material & nanomaterials chemistry, and chemical technology & engineering.

SAE Heavy Duty Diesel Emissions Control Symposium

10-12 September 2007, Gothenburg, Sweden

Details at:

<http://www.sae.org/events/training/symposia/hddec/>

Presentations from leading global technology and policy experts will highlight routes to emissions compliance and outline technologies that are under development, being demonstrated, and set to be applied on current and future generations of diesel engines for trucks, buses and mobile machinery.

SAE 2007 Homogeneous Charge Compression Ignition Symposium (HCCI)

12-14 September 2007, Lund, Sweden

Details at

<http://www.sae.org/events/training/symposia/hcci/index.htm>

Technical sessions exploring the state of HCCI, including the latest research being conducted and findings, OE engine suppliers developments, fuel requirements necessary for HCCI, and the challenges of going from laboratory to the vehicles.

Euromat 2007: European Congress and Exhibition on Advanced Materials and Processes

10-13 September 2007, Nürnberg, Germany

Details at <http://www.euromat2007.fems.org/>

Themes in the conference include advanced structural ceramics, nanostructures, ceramic composite concepts, the reliability of ceramic components, modelling ceramic processing, microstructure, and properties, coatings and surface engineering, microstructural characterisation techniques and automotive applications.

8th International Conference on Engines for Automobile ICE2007

16-20 September 2007, Capri, Italy

Details at <http://www.sae-na.it/ice2007.html>

The session on emissions of diesel, spark ignition and advanced power sources will include the topics of aftertreatment technologies, catalyst and converter technologies, emissions modelling and control, emissions testing and measurements, and sensors.

3rd International Automotive Workshop Direct Injection for Gasoline Engines

17-18 September, Spa, Belgium

Details at <http://www.fev.com>

The conference covers component technology, development methodology, combustion systems and vehicle calibration.

Techniken zur Reduktion der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen

19-20 September 2007, München, Germany

Details at www.hdt-essen.de

Biofuels for Future Transport and Mobility

20 September 2007, Norwich, UK

The seminar will examine the business case drivers, investment decisions and key subject areas surrounding the choices and technologies for biofuels,

future transport and mobility. It will highlight the constraints in bringing new biofuels to the market and the technologies available to realise the potential, as well as the readiness of automotive OEMs.

Bus Propres (ADEME): 6^{èmes} journées d'études

24-25 September 2007, Lille, France

Details at: <http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?id=40298&ref=17205&p1=1&p2=>

The studies "Bus Propre" will present a complete assessment of the evolution of the various options evaluated since 2004: Natural Gas, LPG, Diesel with particle filter - DeNOx systems (SCR, EGR) and electric vehicles.

Selective Catalytic Reduction 2007

24-26 September 2007, Frankfurt/Main, Germany

Details at www.igpc.com/de/SCR/MM

The conference on 24-25 September will cover case studies and expert knowledge from key companies and institutions. On 26 September there will be a choice of 4 interactive workshops on sensor systems for exhaust aftertreatment systems; combining SCR-systems & DPF; SCRi - Integrated function of continuous PM and NOx Reduction; and low-temperature SCR by hydrogen.

Nanocatalysts 2007

25-26 September 2007, Vienna, Austria

The conference will include a clear and concise breakdown of the global nanocatalyst market from QinetiQ, the most recent developments in the regulation of nanomaterials, and research on nanoparticle production process, morphology control and 3D structural design.

Particles and Photo-oxidants in Europe

25-26 September 2007, Prague, Czech Republic

The conference includes presentations from UBA on Clean Air for Europe (CAFE) and the Thematic Strategy on Air Pollution, from DG Environment on the new Air Quality Directive, from WHO on the Health Effects of Air Pollution, and from Leeds University on the Importance of Primary NO₂.

European Road Transport and Climate Change – ETRAC Conference

26 September 2007, Brussels, Belgium

SENSACT 2007: Sensors & Actuators for Advanced Powertrain Applications

4 October 2007, Paris, France

Details at <http://www.sia.fr/files/evenement/onglet/1957/programme%20sensact.pdf>

Session 2 covers papers on sensors for exhaust automotive applications.

Next Generation Biofuel Markets: Setting the Course for the Next Wave of Biofuels

4-5 October 2007, Amsterdam, Netherlands

This conference will consider the latest technical and commercial developments in cellulosic ethanol, butanol, BTL, next generation biodiesel, biomethanol and propane. It will help participants understand the policy drivers needed to drive the adoption of 2nd generation biofuels and the financial challenges in migrating to the next generation of biofuels.

Emissions-Related OBD Systems: A Design Overview Seminar

8 October, 2007 Lyon-Villeurbanne, France

Details at

http://www.sae.org/servlets/pdEvent?OBJECT_TYPE=PDEventInfo&PAGE=getPDEventInfo&EVT_NAME=C0708

This training seminar is designed for engineers involved in either the design or control of OBD systems for light and medium duty on-road vehicles. The examples will be geared towards spark ignition engines and light and medium duty regulations.

16. Aachener Kolloquium "Fahrzeug- und Motorentechnik" / 16th Aachen Colloquium "Automobile and Engine Technology"

8-10 October 2007, Aachen, Germany

On-Board Diagnostics Symposium: Light and Heavy-duty

9-11 October, 2007 Lyon-Villeurbanne, France

Details at

<http://www.sae.org/events/training/symposia/obd/index.htm>

This SAE Symposium will provide an opportunity to hear the latest developments and to explore the current engineering progress and the legislative actions due in the near future.

2nd International CTI Forum: SCR-Systems

15-16 October 2007, Stuttgart, Germany.

The main topics to be discussed include legislation on NO_x, dosing strategy and system approaches of current SCR concepts, the possibilities of a solid urea SCR systems, AdBlue[®] infrastructure, dosing unit, injection, ammonia preparation, and heating and mixer concepts

UFIPOLNET: Ultrafine Particle Size Distributions in Air Pollution Monitoring Networks

23-24 October 2007, Dresden, Germany

Details in the conference section of www.ufipolnet.eu

Presentations and posters on new UFP measuring instruments, measurements of ultrafine particles in urban air, particles and health, modelling fine and ultrafine particles, and air quality in directives and their implementation.

SAE 2007 Commercial Vehicle Engineering Congress and Exhibition

29 October - 1 November 2007, Chicago, USA

Details at <http://www.sae.org/events/cve/>

Hart's World Refining & Fuels Conference

6-8 November 2007, Beijing, China

Key topics include: renewable and fuel technology developments and challenges, marine fuels in Greater Asia, global octane outlook, clean fuels programmes - lessons learned from the EU, Japan and the USA, light- and heavy-duty vehicles trends and challenges and opportunities for the region's refinery sector.

5. FAD Konferenz: Herausforderung – Abgasnachbehandlung für Dieselmotoren

7-8 November 2007, Dresden, Germany

Details at <http://www.fad-diesel.de>

Clean Vehicles and Fuels European Symposium and Exhibition 2007

7-9 November 2007, Stockholm, Sweden.

Details at <http://www1.stocon.se/cleanvehicles/9/10620.asp>

The symposium and exhibition creates a meeting point where manufacturers and other promoters of clean vehicles and renewable fuels can meet decision makers and potential customers.

3rd International Environmentally-Friendly Vehicles Conference

19-20 November 2007, Dresden, Germany

The conference basis will be targets for CO₂ reduction, fuel efficiency and reduction of pollutant emissions, EF vehicles (including biofuels, CNG/LPG and developments of existing technologies) and measures, including tax incentives and regulations.

Spark Ignition Engine Emissions Short Course

19- 23 November 2007, Leeds, UK

Details at <http://www.engineering.leeds.ac.uk/cpd/AutoSparkEmissions.shtml>

Materials in Exhaust Gas Technology

21-22 November 2007, Stuttgart, Germany

The main topics include materials in the catalytic area, lightweight construction in exhaust gas systems, matting for ideal mounting and material requirements for built-in components.

The Spark Ignition Engine of the Future: Technologies To Meet The CO₂ Challenge

28-29 November 2007, Strasbourg, France

Details at <http://www.sia.fr>

[/evnement_detail_the_spark_ignition_engine_870.htm](http://www.sia.fr/evnement_detail_the_spark_ignition_engine_870.htm)

This new SIA international Congress is intended to provide the opportunity for experts from the automotive industry, the oil industry, research laboratories and universities to exchange opinions

and information on the potential of the future spark ignition engine to meet the low CO₂ challenge.

Internal Combustion Engines: Performance, Fuel Economy and Emissions

11-12 December 2007, London, UK

Details at www.imeche.org.uk/events/ICE

This conference will cover large and small engines for on and off highway applications. The four main themes will be performance, fuel economy, fuels and emissions, with keynote speakers on each day. The conference will address challenges posed by climate change, regulations and market fragmentation. It will promote the dissemination and discussion of research on the latest developments in technology and the responses to market, regulatory and operational pressures.

6. International CTI Forum Exhaust Systems

18-20 January 2008, Nürtingen, Germany

Developments on aftertreatment for diesel and spark ignition engines, SCR, DPF, catalyst systems, sensors, in-engine measures and emissions legislation.

5th International Exhaust Gas and Particulate Emissions Forum

19-20 February 2008, Ludwigsburg, Germany

Details at www.forum-emissions.com

6th International Symposium of Fuels and Lubricants

9-12 March 2008, New Delhi, India

Conference topics will include emissions regulations and control technologies, fuel additives and biofuels.

Alternative Energies for the Automotive Industry

2-3 April 2008, Poitiers, France

Details at

<http://www.sia.fr/files/evenement/onglet/1934/Call%20for%20Papers%20AEA.pdf>

Deadline for Abstracts: 15 October 2007

2008 SAE World Congress

14-17 April 2008, Detroit, Michigan, USA

Transport Research Arena 2008

21-24 April 2008, Ljubljana, Slovenia

Details at <http://www.traconference.com/>

The event is organised jointly by the Conference of European Directors of Roads, the European Commission and the European Road Transport Research Advisory Council. The objective of TRA 2008 is to forge new, productive partnerships across all transport sectors. The road transport industry is an innovative force in Europe; it is one of the largest R&D investors in Europe. Climate change, urban congestion and the increasing demand for people and

freight transport challenge us to double our creativity to find adequate and innovative solutions.

4th Emission Control 2008

29-30 May 2008, Dresden, Germany

The main emphasis of this conference will be on internal combustion engines, measures to reduce emissions and energy and heat management. The emissions topics will include engine internal methods, alternative combustion, new technologies of aftertreatment, and exhaust emissions test methods and equipment.

Deadline for abstracts: 17 September 2007

Benefits and Risks of Inhaled Engineered Nanoparticles

11-14 June 2008, Hannover, Germany

Details at www.inis-symposium.com

The symposium will cover the main areas of current concern and active research in the context of inhaled engineered nanoparticles, including relevant physico-chemical characteristics, measuring methods, bioavailability and potential sources of human exposure.

SAE International 2008 Powertrains, Fuels and Lubricants Congress

23-25 June 2008, Shanghai, China

Details at: <http://www.sae.org/events/pfl/>

Offers of papers are being solicited in the following technology areas: Advanced Power Systems, Combustion and Fuels, Control and Calibration, Exhaust Aftertreatment and Emissions, Lubricants and Powertrain Systems.

Deadline for abstracts: 1 November 2007

FISITA 2008 World Automotive Congress

14-19 September 2008, Munich Germany

Details at www.fisita2008.com

The topic area on future powertrain solutions includes strategies for future ultra-low exhaust emissions limits and strategies and engines for future fuels. The simulation and testing topic includes harmonisation of international legislation.

Deadline for abstracts: 26 October 2007

5th International Conference on Environmental Catalysis

31 August - 3 September 2008, Belfast, N.Ireland

Details at www.centacat.qub.ac.uk/5icec

Sessions cover automotive emissions control, catalysis for the production of clean fuels and for sustainable energy conversion.