

Mai - Juin 2007

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des Matières

EUROPE	2
Le Conseil des ministres de l'Union européenne adopte le règlement sur l'Euro 5 et 6.....	2
Une directive-cadre sur les homologations de type est approuvée par le Parlement européen.....	2
Selon une étude, les émissions des navires sont "primordiales pour atteindre les cibles européennes de qualité de l'air".....	2
Rapport de la Commission sur les émissions des bateaux de plaisance.....	3
Plan de recherche de la Commission pour des moteurs d'avion propres.....	3
La Suisse va adopter l'Euro 5 plutôt que le filtre à particules diesel obligatoire.....	3
Détails de la zone environnementale de Berlin.....	4
Guide des zones environnementales allemandes.....	4
La France regroupe l'écologie, l'énergie et les transports au sein d'un même ministère.....	4
Pollution aux particules à Milan.....	4
La Vallée d'Aoste (Italie) propose des incitations pour la mise à la casse des voitures.....	5
La qualité de l'air au Royaume-Uni s'est dégradée en 2006.....	5
Les niveaux de pollution atmosphérique augmentent en Biélorussie.....	5
AMERIQUE DU NORD	5
Brochure de l'EPA sur le rapport coût-performance du retrofit des véhicules diesel lourds.....	5
Rapport sur les réductions d'émissions des engins de construction.....	5
La Colombie-Britannique met en place un programme de retrofit des camions diesel.....	6
Proposition de législation américaine sur la pollution atmosphérique des vaisseaux marins.....	6
La Californie propose l'utilisation d'engins de construction propres pour les projets qu'elle finance.....	6
L'EPA publie une étude sur le ralenti des bus scolaires.....	6
Examen des motocycles en Californie.....	6
Initiatives américaines concernant le retrofit.....	7
L'EPA propose des normes plus strictes pour l'ozone troposphérique.....	7
Décret-loi du Président américain sur la réglementation des gaz à effet de serre automobiles.....	7
Le Sénat américain vote le projet de loi sur les économies de carburant.....	7
Rapport californien sur les modifications proposées pour l'essence reformulée.....	7
Etats-Unis : réduction de la teneur en soufre du carburant diesel pour les trains, les navires et les engins non routiers.....	8
Une étude faite sur des enfants pourrait conduire les Etats-Unis à revoir leurs normes en matière d'air.....	8
New York propose un péage urbain.....	8
L'EPA lance un nouveau site Internet chinois.....	8
ASIE-PACIFIQUE	8
Consultation néo-zélandaise sur de nouvelles normes d'émissions de véhicules.....	8
Confusion en Chine concernant la mise en place de l'Euro 3.....	9
Initiative japonaise pour des véhicules et des carburants propres.....	9
Le Gouvernement thaïlandais approuve des incitations fiscales pour voitures écologiques.....	10
Nouvelle-Galles-du-Sud : achat de bus Euro V et utilisation du retrofit pour réduire les particules.....	10
Le bus néo-zélandais passe à l'Euro V.....	10
Philippines : étude sur les PM et le CO.....	10
La qualité de l'air se détériore à Jakarta.....	11
Augmentation de la pollution atmosphérique à Ho Chi Minh-Ville.....	11
Evaluation de la qualité de l'air ambiant à Canton en Chine.....	11
Le Japon va régler à l'amiable un procès sur les effets sanitaires des émissions du trafic.....	11
Le Vietnam approuve un accord avec le Brésil sur le bio-éthanol.....	12
Sinopec achève à Pékin ses installations pour carburants à faible teneur en soufre.....	12
NATIONS UNIES	12
Réglementer les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien et maritime international.....	12
GENERAL	12
Proposition de norme internationale pour la vérification des filtres à particules.....	12
Exposition aux particules à l'intérieur d'une voiture.....	12
PROCHAINES CONFERENCES	13

EUROPE

Le Conseil des ministres de l'Union européenne adopte le règlement sur l'Euro 5 et 6

Le 30 mai 2007, le Conseil des ministres de l'Union européenne a formellement adopté la partie "politique" du Règlement qui introduira les normes Euro 5 et Euro 6 pour les véhicules légers. Le Conseil a adopté tous les amendements qui avaient été proposés dans l'avis après première lecture du Parlement européen, approuvé en décembre dernier. Le texte final a été publié dans le Journal officiel du 29 juin 2007 comme Règlement (CE) 715/2007.

Le communiqué de presse du Conseil indique que "la réalisation des objectifs de l'UE en matière de qualité de l'air exige un effort continu pour réduire les émissions des véhicules. Des informations claires sur les futures valeurs limites devraient être fournies à l'industrie. Pour cette raison, le règlement inclut, en plus de l'Euro 5, les valeurs limites d'émissions de l'étape Euro 6. Une réduction considérable des émissions d'oxyde d'azote des véhicules diesel est nécessaire pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites de pollution. Ceci exige la réalisation des valeurs limites ambitieuses de l'étape Euro 6, sans renoncer aux avantages des moteurs diesel en termes de consommation de carburant et d'émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone".

Les dates de mise en place de l'Euro 5 et l'Euro 6 restent inchangées :

Euro 5

- Véhicules M1 & N1 classe I : nouveaux types à partir du 1^{er} septembre 2009 ; toutes les immatriculations à partir du 1^{er} janvier 2011.
- Véhicules N1 classes II et III (ainsi que les "véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques") : nouveaux types à partir du 1^{er} septembre 2010 ; toutes les immatriculations à partir du 1^{er} janvier 2012.

Euro 6

- Véhicules M1 & N1 classe I : nouveaux types à partir du 1^{er} septembre 2014 ; toutes les immatriculations à partir du 1^{er} septembre 2015.
- Véhicules N1 classes II et III : nouveaux types à partir du 1^{er} septembre 2015 ; toutes les immatriculations à partir du 1^{er} septembre 2016.

Les homologations peuvent être accordées à compter du 2 juillet 2007 et les incitations sont autorisées à partir de cette même date.

Cette partie "politique" du Règlement ne comprend pas les limites pour le nombre de particules ni les limites révisées (basées sur le PMP) pour la masse

de particules, celles-ci étant incluses dans le règlement d'application. Ce dernier règlement amendera le règlement "politique" en incluant des procédures de tests, des facteurs de détérioration et (si approuvées par les Etats membres) les exigences révisées concernant les particules. Ce règlement complémentaire sera adopté par le biais du processus d'adaptation au progrès technique, qui n'exige qu'un examen minutieux par le Parlement au lieu d'un vote en séance plénière. Il devrait être discuté par les Etats membres début juillet 2007. La publication formelle du Règlement 715/2007 fixe le délai d'adoption du règlement technique au 2 juillet 2008.

Une directive-cadre sur les homologations de type est approuvée par le Parlement européen

Le 10 mai 2007, le Parlement européen a voté l'acceptation de la proposition de la Commission pour un remaniement fondamental de la directive-cadre sur les homologations de type des voitures. Cette proposition étend le champ d'application de la directive aux camions, aux camionnettes, aux bus et aux remorques. Auparavant, l'homologation de type de la Communauté européenne était limitée aux voitures particulières, aux motocycles, aux mobylettes et aux tracteurs agricoles. La nouvelle directive-cadre sera maintenant examinée par les Etats membres pour un vote en Conseil des ministres.

La Commission déclare que les nouvelles procédures réduiront la charge administrative des constructeurs européens et amélioreront leur compétitivité. Les constructeurs de camions, camionnettes, bus et remorques n'auront plus besoin d'obtenir l'approbation dans 27 pays différents pour un même véhicule avant de lancer celui-ci sur le marché. La déclaration de la Commission indique qu'elle offrira une nouvelle possibilité aux petites et moyennes entreprises d'accéder au marché interne en créant un système européen d'homologation de type pour les petites séries.

La Directive introduira l'application obligatoire des règlements CEE-NU qui vont remplacer 38 directives CE. Elle interdira aussi la vente et l'installation de pièces ou équipements pouvant affecter le fonctionnement de dispositifs essentiels, dont ceux traitant efficacement les émissions polluantes d'échappement.

Selon une étude, les émissions des navires sont "primordiales pour atteindre les cibles européennes de qualité de l'air"

Une nouvelle étude menée par l'International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) en Autriche pour

le compte de la Commission européenne, indique que la limitation de la pollution atmosphérique provenant des navires est un moyen plus efficient en termes de coûts de réaliser les cibles de qualité de l'air de l'UE que le renforcement des réductions d'émissions provenant de sources terrestres. L'étude signale que si les émissions des navires ne font pas l'objet de restrictions supplémentaires, d'ici 2020 la croissance de cette industrie annulera les efforts fournis pour réduire les émissions des sources terrestres.

L'étude identifie des mesures qui pourraient réduire les émissions de SO₂ des navires de 80% et les émissions de NO_x de presque 90% d'ici 2020. Elle calcule le coût d'application de ces mesures à €5,5 milliards par an, comparé à un coût annuel estimé de €7,1 milliards pour réaliser les cibles de qualité de l'air fixées par la stratégie thématique de l'UE sur la pollution atmosphérique des sources terrestres. Les options de réduction des émissions examinées par l'étude comprennent l'élimination des oxydes de soufre à l'aide de l'eau de mer, des carburants à plus faible teneur en soufre, l'utilisation de moteurs "humid air" dans les nouveaux navires, le retrofit des moteurs existants avec des vannes à tiroir et la réduction catalytique sélective (SCR).

Rapport de la Commission sur les émissions des bateaux de plaisance

Le 11 juin 2007, la Commission européenne a publié un "rapport sur les possibilités d'améliorer davantage les caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance" sous forme de communication au Conseil et au Parlement. Ce rapport a été soumis conformément aux exigences de la Directive 2003/44/CE.

Le rapport mentionne l'étude, déjà publiée, qui avait examiné quatre options de réductions supplémentaires des émissions, mais qui avait identifié que le coût social de toute mesure supplémentaire représenterait une grave menace pour l'avenir des fabricants européens de moteurs hors-bord. Le rapport confirme que la Commission a l'intention d'évaluer d'autres scénarios "sur la base des règles en matière d'émissions les plus strictes, impliquant un progrès technologique, déjà appliquées ou envisagées dans d'autres parties du monde, et notamment aux États-Unis". Le rapport conclut que les divergences d'objectifs politiques et d'approches législatives entre les États-Unis et l'UE diminuent considérablement les possibilités d'harmoniser la législation future sur les émissions des bateaux de plaisance. Néanmoins, la Commission considère qu'il est important de continuer à contrôler les futurs développements aux États-Unis et d'évaluer dans quelle mesure ceux-ci pourraient "servir de base à

une approche plus ambitieuse pour diminuer l'impact des émissions des bateaux de plaisance". La Commission a l'intention d'évaluer l'impact d'une telle approche plus en détail et fera un rapport sur ses conclusions à une date ultérieure.

Plan de recherche de la Commission pour des moteurs d'avion propres

La Commission européenne a proposé une Initiative technologique commune (ITC) pour améliorer la recherche de l'UE dans le domaine des avions plus propres. Ce plan va consolider les efforts publics et privés de recherche dans le cadre du programme Clean Sky. Il vise à réduire les émissions de CO₂ de 40%, de NO_x de 60% et les nuisances sonores de 50%. A une contribution de €800 millions prise sur le budget de recherche du 7^e Programme-cadre de l'UE s'ajoutera une contribution équivalente de la part de l'industrie. L'initiative s'appliquera aux trois catégories principales d'avions (longue distance, régionaux et hélicoptères) et inclura aussi bien les moteurs que les systèmes. Clean Sky créera divers appareils de démonstration technologique, y compris des véhicules de test en vol.

La Suisse va adopter l'Euro 5 plutôt que le filtre à particules diesel obligatoire

La Chambre haute du Parlement suisse a décidé de retarder de deux ans l'introduction de l'obligation d'installer des filtres à particules sur les véhicules diesel, et de mettre en place l'Euro 5 aux mêmes dates que l'Union européenne.

Il y a un an, le Parlement a annoncé son plan d'action qui introduirait cette année une obligation d'installer des filtres à particules sur les véhicules diesel neufs. L'Union européenne, de même que le Japon et la Corée du Sud, membres de l'Organisation mondiale du commerce, se sont élevés contre cette mesure, déclarant qu'elle représentait une barrière technique au commerce. Ils ont également protesté contre la courte période de transition avant la mise en place de ces exigences. La Chambre haute du Parlement a maintenant décidé de ne pas s'opposer à cette opinion et d'instaurer les seules normes UE Euro 5 comme spécifiées, en septembre 2009. Si l'introduction de l'Euro 5 était retardée au sein de l'UE, le Parlement garderait la possibilité de promouvoir l'installation de filtres à particules au moyen d'incitations fiscales. Déjà 80% des véhicules diesel légers importés en Suisse sont équipés de filtres, selon la section fédérale suisse responsable de l'environnement, du trafic, de l'énergie et des communications (Uvek).

Le Parlement a aussi décidé de reporter sa décision sur l'introduction d'une proposition d'exigences Phase IIIB pour les nouvelles normes applicables aux tracteurs.

Détails de la zone environnementale de Berlin

Le ministère fédéral allemand de l'Economie et de la Technologie a formellement notifié la Commission européenne des détails concernant la zone environnementale proposée à Berlin.

Le document indique qu'en 2005 et 2006, les valeurs limites de l'UE pour la pollution aux particules fines ont été dépassées dans toutes les stations de mesure du trafic à Berlin. Il ajoute que les émissions de particules des véhicules diesel en sont principalement responsables et Berlin a par conséquent établi un plan d'action pour un air propre. Afin de réduire les dépassements des valeurs limites dans les rues, le plan prévoit des interdictions de circulation pour les véhicules motorisés à fortes émissions, dans une zone délimitée par la ligne de tramway intérieure, cette zone étant la plus affectée par la pollution à Berlin. Ces interdictions de circulation seront mises en place en deux étapes, aux 1^{er} janvier 2008 et 1^{er} janvier 2010.

A partir du 1^{er} janvier 2008, les véhicules motorisés de classes M et N (en d'autres termes, les voitures, les camionnettes, les camions et les bus) ne pourront accéder à la zone que s'ils affichent une vignette de couleur correspondant aux groupes polluants 2, 3 ou 4, ceci interdisant de fait la circulation des véhicules "Euro 0". A compter du 1^{er} janvier 2010, les véhicules motorisés de classes M et N ne seront autorisés à circuler dans la zone que s'ils arborent la vignette du groupe 4, la catégorie la plus propre.

Guide des zones environnementales allemandes

Le bureau fédéral allemand pour la protection de l'environnement (UmweltBundesAmt ou UBA) a créé un nouveau site Internet donnant des informations sur les zones environnementales prévues. L'UBA a coopéré avec les gouvernements régionaux pour fournir les détails les plus récents sur les zones environnementales prévues en Allemagne pour réduire les émissions de particules. Le site donne des informations sur la date de mise en place des zones proposées, les classes écologiques des véhicules autorisés à y circuler, ainsi que des plans indiquant le périmètre de ces zones. On peut y trouver les détails d'une vingtaine de zones dont Berlin, Heidelberg, Karlsruhe, Cologne, Munich et Stuttgart.

L'adresse du site est la suivante : <http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>

La France regroupe l'écologie, l'énergie et les transports au sein d'un même ministère

Le nouveau Président français, Nicolas Sarkozy, et son Premier ministre, François Fillon, ont dévoilé un gouvernement dont le fer de lance est un "super-ministre" en charge de l'écologie, de l'énergie et des transports. Le dossier comprend les questions de l'énergie, des transports et du changement climatique. Le nouveau ministère de l'Environnement et du Développement durable aurait dû être dirigé par Alain Juppé, ancien Premier ministre. Mais comme M. Juppé n'a pas été réélu aux élections législatives du 17 juin 2007, il a été remplacé par Jean-Louis Borloo, l'ancien ministre de l'Economie.

Pollution aux particules à Milan

L'Italie du nord aurait désormais le plus mauvais taux de pollution atmosphérique d'Europe. A la mi-mai, Milan avait déjà dépassé les limites de l'UE et de l'Organisation mondiale de la santé pour la pollution aux particules sur 80 jours.

Une coalition de parents et de scientifiques, Genitori Antismog (les parents contre la pollution), a fait porter à des adolescents des capteurs portables mesurant les particules ultrafines, et a trouvé des résultats très élevés. Tommaso Abbate, 16 ans, dont le domicile se trouve sur une voie de circulation très passante, a constaté que les niveaux de pollution la nuit dans sa chambre montaient jusqu'à 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Durant les 24 heures pendant lesquelles il a porté le capteur, son exposition moyenne était de 127 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. L'Organisation mondiale de la santé indique, pour ces particules, une cible sans danger de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Emile De Saeger, de la DG-JRC à Ispra en Italie, qui a analysé les données prélevées sur les étudiants, a déclaré que les capteurs des enfants montraient que leur exposition réelle aux petites particules était souvent plus importante que celle mesurée aux stations de contrôle.

Les hommes politiques à Milan déclarent qu'ils progressent peu. A Milan, 50 à 60% de la pollution aux particules provient des transports. Milan a une population dense, beaucoup d'activité industrielle, de circulation, une population riche, et est entourée de montagnes, et par conséquent il y a peu de mouvements d'air. Les officiels ont démarré un nombre de programmes pour réduire les émissions. Le 1^{er} juillet 2007, la ville va remplacer 2000 vieux bus par des modèles plus efficaces. Des dimanches sans voiture ont été instaurés et des systèmes de

chauffage plus efficaces sont en cours d'installation. De plus, le Gouvernement italien offre des incitations fiscales pour l'achat de voitures conventionnelles plus propres.

La Vallée d'Aoste (Italie) propose des incitations pour la mise à la casse des voitures

La région de la Vallée d'Aoste, située en Italie du nord, va accorder des incitations totalisant quelques €500000 pour la mise à la casse de véhicules anciens et l'achat de véhicules neufs. Les autorités locales discutent actuellement une incitation allant de €1200 à €1500, qui sera ajoutée à une subvention de l'état et aux offres éventuelles des vendeurs de voitures, selon le Conseiller régional de l'énergie. L'initiative entre dans le cadre d'une loi régionale, actuellement en cours de discussion par les autorités, qui fait partie d'un plan régional pour lutter contre la pollution atmosphérique. Le nombre de véhicules en circulation dans la région est de 83000. Quelques 500 fonctionnent au GPL ou au méthane et environ 20% sont conformes à la norme Euro 4.

La qualité de l'air au Royaume-Uni s'est dégradée en 2006

La qualité de l'air au Royaume-Uni s'est dégradée l'année dernière après une amélioration les deux années précédentes, selon les chiffres du Gouvernement. Le nombre moyen de jours de pollution "modérée ou plus élevée" se montait à 41 dans les zones urbaines (comparé à 22 en 2005) et 56 dans les zones rurales (40 en 2005). L'ozone continue de représenter le facteur le plus polluant, suivi des particules fines (PM10). Cependant, les niveaux de NO₂, ainsi que ceux de SO₂ et de CO, atteignent désormais pour ainsi dire jamais, des niveaux de pollution modérée ou plus élevée. L'indicateur de la qualité de l'air au Royaume-Uni mesure les niveaux annuels de pollution aux particules et à l'ozone, les deux polluants dont on pense qu'ils ont l'impact le plus important sur la santé, de même que le nombre de jours pendant lesquels les niveaux de n'importe quel polluant parmi un panier de cinq ont été "modérés ou plus élevés".

Les niveaux de pollution atmosphérique augmentent en Biélorussie

Le responsable du département contrôlant la protection de l'atmosphère, de la couche d'ozone et du climat, chapeauté par le ministère biélorusse de la Protection environnementale, a déclaré à des journalistes que les niveaux de pollution atmosphérique augmentaient en Biélorussie.

Entre 1999 et 2006, les polluants émis dans l'atmosphère par des sources fixes auraient augmenté de 374 200 à 423 300 tonnes et ceux provenant de sources mobiles de 1,05 million à 1,14 million de tonnes. Pendant la même période, la proportion de véhicules routiers émettant plus de polluants que la limite autorisée a baissé de 13,8 à 13,4%. Cependant, presque 107 000 véhicules de plus de sept ans ont été importés en Biélorussie en 2005 comparés à 87000 en 2002. Parmi les mesures pour lutter contre la pollution atmosphérique, le responsable a cité une augmentation du nombre de véhicules équipés de moteurs conformes aux normes d'émissions de l'UE Euro 4 et 5, l'introduction d'exigences plus strictes d'émissions pour les chaudières et le contrôle de la pollution des grandes entreprises industrielles.

AMERIQUE DU NORD

Brochure de l'EPA sur le rapport coût-performance du retrofit des véhicules diesel lourds

L'agence américaine pour la protection de l'environnement (US Environmental Protection Agency ou EPA) a publié une nouvelle brochure, "The Cost-Effectiveness of Heavy-Duty Diesel Retrofits and Other Mobile Source Emission Reduction Projects and Programs" (le rapport coût-performance des retrofits de véhicules diesel lourds et d'autres projets et programmes de réduction des émissions des sources mobiles). Ce document informel donne des estimations du rapport coût-performance des technologies de retrofit diesel et d'autres projets et programmes.

Pour aider les parties prenantes à comparer les stratégies efficaces, l'EPA a inclus dans le document une annexe avec quatre tableaux contenant des estimations de coût par tonne de polluant en moins. Ces estimations, selon l'EPA, sont fondées sur les meilleures données à la disposition de l'EPA au moment de la publication du document. Les tableaux comprennent des estimations du rapport coût-performance pour les réductions d'émissions de NOx et de précurseurs de COV pour les émissions d'ozone et de PM.

Le document est disponible sur le site Internet de l'EPA à l'adresse suivante :

http://www.epa.gov/otaq/stateresources/policy/pag_transp.htm#420b07006

Rapport sur les réductions d'émissions des engins de construction

Associated General Contractors of America (association des entrepreneurs principaux d'Amérique ou AGC), conjointement avec l'EPA, a publié un

rapport intitulé "Cleaner Diesels: Low Cost Ways to Reduce Emissions from Construction Equipment" (diesels plus propres : des moyens peu coûteux de réduire les émissions des engins de construction). Le rapport étudie divers engins, mesures d'exploitation et d'entretien, stratégies de carburant et technologies de retrofit. Il documente les coûts et les bénéfices et examine les questions pratiques d'application.

Ce rapport est disponible sur : www.agc.org/hottopics

La Colombie-Britannique met en place un programme de retrofit des camions diesel

Le gouvernement de la province canadienne de Colombie-Britannique a mis en place des mesures qui exigeront que les camions utilitaires diesel plus anciens soient équipés d'un dispositif de réduction des émissions (catalyseur d'oxydation diesel ou équivalent) d'ici 2009. Cette réglementation affecte les camions utilitaires et ceux propriété de l'Etat construits avant 1993 et d'un poids de 5000 kg ou plus. Les engins de construction, les véhicules de loisirs et les véhicules non routiers sans vignette ne sont pas touchés. Le ministère canadien de l'Environnement déclare que bien que ces camions ne représentent qu'un peu plus de 7000 véhicules, comparés au plus d'un million de véhicules que compte la province, leur contribution aux émissions totales de particules est de 6,8%. Le ministère prévoit que cette mesure réduira les émissions de PM de 60 millions de tonnes par an.

Proposition de législation américaine sur la pollution atmosphérique des vaisseaux marins

Deux sénateurs américains ont introduit une législation pour réduire la pollution atmosphérique des vaisseaux marins en fixant de nouvelles normes carburants et moteurs. Le Marine Vessel Emissions Reduction Act (loi sur la réduction des émissions des vaisseaux marins) exigerait que les navires pénétrant dans les ports américains ou quittant ces ports, utilisent du carburant à plus faible teneur en soufre et des moteurs plus propres. L'EPA aurait à fixer une teneur maximum en soufre de 1000 ppm pour le carburant marin d'ici fin 2010, à moins que l'agence ne juge que ce soit techniquement irréalisable. Une norme de 2000 ppm serait imposée jusqu'à ce qu'un niveau plus faible soit faisable. Actuellement, le carburant marin a une teneur moyenne en soufre de 27000 ppm. L'EPA aurait également à fixer de nouvelles normes moteurs d'ici le 1^{er} janvier 2012.

La Californie propose l'utilisation d'engins de construction propres pour les projets qu'elle finance

La commission du budget du Sénat californien a proposé d'exiger des entrepreneurs l'utilisation d'engins de construction "propres" dans les projets de construction qui reçoivent un financement dans le cadre de son programme "transportation bond" (contrat sur les transports). Selon la proposition, tout engin de construction avec moteur Tier 0 ou Tier 1 devrait être équipé en retrofit de technologies vérifiées de retrofit de niveau 3, tels les filtres à particules diesel. Les entrepreneurs ne pourraient être exemptés de ces exigences par le Bureau de ressources en air que s'ils prouvent que l'application de retrofits n'est ni sûre ni faisable.

L'EPA publie une étude sur le ralenti des bus scolaires

L'EPA a annoncé les résultats d'une étude qui a examiné les niveaux d'émissions d'échappement des bus scolaires au ralenti. Dans l'étude, l'EPA a analysé les niveaux d'émissions des bus scolaires au ralenti et a calculé les bénéfices si l'on arrêtaient les moteurs pendant diverses périodes pour les redémarrer ensuite. L'étude a conclu qu'un moteur au ralenti pendant plus de trois minutes génère plus de pollution que l'arrêt puis le redémarrage du moteur. Le niveau de pollution des bus au ralenti pendant plus de trois minutes était plus élevé de 66% en particules fines que la pollution émise par l'arrêt et le redémarrage des moteurs. L'EPA a mesuré la pollution sur six bus possédés et exploités par le secteur scolaire de Katonah-Lewisboro à New York.

Examen des motocycles en Californie

Le Bureau de ressources en air de Californie (ARB) a publié les résultats d'un examen technique, exigé par les amendements de 1998 aux réglementations sur les motocycles routiers. Les responsables ont constaté que tous les principaux constructeurs avaient pu se mettre en conformité avec la norme Tier I de 1,4g/km de HC+NOx pour l'année modèle 2004 comme exigé. Ils ont aussi trouvé que les constructeurs étaient sur la bonne voie pour fournir en 2008 des motocycles conformes à la norme Tier II de 0,8g/km de HC+NOx en moyenne pondérée par constructeur. Les émissions moyennes de HC+NOx des motocycles commercialisés par les principaux constructeurs et certifiés en Californie en 2006 étaient de 0,87g/km. Ces constructeurs utilisent actuellement l'injection de carburant, les catalyseurs d'oxydation, les catalyseurs trois-voies, et/ou divers détecteurs pour atteindre ce niveau d'émissions.

Le rapport a également trouvé que les fraudes, dont le retrait du convertisseur catalytique, représentaient un souci majeur pour la flotte de motocycles routiers, avec un tiers des machines ayant subi des modifications.

Initiatives américaines concernant le retrofit

En plus des initiatives en cours aux Etats-Unis pour équiper en retrofit les bus scolaires de systèmes de réduction des émissions, deux nouvelles initiatives concernent les véhicules de ramassage des ordures et les véhicules d'urgence.

A Memphis, 85 camions de ramassage d'ordures solides achetés entre 2000 et 2005 (36% de la flotte) doivent être équipés en retrofit de catalyseurs d'oxydation diesel (COD) d'ici décembre 2007. Les camions plus anciens seront remplacés sur les six prochaines années. Le projet est financé par Cargill Corporation, dans le cadre d'un accord avec l'EPA pour résoudre des présomptions d'infractions environnementales.

Parallèlement, le Maryland a annoncé qu'il travaillait sur le retrofit de COD sur les camions de pompiers, les ambulances et autres véhicules diesel, en utilisant des financements fédéraux et nationaux.

L'EPA propose des normes plus strictes pour l'ozone troposphérique

L'EPA propose de renforcer les normes nationales de qualité de l'air pour l'ozone troposphérique, sur la base des données scientifiques les plus récentes concernant les effets sanitaires de l'ozone, composant primaire du smog. L'ozone est formé par une réaction des oxydes d'azote et des émissions de composés organiques volatils en présence de la lumière solaire. Les émissions provenant des usines, des centrales électriques, des échappements des véhicules, des vapeurs d'essence et des solvants chimiques sont les principales sources artificielles de ces précurseurs d'ozone.

La proposition recommande une norme d'ozone allant de 0,070 à 0,075 ppm. L'EPA attend aussi des commentaires sur des normes alternatives allant de 0,060 ppm jusqu'à 0,08 ppm, niveau de l'actuelle norme d'ozone sur huit heures. Le rapport des responsables de l'EPA avait recommandé une norme entre 0,06 et 0,08 ppm. L'EPA propose également de réviser la norme "secondaire" pour l'ozone afin d'améliorer la protection des plantes, des arbres et des récoltes pendant la saison de pousse. La norme secondaire est basée sur des données scientifiques indiquant que l'exposition à des niveaux même faibles d'ozone peut endommager la végétation.

Décret-loi du Président américain sur la réglementation des gaz à effet de serre automobiles

En réponse au jugement de la Cour suprême des Etats-Unis selon lequel l'EPA a autorité pour réglementer les émissions de CO₂, le Président Bush a signé un décret-loi ordonnant à l'EPA de préparer des réglementations sur les gaz à effet de serre automobiles. Ces réglementations doivent prendre en considération "des fait scientifiques solides, l'analyse des bénéfices et des coûts, la sécurité publique et la croissance économique". Le décret-loi demande que ces réglementations soient proposées cet automne et finalisées d'ici fin 2008.

Le Sénat américain vote le projet de loi sur les économies de carburant

S'il devient loi, le projet de loi sur l'énergie préparé par le Sénat américain, et qui a été voté en commission par 65 voix à 27 le 22 juin 2007, augmentera les normes américaines d'économies de carburant pondérées par constructeur (Corporate Average Fuel Economy ou CAFE) pour l'ensemble des voitures particulières et des camions légers, d'environ 40% à 35 mpg d'ici 2020. Les dispositions du projet de loi évalueront les économies de carburant basées sur la taille des véhicules, exigeant des véhicules à attributs similaires une économie de carburant similaire. Le projet de loi ne permettrait donc pas aux constructeurs américains de compenser les chiffres plus élevés de carburant des SUV par ceux de leurs plus petits véhicules produits à l'étranger. La commission de l'énergie et du commerce de la Chambre des représentants doit examiner la proposition en septembre.

Rapport californien sur les modifications proposées pour l'essence reformulée

L'ARB a publié un rapport de son état-major sur sa proposition de mettre à jour les réglementations californiennes concernant l'essence reformulée (RFG).

En 1999, la norme RFG3 a éliminé le composé oxygéné MTBE (méthyl tertio-butyl éther) de l'essence et y a substitué l'éthanol. L'ARB estime qu'il s'est produit une augmentation de 7% des émissions évaporatoires due à la présence d'éthanol ainsi qu'une augmentation générale des émissions de HC de 4%. L'ARB propose par conséquent des amendements pour assurer que la norme RFG3 au minimum maintienne les bénéfices en termes d'émissions des normes antérieures. Ces propositions incluent : diminuer le plafond de soufre de 30 à 20

ppm pour permettre l'application des technologies essence mélange pauvre ; autoriser les moyennes d'émissions pour les mélanges à faible teneur en soufre ; fixer une limite de pression vapeur (RVP) de 7,00psi pour les mélanges éthanol et de 6,90psi pour les carburants sans additifs oxygénés; modifier le modèle de données prévisionnelles que doivent utiliser les producteurs de carburants; et permettre aux raffineurs de compenser toute augmentation des émissions due à la perméation par les réductions des émissions de combustion.

Etats-Unis : réduction de la teneur en soufre du carburant diesel pour les trains, les navires et les engins non routiers

Le 1^{er} juin 2007, de nouvelles normes de teneur en soufre du gazole ont pris effet aux Etats-Unis, pour aider à réduire les émissions diesel des locomotives, de la plupart des vaisseaux marins, et des engins non routiers terrestres. Les raffineries sont désormais dans l'obligation de réduire la teneur en soufre du gazole non routier, auparavant à des niveaux d'environ 3000 ppm, à un maximum de 500 ppm. En 2010, les niveaux de soufre dans la plupart du gazole non routier seront réduits à un maximum de 15 ppm et s'aligneront sur le gazole routier, permettant aux fabricants de moteurs d'utiliser des dispositifs avancés de réduction des émissions. Pour les carburants ferroviaire et marin, le plafond de 15 ppm de soufre prendra effet en 2012.

Une étude faite sur des enfants pourrait conduire les Etats-Unis à revoir leurs normes en matière d'air

Il semblerait qu'une étude récemment publiée et qui montre un lien entre la pollution atmosphérique et des ennuis de santé chez les enfants, pourrait pousser certains états américains à réexaminer si leurs normes en matière d'air protègent suffisamment la santé publique. Comme les niveaux ambiants mesurés dans l'étude étaient en dessous des limites réglementaires actuelles, il se peut que l'étude pousse aussi l'EPA à envisager un renforcement des normes. Cette révision serait basée sur le traitement des nourrissons comme sous-population sensible à risque plus important.

L'étude a examiné diverses émissions provenant des transports et des centrales électriques. Elle a montré que la pollution atmosphérique, même à des concentrations dans les limites légales, a peut-être un lien avec la fréquence accrue de bébés dont le poids de naissance est faible. Elle n'a pas de manière concluante établi de lien entre un polluant particulier et le faible poids de naissance. L'étude du Nord-est

n'est pas encore sous presse mais a été publiée en ligne par la revue *Environmental Health Perspectives*.

New York propose un péage urbain

Le Maire de New York, M. Michael Bloomberg, propose un péage pour les voitures et les camions qui circulent dans Manhattan. Le Maire déclare que ceci aidera à réduire la pollution atmosphérique et améliorera la santé de certains New-Yorkais. Ses opposants prétendent que cette proposition va entraîner une augmentation du trafic dans les quartiers avoisinants, du fait que les conducteurs chercheront à s'y garer, à proximité du métro. Ils déclarent que la circulation des camions qui doivent se rendre à Manhattan continuera de la même manière et que les camions devant traverser la ville feront un détour par les quartiers plus pauvres. Selon eux, tout ceci aura pour conséquence une augmentation de la pollution atmosphérique dans ces quartiers.

L'EPA lance un nouveau site Internet chinois

L'EPA a lancé un nouveau site Internet en chinois dans le cadre de ses efforts pour fournir des renseignements environnementaux en diverses langues. Le nouveau site compile des informations en chinois sur une grande diversité de questions. L'EPA déclare que ce site devrait aussi accroître la coopération environnementale entre les Etats-Unis et la Chine. Le site chinois de l'EPA est sur <http://www.epa.gov/chinese>, le site espagnol sur <http://www.epa.gov/espanol> et le site anglais sur <http://www.epa.gov>.

ASIE-PACIFIQUE

Consultation néo-zélandaise sur de nouvelles normes d'émissions de véhicules

La Nouvelle-Zélande a publié une consultation publique sur des propositions de nouvelles normes d'émissions de véhicules, prévues pour être mises en place le 1^{er} janvier 2008. Les ministres ont déclaré qu'ils voulaient assurer que la Nouvelle-Zélande bénéficie des avancées technologiques et des normes d'émissions introduites à l'étranger.

Le "Land Transport Rule: Vehicle Exhaust Emissions Revision [2007]" (Rule 33001/2) (réglementation sur les transports terrestres : révision des émissions d'échappement des véhicules) met à jour les normes minimum existantes pour les véhicules neufs importés en Nouvelle-Zélande, exige des normes d'émissions plus strictes pour les véhicules d'occasion importés et

propose un test d'émissions pour les véhicules d'occasion lors de leur entrée dans la flotte automobile néo-zélandaise. De plus, les propositions sont claires sur le fait que les véhicules doivent être équipés de systèmes de contrôles embarqués si cela est exigé par la norme d'émissions selon laquelle ils ont été construits, et interdisent le retrait d'un système de réduction des émissions d'un véhicule, ou toute fraude similaire, "si cette action a un impact négatif sur les émissions du véhicule". Des exemptions sont prévues pour les véhicules militaires ou d'urgence et pour ceux antérieurs à 1990. Les nouvelles normes seraient applicables aux véhicules lors de leur première immatriculation pour circuler sur les routes néo-zélandaises. En ce qui concerne les importations de véhicules neufs, les documents des véhicules seraient soumis à vérification et pour les importations de véhicules d'occasion, les véhicules seraient testés pour s'assurer de leur conformité à la norme requise.

Les nouvelles normes permettent la certification de conformité à une diversité de normes australiennes, européennes, américaines et japonaises, avec quelques différences dans les dates d'application. Pour les véhicules légers neufs, les normes européennes sont l'Euro 4 pour les véhicules construits à partir du 1^{er} janvier 2008 et l'Euro 5 pour les nouveaux modèles à compter du 1^{er} janvier 2011 (un an plus tard pour les modèles existants). Pour les véhicules lourds neufs, l'Euro IV est applicable à partir du 1^{er} janvier 2008 et, pour les véhicules diesel, l'Euro V à compter du 1^{er} janvier 2011 pour les nouveaux modèles et un an plus tard pour les modèles existants. Pour les véhicules d'occasion, les nouvelles limites seront aussi mises en place progressivement, commençant avec l'Euro 3 (véhicules légers)/Euro III (véhicules lourds) le 1^{er} janvier 2008 jusqu'à l'Euro 5/Euro V le 1^{er} janvier 2013.

Il est proposé un test en-service qui sera équivalent aux tests et limites de tests japonais, plus de 95% des véhicules importés en Nouvelle-Zélande provenant du Japon. Pour les véhicules essence et GPL quatre-temps, ceci prendra la forme d'un test au ralenti des émissions de CO et d'hydrocarbures, avec des limites de 1% de CO et 300 ppm d'hydrocarbures. Pour les véhicules essence et GPL deux-temps, les limites seront de 4,5% de CO ou 7800 ppm de HC. Pour les véhicules diesel, il y aura un test d'accélération brusque, ainsi qu'une exigence concernant les niveaux de fumées.

La consultation publique s'achèvera le 9 juillet 2007. Pour plus d'informations, consulter le site suivant : <http://www.landtransport.govt.nz/consultation/vehicle-exhaust-emissions>.

Confusion en Chine concernant la mise en place de l'Euro 3

La commission nationale chinoise de développement et de réforme a déclaré qu'elle voulait retarder l'entrée en vigueur au niveau national de la norme d'émissions et de carburants Euro 3. De fait, la commission a eu le dessus sur l'administration chinoise de la protection de l'environnement (SEPA). La commission indique que le délai du 1^{er} juillet 2007 pour l'application de réductions d'émissions plus strictes n'est pas pratique et que la mise en place de la nouvelle norme devrait plutôt se faire progressivement sur les prochaines années.

Un officiel de la commission a déclaré que les raffineurs de pétrole n'étaient pas en mesure de produire assez d'essence à faible teneur en soufre pour permettre une application des normes sur tout le pays au 1^{er} juillet. L'Euro 3 serait imposé plus probablement d'abord dans les grandes villes. La norme est déjà en vigueur à Pékin. Cependant, un porte-parole de l'agence pour la protection de l'environnement a indiqué que l'agence prévoyait toujours l'entrée en vigueur de ses règles au niveau national le 1^{er} juillet. Pour ajouter à la confusion, des responsables des deux plus importants raffineurs de pétrole, Sinopec Corp. et PetroChina Co., qui produisent ensemble environ 90% de l'essence chinoise, déclarent qu'ils ont déjà la capacité de produire le carburant plus propre et sont prêts à l'introduire dès que le Gouvernement le leur demandera.

Initiative japonaise pour des véhicules et des carburants propres

Le ministère japonais de l'Economie, du Commerce et de l'Industrie a annoncé une nouvelle initiative pour promouvoir les véhicules à pile à combustible et électriques et pour développer des moteurs diesel et des biocarburants propres nouvelle génération. L'initiative entre dans le cadre d'un effort pour réduire la dépendance du Japon par rapport aux carburants fossiles pour véhicules, de presque 100% à moins de 80%.

Le ministère veut mettre en place un projet pilote hydrogène/pile à combustible dans les années qui viennent. Le seul jalon mentionné est l'année 2030, année cible pour baisser le prix des véhicules à pile à combustible afin de le rendre comparable à celui des véhicules essence. En ce qui concerne les moteurs diesel propres, le ministère prévoit d'y consacrer un budget de €150 millions sur cinq ans. Cette somme aidera au financement du développement de carburants diesel nouvelle génération ainsi que de la recherche et du développement effectués dans le

secteur privé sur les moteurs diesel propres en 2009 ou ultérieurement. Le projet sur les biocarburants comprend le développement de carburants de meilleure qualité et vise à réduire le prix actuel du biocarburant d'environ un tiers d'ici 2015.

Le Gouvernement thaïlandais approuve des incitations fiscales pour voitures écologiques

Le Gouvernement de la Thaïlande a approuvé une incitation fiscale pour les constructeurs de véhicules écologiques. Suite à la réunion gouvernementale, le Premier ministre adjoint a déclaré que les législateurs avaient approuvé un taux réduit d'impôt indirect de 17% pour les véhicules conformes aux critères "eco-car" du Gouvernement. Les taux d'impôt indirect appliqués à la plupart des voitures vont de 30 à 50%.

Selon le ministère des Finances, qui a initialement proposé le programme eco-car, ce taux spécial ne devrait s'appliquer qu'aux voitures conformes aux normes d'émissions Euro 4 qui ne consomment pas plus d'un litre de carburant pour 20 kilomètres. Leur capacité moteur doit être de 1300cc ou moins pour les voitures standards, ou en dessous de 1400cc pour les modèles diesel. Le ministre des Finances a déclaré que la réduction fiscale ne prendrait effet qu'en 2009, pour donner aux entreprises locales le temps d'ajuster leurs stratégies de fabrication.

Nouvelle-Galles-du-Sud : achat de bus Euro V et utilisation du retrofit pour réduire les particules

Le Gouvernement de Nouvelle-Galles-du-Sud en Australie va dépenser plus de A\$120 millions sur des projets de transports verts, dont l'achat de 265 bus Euro V et le retrofit de modèles plus anciens pour réduire les émissions de particules. Selon les nouveaux contrats avec les entreprises privées de bus, tout bus neuf acheté par les réseaux privés devra être conforme à l'Euro V. Le ministre des Transports de Nouvelle-Galles-du-Sud a déclaré qu'il en résultera une économie environnementale sur toute une année de 190 tonnes de gaz à effet de serre, 170 tonnes d'oxydes d'azote, et 7 tonnes de particules.

Le bus néo-zélandais passe à l'Euro V

La division New Zealand Bus d'Infratil va introduire des bus Euro V à Auckland en août cette année. Vingt châssis Volvo neufs conformes aux normes d'émissions Euro V sont actuellement en cours de carrossage par des constructeurs de cars dans l'île du Sud. Ils seront utilisés pour le service de bus d'Auckland, Link, et remplaceront la flotte existante construite en 1996. La société indique que les

nouveaux véhicules créeront 70 à 90% moins de pollution.

Philippines : étude sur les PM et le CO

Une nouvelle étude devant être publiée dans la revue *Science of the Total Environment* examine "des modèles de régression multiple pour les particules et le monoxyde de carbone en utilisant les caractéristiques environnementales d'un quartier à forte utilisation diesel de la ville de Baguio aux Philippines".

L'étude, effectuée par des chercheurs de six universités et facultés de Géorgie aux Etats-Unis, a été menée dans la ville de Baguio, une ville de montagne où 61% des véhicules motorisés utilisent le gazole. Les niveaux de particules (PM_{2,5} et PM₁₀) et de CO ambiants ont été mesurés sur 30 emplacements au niveau des rues, pendant 15 minutes tôt le matin (entre 4h50 et 6h30), aux heures de pointe du matin (entre 6h30 et 9h10) et aux heures de pointe de l'après-midi (entre 15h40 et 17h40). Les observations environnementales (variables liées à la circulation, conception des immeubles et des routes, vitesse et direction du vent, etc.) ont été notées lors de chacun des contrôles. De plus, les PM_{2,5}, PM₁₀, CO, NO₂ ainsi que certains composés organiques volatils (BTX) ont été mesurés de façon continue, pendant 11 jours, à une station de contrôle située en ville, au troisième étage, sur une route passante.

Des modèles de régression multiple ont été formulés pour déterminer quelles sources de pollution et quels facteurs environnementaux affectaient de manière significative les concentrations de PM_{2,5}, PM₁₀ et CO au niveau du sol. Les modèles ont montré plusieurs relations importantes d'un point de vue statistique : celles entre les niveaux de trafic et la pollution atmosphérique aux particules tôt le matin ; entre le trafic et le CO aux heures de pointe le matin ; entre le trafic et le CO aux heures de pointe l'après-midi ; et entre le vent et le CO tôt le matin. La moyenne de PM_{2,5} au niveau des rues tôt le matin n'était pas significativement différente des concentrations de PM_{2,5} enregistrées aux heures de pointe (le matin ou l'après-midi) du fait des inversions nocturnes, malgré une augmentation de 100% de la densité automobile.

Les niveaux de PM_{2,5} ambiants mesurés étaient au dessus de la limite quotidienne de l'EPA américaine de 65µg/m³ et au dessus des normes annuelles philippine et américaine de 15µg/m³, les concentrations décrites étant "d'une magnitude rarement vue dans la plupart des pays sauf dans les zones où la topographie locale joue un rôle important en "piégeant" la pollution atmosphérique". Les auteurs remarquent que les concentrations élevées de

pollution et la nature des émissions des véhicules, riches en diesel, sont importantes pour l'exposition humaine et comme telles justifient une inquiétude pour la santé publique.

Source: Cassidy et al, Particulate matter and carbon monoxide multiple regression models using environmental characteristics in a high diesel-use area of Baguio City, Philippines; [doi:10.1016/j.scitotenv.2007.03.010](https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2007.03.010)

La qualité de l'air se détériore à Jakarta

Malgré une campagne agressive pour l'utilisation de carburants plus écologiques dans la capitale indonésienne de Jakarta, le nombre de jours enregistrant un air pur a continué sa spirale descendante, révèle un rapport trimestriel officiel sur la qualité de l'air.

Au 17 avril 2007, les Jakartanais n'avaient joui d'une "bonne" qualité de l'air que pendant 23 jours. Même ceux-ci seraient largement dus aux pluies fréquentes qui ont balayé les particules (PM10) de la ville. L'année dernière, la ville enregistrait 32 journées d'air propre sur la même période. Le bureau environnemental de la ville (BPLHD) indique que malgré le nombre de dépassements, la moyenne de PM10 pour le premier trimestre de cette année était de $43\mu\text{g}/\text{m}^3$, bien en dessous de la norme tolérable de $150\mu\text{g}/\text{m}^3$. En janvier, le niveau d'ozone a atteint $43,59\mu\text{g}/\text{m}^3$.

L'arrêté de 2005 de la ville de Jakarta, sur la réduction de la pollution atmosphérique, exige que tous les modes de transports publics utilisent le gaz naturel comprimé (GNC) et que tous les véhicules particuliers soient soumis à des tests d'émissions bi-annuels. Les données de l'administration montrent que pendant les jours de la semaine, quelques 2,5 millions de voitures particulières et 3,8 millions de motocycles circulent sur les routes de la ville.

Augmentation de la pollution atmosphérique à Ho Chi Minh-Ville

Une étude menée dans le District 1 par le département des ressources naturelles et de l'environnement d'Ho Chi Minh-Ville (HCMC) a trouvé que les niveaux de poussière de la ville étaient trois fois plus élevés que les niveaux acceptables. Le taux de plomb mesuré dans la ville était 2,4 fois plus élevé que l'année dernière et le niveau de benzène a augmenté à presque deux fois le seuil de sécurité. Les hôpitaux pédiatriques de HCMC ont enregistré une forte croissance du nombre d'enfants hospitalisés pour des problèmes respiratoires.

Il y a environ 2 millions de motocycles et un demi-million de voitures immatriculés dans la ville. A court terme, le ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement veut introduire un programme pour

tester les niveaux d'émissions de tous les motocycles tous les cinq ans. De plus, les propriétaires de motocycles seraient encouragés à utiliser des carburants propres et il leur serait demandé de payer une taxe environnementale.

Evaluation de la qualité de l'air ambiant à Canton en Chine

Un projet, appuyé par la fondation nationale des sciences naturelles de Chine, pour évaluer les tendances de la qualité de l'air à Canton sur les 25 dernières années, est présenté dans le *Journal of Environmental Sciences*.

Les résultats ont montré que les particules totales en suspension (TSP) constituaient le polluant le plus important ; les TSP représentaient presque 62% de la pollution, le SO_2 12,3% et les NO_x 6,4% respectivement. L'indice moyen de pollution atmosphérique de Canton sur six ans était plus élevé que ceux de Pékin, Tianjin, Nanjing, Hangzhou, Suzhou et Shanghai. Les concentrations de polluants atmosphériques ont montré une tendance à la baisse ces dernières années mais elles sont généralement plus élevées que les normes de qualité de l'air ambiant appliquées aux Etats-Unis, à Hong Kong et dans l'UE. La pollution au SO_2 et aux NO_x représentait toujours un sérieux indicateur du fait que la pollution des gaz d'échappement de toutes sortes de véhicules était devenue un problème majeur pour la protection de l'environnement à Canton. Les causes possibles de la moins bonne qualité de l'air sont aussi discutées dans ce papier.

Source: Zhou et al, Evaluation of ambient air quality in Guangzhou, China; *Journal of Environmental Sciences* [doi:10.1016/S1001-0742\(07\)60072-2](https://doi.org/10.1016/S1001-0742(07)60072-2)

Le Japon va régler à l'amiable un procès sur les effets sanitaires des émissions du trafic

Le Gouvernement japonais se prépare à payer ¥6 milliards (€36 millions) aux victimes de la pollution atmosphérique dans le cadre du règlement à l'amiable d'un procès concernant la pollution atmosphérique à Tokyo. Ce procès avait été démarré en mai 1996 par un groupe résidant près d'importantes artères de circulation et qui souffraient de diverses maladies respiratoires. En février 2006, un total de 633 plaignants s'étaient joints au procès, poursuivant en justice Toyota Motor Corp., Nissan Motor Co., cinq autres constructeurs automobiles, Shuto Expressway Corporation, ainsi que l'Etat. En octobre 2002, une cour de justice locale a confirmé le lien entre les maladies et les émissions des véhicules et a ordonné à la municipalité et à l'Etat de payer un total de ¥79,2

millions à sept patients résidant dans un rayon de 50 mètres d'axes routiers majeurs.

Le Vietnam approuve un accord avec le Brésil sur le bio-éthanol

Le Gouvernement vietnamien a indiqué qu'il a demandé au ministre de l'Industrie de signer un accord avec le Brésil, premier exportateur mondial d'éthanol, de partage des technologies bio-éthanol. La directive n'a donné aucun détail sur le plan.

Sinopec achève à Pékin ses installations pour carburants à faible teneur en soufre

China Petroleum & Chemical Corp (Sinopec) a terminé ses installations sur le site d'une usine à Pékin, capables de produire du carburant à faible teneur en soufre en anticipation du lancement de normes d'émissions plus strictes pour la ville en vue des Jeux olympiques. La raffinerie de Yanshan, qui est le principal fournisseur en carburants de Pékin, a désormais de nouvelles installations pouvant désulfurer 1,2 million de tonnes par an et capables de produire de l'essence et du gazole d'une teneur en soufre de 10 ppm maximum.

Dans la majeure partie du pays, le carburant satisfait à une exigence de soufre de 500 ppm et certaines villes sont à 150 ppm. La norme chinoise révisée pour l'essence conduira, le 31 décembre 2009, au retrait du marché de l'essence avec des niveaux de soufre supérieurs à 500 ppm.

NATIONS UNIES

Réglementer les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien et maritime international

Un rapport récent, préparé par l'agence néerlandaise d'évaluation de l'environnement (MNP), explore les options pour traiter les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport aérien et maritime international, dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ou Protocole de Kyoto.

Les résultats montrent que du fait des forts taux de croissance attendus dans le domaine du transport international, d'ici 2050 la contribution des émissions, si elles restent inchangées, provenant du transport aérien et maritime international aux émissions totales de gaz à effet de serre peut augmenter de manière significative. Une part importante de l'impact des émissions, hors CO₂, des avions sur le réchauffement climatique provient des émissions de NO_x. Leur inclusion augmenterait davantage la part des émissions du transport aérien international. Le rapport

suggère comme approches alternatives à la réglementation des émissions provenant du transport aérien et maritime international, une réglementation par secteur ou l'inclusion de ces émissions dans un marché international de crédits d'émissions.

Source: den Elzen et al, An analysis of options for including international aviation and marine emissions in a post-2012 climate mitigation regime; MNP-report 500114007/2007.

GENERAL

Proposition de norme internationale pour la vérification des filtres à particules

L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a lancé un vote concernant une proposition émanant de l'organisation Suisse de normalisation, SNV, pour une nouvelle norme sur "la vérification des systèmes de filtres à particules pour les moteurs à combustion interne".

Le projet proposé consiste à spécifier "une procédure de tests et une méthode de mesure pour évaluer l'efficacité des systèmes pour filtrer les gaz d'échappement des moteurs à combustion interne". La proposition indique que les tests se concentreront sur les caractéristiques de séparation spécifiques à la taille, pour les particules ultrafines solides, et sur les émissions secondaires. La norme proposée englobera la vérification des systèmes de filtres installés en retrofit ainsi que ceux pour installation sur véhicules neufs. Il est proposé que le système suisse VERT forme la base de cette norme. Le délai pour voter est le 23 juillet 2007.

Exposition aux particules à l'intérieur d'une voiture

Un nouveau papier de l'Université de Sydney en Australie, devant être publié dans la revue *Transportation Research*, analyse les particules fines prélevées à l'intérieur d'une voiture toutes les minutes. Une approche modélisant des séries chronologiques est adaptée pour étudier les effets des divers facteurs intervenant (vitesse, conditions de circulation, environnement à l'intérieur du véhicule, moment de la journée, etc.). Des modèles de séries chronologiques à plusieurs variables montrent que la position des grilles d'aération, l'état du système de climatisation, le moment de la journée, les conditions de circulation sur la route et la vitesse de déplacement sont tous des facteurs importants expliquant les niveaux d'exposition aux PM_{2,5}.

Source: Issarayangyuna and Greaves, Analysis of minute-by-minute exposure to fine particulates inside a car – A time-series modelling approach; *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, [doi:10.1016/j.trd.2007.04.001](https://doi.org/10.1016/j.trd.2007.04.001)

PROCHAINES CONFERENCES

Combustion Processes

9-10 July 2007, Stuttgart, Germany
Details at www.car-training-institute.com/combustion

4th International CTI Forum Diesel Particulate Filter

11-12 July 2007, Frankfurt, Germany
Details at www.car-training-institute.com/dpf

JSAE / SAE Fuels and Lubricants meeting

23-27 July 2007, Kyoto, Japan
Details at <http://www.jsae.or.jp/2007fl/>
Sessions are planned on combustion, emissions, fuels, lubricants, and measurements and testing.

14th Asia Pacific Automotive Engineering Conference

5-8 August 2007, Hollywood, California, USA
Offers of paper are being solicited in areas including powertrain technology, vehicle design, and transportation challenges in emerging markets.

11th ETH Particles Conference

12-15 August 2007, Zurich, Switzerland

2007 Diesel Engine-Efficiency and Emissions Research Conference (DEER)

12-16 August 2007, Detroit, Michigan, USA

Europacat VIII

26-31 August 2007, Turku/Åbo, Finland
Details at <http://www.europacat.org/>
Sessions at the symposium include catalysis for pollution control (stationary), catalysis for pollution control (mobile), catalyst deactivation, regeneration and recycling, surface science, nanotechnology and "Towards 100% Selectivity in Catalytic Oxidation over Nanostructured Metal Oxides".

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 bio-fuels, ecology, injection and spray, fuel economy, combustion processes, mixture preparation, exhaust aftertreatment, particulates 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.

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, emission modelling and control, emission testing and measurements, and sensors.

3rd International Automotive Workshop Direct Injection for Gasoline Engines

17-18 September, Spa, Belgium
Details at <http://www.fev-events.com/>

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

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.

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

8-10 October 2007, Aachen, Germany

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 programs - 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.

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.

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/evenement_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.

2008 SAE World Congress

14-17 April 2008, Detroit, Michigan, USA

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, catalysis for sustainable energy conversion and greener process intensification.