

Mars-Avril 2008

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des Matières

EUROPE	2
Publication de la dernière version du document de comitologie concernant les normes Euro 5 et Euro 6	2
Rapport de l'AECC sur les émissions provenant des transports	2
Finalisation de la Directive de l'UE sur la qualité de l'air	3
Consultations sur les mesures de réduction des émissions au ravitaillement en carburant et du CO ₂ des automobiles	3
Le Parlement européen en faveur d'incitations pour réduire les émissions	3
La sécurité maritime et le changement climatique en tête des priorités de la présidence française de l'UE	4
Rapport de l'AECC sur les réussites écologiques dans le secteur des transports routiers	4
L'AECC demande la suspension de la cible de biocarburants	4
Des experts en matière de santé soutiennent l'interdiction du MMT au sein de l'UE	4
L'Autriche va introduire des incitations pour l'Euro 6 et un système de bonus/malus pour les émissions de CO ₂	5
En Autriche, les niveaux ambiants de particules dépassent déjà les limites annuelles	5
Incitation britannique pour les camionnettes Euro 5	5
Rapports belges sur les particules ultrafines	5
La ville de Lyon fixe des priorités environnementales pour l'acquisition de ses véhicules	6
Rapport sur l'environnement dans les villes italiennes	6
Le programme néerlandais de subventions pour retrofit atteint son plafond pour les véhicules les plus lourds	6
La Roumanie va mettre en place une taxe automobile basée sur les émissions	6
L'Allemagne annule l'introduction du carburant E10	6
Eurotunnel recherche des systèmes de dépollution retrofit pour ses locomotives de manœuvre	6
AMERIQUE DU NORD	7
L'EPA annonce de nouvelles réglementations sur les émissions des locomotives et des moteurs diesel marins	7
Stratégie portuaire de l'EPA	7
Pièces de rechange pour les systèmes de dépollution des motocycles californiens	8
La Californie modifie ses exigences ZEV	8
Le CARB durcit la norme de qualité de l'air ambiant pour le NO ₂	8
L'EPA modifie la norme pour l'ozone	8
L'EPA annonce des subventions pour les projets de diesels propres	8
L'EPA va publier une proposition concernant les émissions de gaz à effet de serre	9
Etude californienne sur l'exposition aux particules diesel	9
Décision d'une cour américaine contre la Californie concernant les émissions des moteurs auxiliaires de bateaux	9
Les ferries new-yorkais vont utiliser du gazole à ultrafaible teneur en soufre	9
AMERIQUE DU SUD	10
En Colombie, la compagnie publique pétrolière accepte de distribuer du gazole plus propre dans la capitale	10
ASIE-PACIFIQUE	10
Shanghai et la province du Guangdong mettent en place la norme Chine IV	10
La protection de l'environnement en Chine espère un renforcement de ses efforts grâce à son nouveau ministère	10
Hong Kong commande des filtres à particules et des analyseurs d'émissions	11
Le secrétaire aux Finances de Hong Kong propose des incitations pour véhicules propres	11
Le Kazakhstan fixe des délais d'application pour des normes d'émissions et de carburants	11
Du gazole à 10 ppm de soufre à Singapour d'ici 2011	11
Le Japon approuve un programme d'émissions renforcé afin de respecter le délai imposé par le Protocole de Kyoto	11
La Corée du Sud va créer un classement des véhicules neufs en fonction de leur consommation de carburant	11
La Thaïlande approuve des projets "Eco-car"	12
INTERNATIONAL	12
Action de l'OMI concernant les émissions des navires	12
RESUME DE RECHERCHES	12
Nouvelle réaction chimique pour la formation du smog	12
Impact de la qualité du biodiesel sur les émissions	13
Noir de carbone et réchauffement climatique	13
Pollution et santé	13
Propriétés des particules	14
Les mesures de PM1 fournissent des données de qualité de l'air plus utiles	14
Analyse des émissions en fonction des caractéristiques de conduite et des cycles d'essais	14
PROCHAINES CONFERENCES	14

EUROPE

Publication de la dernière version du document de comitologie concernant les normes Euro 5 et Euro 6

Bien que la publication formelle du document définitif de "comitologie" (règlement technique) concernant les normes Euro 5 et Euro 6 applicables aux véhicules légers soit encore à venir, la dernière version de ce document a été publiée par la Commission comme base de travail pour une réunion avec les Etats membres.

Aucun changement n'est à noter concernant les dates de mise en application, les valeurs limites, les facteurs de détérioration ou les valeurs limites seuils OBD (On-Board Diagnostics – systèmes de diagnostics embarqués) proposés antérieurement. Cependant, la nomenclature utilisée dans le tableau des certificats d'homologation a été modifiée. Ce tableau attribue une lettre (de A à Y) qui indique le statut précis de l'homologation, en tenant compte des combinaisons de variations dans les normes d'émissions (par exemple, avec ou sans mesure du nombre de particules), des variations dans les exigences OBD et les classes de véhicules. Auparavant, les termes Euro 5, Euro 5+, Euro 6- étaient utilisés pour décrire à la fois la norme OBD et les normes d'émissions. Dans un souci de clarification, ces termes ne sont maintenant utilisés que pour la norme OBD, les termes Euro 5a, 5b, 6a et 6b étant désormais employés pour les normes d'émissions. Les normes Euro 5a et Euro 6a excluent la méthode révisée de mesure des particules, les limites du nombre de particules et le test des véhicules à carburant alternatif à -7°C avec biocarburant. L'Euro 5b et l'Euro 6b par contre incluent ces points. L'Euro 5b s'appliquera à toutes les nouvelles homologations à partir du 1^{er} septembre 2011. L'application de l'Euro 5a et 6a cessera le 31 décembre 2012 pour toutes les immatriculations. Ceci concerne toutes les classes de véhicules – aucun délai supplémentaire d'application n'est prévu pour les véhicules plus lourds de classes N1 et N2.

D'autres clarifications concernent les essais en service des véhicules Euro 6a qui n'exigent pas de mesure du nombre de particules. On note aussi la formulation plus claire des exigences du système d'incitation du conducteur pour les systèmes utilisant des réactifs comme Adblue®, ainsi qu'un changement dans la partie du contrôle de performance OBD concernant le "ratio de performance pendant usage" (in-use performance ratio ou IUPR). Le document dans sa version actuelle est disponible sur le site :

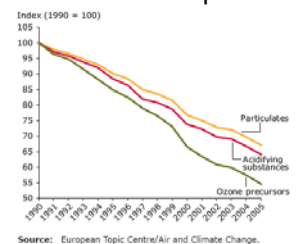
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/tcmv_meetings/written_procedures.htm.

Rapport de l'AEE sur les émissions provenant des transports

Le rapport annuel de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) sur les transports et l'environnement, publié le 3 mars 2008, indique que la politique de l'Union Européenne (UE) dans le domaine des transports doit agir sur l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre de ce secteur si l'UE veut atteindre ses objectifs climatiques et d'énergétique pour 2020.

Le rapport de l'AEE indique que les mesures de l'UE existantes et proposées, comme les cibles d'émissions de CO₂ pour les voitures, ne fourniront pas les réductions nécessaires. Si les émissions du secteur des transports avaient suivi la même tendance que celles de la société en général, les émissions totales de gaz à effet de serre au sein de l'UE-27 pendant la période 1990-2005 auraient diminué de 14% au lieu de 7,9%.

Cependant, en ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques et la qualité de l'air, le rapport indique que le secteur des transports, en particulier les transports routiers, "deviennent dans l'ensemble moins polluants grâce à des normes d'émissions de polluants atmosphériques de plus en plus strictes. Néanmoins, la population des grandes villes européennes continue à être exposée à d'importants risques sanitaires dus à la pollution atmosphérique". Entre 1990 et 2005, les émissions de substances acidifiantes ont diminué de 36%, les précurseurs d'ozone de 45% et les particules de 33%. L'importance croissante des émissions de navires est notée.



Selon le rapport, ces réductions peuvent "être largement attribuées aux avancées effectuées dans les technologies de post-traitement des gaz d'échappement ainsi qu'à une meilleure qualité de carburants depuis le début des années 90 (...). Les développements incluent les convertisseurs catalytiques trois-voies plus performants ainsi que les filtres à particules. Ces technologies sont en progrès constant à la fois en termes de performance et de coût. La réduction catalytique sélective (Selective Catalytic Reduction ou SCR), un système qui utilise l'urée pour réduire les émissions de NOx, est installée sur les poids lourds de manière plus courante. L'application de ces technologies est due au

durcissement progressif des normes d'émissions des véhicules routiers et non routiers. Ces normes d'émissions, les normes EURO, ont été l'outil le plus efficace pour réduire les émissions provenant du secteur des transports".

Source: Climate for a transport change. TERM 2007: indicators tracking transport and environment in the European Union; *EEA Report No 1/2008, 3 March 2008*, http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_1/en/EEA_report_1_2008_TERM.PDF.

Finalisation de la Directive de l'UE sur la qualité de l'air

La Commission européenne et le Conseil des ministres ont accepté les amendements à la Directive de l'UE sur la qualité de l'air, proposés par le Parlement européen en seconde lecture. Le résultat inclut une déclaration prévoyant de futurs travaux sur la réduction des émissions à la source.

La Directive introduit des limites de niveaux ambiants de PM_{2,5} à respecter d'ici 2015. Elle fixe un plafond de 25µg/m³ au niveau national et un taux moyen d'exposition de 20µg/m³ pour les zones urbaines. Les taux d'exposition dans ces zones devront être diminués de 20% d'ici 2020 par rapport aux données de 2010. La directive révisée offre aussi aux Etats membres une plus grande flexibilité pour la mise en conformité à certaines normes existantes de qualité de l'air. Les Etats de l'UE sont autorisés à reporter la mise en place des limites de concentrations jusqu'à mi-2011 pour les PM₁₀ et jusqu'en 2015 pour le NO₂.

La déclaration de la Commission concernant les mesures nécessaires pour réduire les émissions à la source faisait partie intégrante du compromis. Cette déclaration reconnaît la nécessité de réduire les émissions à la source et indique que des "progrès significatifs" ont déjà été réalisés dont : l'adoption des normes Euro 5 et Euro 6 pour les véhicules légers ; une proposition de la Commission sur la législation en matière d'émissions industrielles qui inclut les installations agricoles intensives et la combustion industrielle à plus petite échelle (c'est-à-dire, les révisions proposées à l'IPPC – ou PRIP, Prévention et réduction intégrées de la pollution) ; ainsi que la proposition de norme Euro VI pour les poids lourds. En 2008, la Commission prévoit de nouvelles propositions de législation pour réduire les plafonds nationaux d'émissions des Etats membres, réduire les émissions produites lors du remplissage des réservoirs des véhicules ainsi que la teneur en soufre des carburants, y compris des carburants marins. Un travail de préparation est également en cours pour rechercher des moyens de réduire les émissions des chaudières domestiques et des chauffe-eau ainsi que les émissions des engins mobiles non routiers.

Consultations sur les mesures de réduction des émissions au ravitaillement en carburant et du CO₂ des automobiles

La Commission européenne a publié un document de consultation sur l'introduction obligatoire de systèmes de récupération des vapeurs d'essence "Phase 2" afin de réduire les émissions de composés organiques volatils (COV) pendant le remplissage du réservoir des véhicules. La Phase 1 concernait les émissions de COV produites lors du stockage du carburant et de sa distribution aux stations-service. Le document de consultation note que l'éthanol contenu dans l'essence peut causer une pression de vapeur de carburant accrue et des émissions plus importantes de COV.

La Commission a aussi lancé une consultation sur certaines mesures auxiliaires qui devraient contribuer à une réduction supplémentaire de 10g/km de la cible de l'UE de 130g/km en moyenne de CO₂ pour les véhicules légers d'ici 2012. Cette consultation inclut d'éventuelles exigences d'indicateurs de changement de vitesse pour aider les automobilistes à effectuer les changements de vitesse au moment le plus efficace, ainsi que d'éventuelles exigences de tests pour évaluer l'efficacité des dispositifs de climatisation. Les options pour ces dernières incluent l'utilisation de la climatisation dans le cycle normal de tests des émissions, un cycle supplémentaire de tests en présence de radiation thermique ou une évaluation basée sur des éléments techniques.

Le Parlement européen en faveur d'incitations pour réduire les émissions

Le 11 mars 2008, le Parlement européen a adopté une résolution concernant une politique pour des transports durables. La résolution note que "les émissions nocives produites par les transports routiers ont diminué grâce aux innovations technologiques et aux efforts considérables fournis par l'industrie automobile (...) ce résultat a été obtenu plus particulièrement par l'introduction de convertisseurs catalytiques, de filtres à particules fines et d'autres technologies qui ont aidé à réduire les émissions de NO_x et de particules polluantes de 30 à 40% sur les 15 dernières années". Cependant la résolution note également que le trafic urbain génère 40% des émissions de CO₂ et 70% des émissions d'autres polluants automobiles, tout en mettant l'accent sur le fait que le secteur des transports doit réaliser l'objectif d'une réduction de ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% d'ici 2020. La résolution presse le Conseil et les Etats membres d'instaurer une fiscalité automobile fonction des émissions polluantes et de la consommation de

carburant et de réformer leurs systèmes fiscaux afin "d'offrir des incitations plus importantes en faveur des véhicules plus propres".

La sécurité maritime et le changement climatique en tête des priorités de la présidence française de l'UE

La France a annoncé que les initiatives liées à la sécurité maritime et au changement climatique occuperaient une place importante dans le programme sur les transports qu'elle prévoit de soutenir pendant sa présidence de l'Union européenne qui commence le 1^{er} juillet 2008. La France a aussi annoncé qu'elle fera pression sur ses partenaires de l'UE pour l'approbation d'une proposition visant à inclure le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émissions de carbone de l'UE.

Le ministère a présenté le programme de la France concernant le secteur des transports à la suite d'une réunion préliminaire entre le ministre français des transports, le commissaire européen au transport, M. Barrot, le ministre suédois des infrastructures et le ministre adjoint tchèque des transports. Ce sommet des transports avait été organisé afin de planifier une approche harmonisée des réformes législatives et politiques qui devraient être présentées pendant la présidence française et mises en place sous les présidences suivantes, suédoise et tchèque, en 2009. En tête des initiatives environnementales figure une nouvelle initiative pour des "transports verts" qui permettrait aux Etats membres de l'UE de mettre un frein à la pollution provenant du trafic paneuropéen de poids lourds et d'offrir de nouvelles incitations pour des projets de transports "intelligents". La France essaiera également de gérer au mieux la situation délicate suivante, à savoir comment concilier la relance du trafic aérien, et l'élargissement autorisé par l'accord législatif "Open Skies", et la réduction de l'impact du secteur de l'aviation sur le changement climatique, avec l'inclusion des émissions d'avions dans le système d'échange de quotas de l'UE.

Rapport de l'AEE sur les réussites écologiques dans le secteur des transports routiers

Un nouveau rapport préparé par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) passe en revue "les réussites au sein du secteur des transports routiers en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et les bénéfices associés". Le rapport explore six projets mis en place aux Pays-Bas, en République Tchèque et au Royaume-Uni qui ont aidé à réduire les émissions de gaz à effet de serre et ont par

conséquent contribué à la réalisation des cibles de l'UE concernant le changement climatique. Ces projets ont aussi aidé à améliorer la qualité de l'air et à réduire la pollution sonore. Les projets examinés comprennent le contrôle de la vitesse à Rotterdam, la zone de péage urbain à Londres, une zone environnementale à Prague, un centre de groupage pour le transport des matériaux de construction à Londres et l'utilisation de la vidéoconférence au Royaume-Uni. Le rapport complet peut être téléchargé gratuitement sur le site suivant: http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2008_2/en/Success-stories-Tech_2_2008_final.pdf.

L'AEE demande la suspension de la cible de biocarburants

Le comité scientifique de l'AEE demande la suspension de la cible, fixée par l'UE, d'utilisation de 10% de biocarburants par le secteur des transports d'ici 2020, et recommande une nouvelle étude complète sur les risques et les bénéfices environnementaux des biocarburants. Le comité scientifique de l'AEE a exprimé des inquiétudes concernant les bénéfices des biocarburants de 1^{er} génération, la quantité de terre arable disponible pour la production de bioénergie sans nuire à l'environnement, ainsi que le besoin potentiel de grandes quantités d'importations supplémentaires de biocarburants qui pourrait entraîner la destruction des forêts tropicales.

Des experts en matière de santé soutiennent l'interdiction du MMT au sein de l'UE

Le 24 avril 2008, 12 experts européens en matière de santé ont envoyé des lettres aux ministres de l'environnement et de la santé des Etats membres de l'UE pour soutenir l'interdiction du méthylcyclopentadiényl manganèse tricarbonyle (MMT) proposée par la députée européenne Corbey dans la Directive révisée sur les carburants. Ces lettres notent que "le manganèse est un neurotoxique reconnu. Les données disponibles suggèrent fortement que l'exposition au manganèse par inhalation et ingestion d'eau peut nuire au développement cérébral des enfants et détériorer de façon permanente le contrôle des moteurs et le comportement des adultes. En Italie et au Canada, l'exposition environnementale au manganèse du fait des émissions industrielles et automobiles a été liée à un risque accru de développer la maladie de Parkinson parmi les populations exposées". Les experts ont de plus souligné que la Déclaration de Brescia concluait que "les résultats présentés lors de cette réunion scientifique soulevaient de graves

inquiétudes sur la probabilité que les additifs pour essence à base de manganèse pouvaient, à grande échelle, nuire à la croissance et causer une toxicité neurologique de la même manière que les additifs à base de plomb, désormais interdits presque partout dans le monde".

L'Autriche va introduire des incitations pour l'Euro 6 et un système de bonus/malus pour les émissions de CO₂

A compter du 1^{er} juillet 2008, l'Autriche octroiera des incitations de 300€ aux voitures neuves émettant moins de 120g/km de CO₂ et de 200€ si les normes Euro 6 d'émissions de NOx sont également respectées. Il existera aussi une incitation générale de 500€ pour les véhicules hybrides et ceux fonctionnant au carburant E85, au méthane, au biogaz, à l'hydrogène ou au GPL. Les voitures neuves dont les émissions de CO₂ seront supérieures à 180g/km seront soumises, à partir de la même date, à une pénalité de 25€ par gramme de CO₂ au dessus de la limite. A partir du 1^{er} janvier 2010, ce seuil sera abaissé à 160g/km. L'Autriche déclare que ce système devrait influencer le marché tout comme le système incitant à s'équiper de filtres à particules depuis juillet 2005. La proportion de voitures nouvellement immatriculées équipées de FAP est passée de 8 à plus de 85% en décembre 2007.

L'annonce fait suite à la publication du rapport annuel de l'Umweltbundesamt (bureau pour l'environnement) autrichien sur les émissions de CO₂ des voitures neuves. Ceci a montré qu'en 2006 les voitures neuves en Autriche ont émis en moyenne 164g/km de CO₂, en augmentation par rapport à l'année précédente. Les diesels représentent 62% du marché et pour la première fois les émissions moyennes de CO₂ des diesels ont été légèrement supérieures à celles des autres véhicules, du fait d'une tendance à acquérir des véhicules plus grands et plus puissants.

En Autriche, les niveaux ambiants de particules dépassent déjà les limites annuelles

Les chiffres des émissions de particules pour les 100 premiers jours de 2008 sont très mauvais, selon une enquête menée par l'automobile club autrichien. La limite annuelle de 30 jours pendant lesquels les niveaux de PM10 peuvent être supérieurs à 50µg/m³ a déjà été dépassée à Graz et à Leibnitz. Les émissions sont également élevées à Klagenfurt, Innsbruck, Linz, Salzbourg et Vienne. Depuis le début de l'année, Graz a déjà enregistré 41 jours de dépassement.

Incitation britannique pour les camionnettes Euro 5

Le ministre britannique des Finances a fait d'un "monde écologiquement durable" un élément important de sa loi de finances 2008, présentée le 12 mars 2008. Les mesures incluent : une réforme de la fiscalité automobile pour encourager les consommateurs et les entreprises à utiliser des véhicules plus efficaces, des changements de fiscalité sur les carburants, ainsi qu'une proposition accordant une réduction de la taxe annuelle de circulation aux camionnettes conformes à l'Euro 5. La déclaration de loi de finances indique qu'une mesure sera introduite à compter du 1^{er} janvier 2009, accordant une réduction de la Vehicle Excise Duty (taxe annuelle de circulation) pour conformité anticipée des camionnettes diesel à la norme Euro 5, avant la mise en application obligatoire de celle-ci en 2011. Cette incitation sera accordée pour toute la durée de vie des véhicules.

Rapports belges sur les particules ultrafines

De nouvelles mesures effectuées par l'Institut flamand pour la recherche technologique (VITO) montrent que les mobylettes émettent plus de particules ultrafines que les camions. VITO a effectué des mesures sur une piste cyclable le long d'une route calme située à Geel, lui permettant de mesurer les quantités de particules ultrafines inhalées par les cyclistes lors du passage d'un camion ou d'une mobylette. Les mesures de VITO ont montré qu'un camion émettait 300000 particules ultrafines par cm³ mais qu'une mobylette deux-temps n'en émettait pas moins de 350000. Les valeurs mesurées sont dix fois plus élevées que celles constatées par des recherches néerlandaises publiées fin février. Ceci est peut-être dû au fait que les pistes cyclables néerlandaises sont bien plus coupées des routes ; plus un cycliste est proche de la source de pollution, plus son exposition aux particules ultrafines sera importante.

Un second rapport, commandité auprès du groupe Transport & Mobility Leuven (TML) par l'Institut flamand pour l'évaluation scientifique et technologique, lié au Parlement flamand, étudie le lien entre les particules fines, les voitures, la circulation et la santé. Ce rapport doit servir de base à une consultation publique sur le sujet. Certains des points clés contenus dans le rapport sont les suivants :

- les particules fines diminuent de trois ans l'espérance de vie ;
- la circulation est responsable d'un tiers des émissions de particules fines ;

- si toutes les voitures diesel européennes étaient remplacées par des voitures diesel équipées de filtres à particules, l'air flamand contiendrait 10% de particules fines en moins.

La ville de Lyon fixe des priorités environnementales pour l'acquisition de ses véhicules

La Communauté urbaine de Lyon, en France, a fixé des cibles environnementales qui constituent un élément clé de son dernier appel d'offres pour des camionnettes et camions légers devant être utilisés dans les communautés locales. L'appel d'offres fixe trois critères pour la sélection des fournisseurs. La performance écologique compte pour 50%, les considérations techniques (y compris la capacité, le confort et la motorisation) pour 25% et le coût d'ensemble sur trois ans pour 25%. Dans le critère environnemental, la réduction des émissions de CO₂, de PM et de NOx compte chacune pour 15% du total et la réduction des déchets/le recyclage pour 5%.

Rapport sur l'environnement dans les villes italiennes

L'agence italienne pour la protection de l'environnement (APAT) a publié son étude annuelle de l'environnement dans les villes de plus de 150000 habitants. Selon cette étude, les voitures ont été les principales responsables de la médiocre qualité de l'air dans 19 des 24 villes italiennes étudiées. Dans 11 villes, les voitures ont été responsables de plus de 50% des émissions dangereuses pour la santé humaine, ce chiffre passant à plus de 60% à Rome, Turin et Messine. Le rapport indique que les niveaux de NOx, de benzène et de CO ont tous augmenté. Les niveaux de PM10 qui passent pour responsables de plus de 8000 décès par an en Italie, ont baissé ces dernières années au niveau national mais sont toujours dangereusement élevés, selon le rapport. L'APAT rapporte également que plus de 10% des voitures sur les routes sont désormais conformes aux normes Euro 4, ce chiffre passant à près d'un quart de tous les véhicules dans la ville de Rome.

Le programme néerlandais de subventions pour retrofit atteint son plafond pour les véhicules les plus lourds

Le programme néerlandais de subventions pour le retrofit de filtres à particules sur les camions et les bus a atteint son plafond de 1000 véhicules dans la catégorie des véhicules les plus lourds. La réglementation de ces subventions, dont le budget total est de 34€ millions, a fixé pour 2008 une limite maximum de 1000 véhicules d'une puissance

supérieure à 225 kW. Au 7 février 2008, 1000 véhicules de cette catégorie avaient déjà été équipés en retrofit d'un filtre à particules. Il en résulte que les véhicules d'une puissance supérieure à 225kW n'ont plus droit à une subvention. Cependant, les camions et les bus en dessous de 225kW peuvent toujours demander une subvention pour le retrofit d'un filtre à particules en 2008.

La Roumanie va mettre en place une taxe automobile basée sur les émissions

La Roumanie a annoncé l'introduction, à compter du 1^{er} juillet 2008, d'une taxe annuelle révisée basée sur la pollution. Cette nouvelle taxe sera basée pour 30% sur les émissions de CO₂ et pour 70% sur les émissions polluantes des voitures conformes aux normes Euro 3 et Euro 4. Des taux sont aussi prévus pour les voitures Euro 5, hybrides et électriques. En ce qui concerne les voitures Euro 1, Euro 2 et hors norme Euro, la formule actuelle restera en place.

L'Allemagne annule l'introduction du carburant E10

Le ministre fédéral allemand de l'Environnement a annoncé que le pays ne poursuivrait pas son plan d'introduction obligatoire du mélange essence à 10% d'éthanol maximum (E10). La norme européenne actuelle EN228 ne permet que des mélanges à 5% d'éthanol maximum. L'introduction du B7 (gazole avec 7% de biodiesel) reste cependant un objectif.

L'association allemande des constructeurs automobiles, VDA, avait déclaré initialement que 189000 des véhicules construits par ses membres ne seraient pas compatibles avec l'E10, et avait supposé qu'appliqué à l'ensemble du marché, quelques 360000 véhicules seraient concernés. Cependant, après discussions avec l'association d'importateurs Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK), ce chiffre a été augmenté à plus de trois millions. Les automobilistes dont les véhicules ne sont pas compatibles avec l'E10 seraient obligés d'utiliser le grade d'essence Super Plus, à indice d'octane plus élevé, plus cher, et qui n'est pas mélangé.

Eurotunnel recherche des systèmes de dépollution retrofit pour ses locomotives de manœuvre

Eurotunnel, exploitant de la voie ferrée du tunnel sous la Manche entre la France et le Royaume-Uni, a publié un appel d'offres pour l'installation de dispositifs de réduction des émissions d'échappement sur neuf locomotives de manœuvre diesel en remplacement des systèmes d'échappement actuels, afin de respecter les spécifications européennes des

Phases IIIB/IV. Les nouveaux dispositifs seront installés sur les locomotives dans l'espace actuellement occupé par les systèmes d'échappement existants. Les moteurs utiliseront du gazole à ultrafaible teneur en soufre conforme à la norme européenne de gazole EN590.

AMERIQUE DU NORD

L'EPA annonce de nouvelles réglementations sur les émissions des locomotives et des moteurs diesel marins

L'agence américaine pour la protection de l'environnement (US Environmental Protection Agency ou EPA) a annoncé la dernière version de ses nouvelles normes d'émissions applicables aux locomotives et aux moteurs diesel marins. Selon l'EPA, ces normes réduiront jusqu'à 90% des émissions de PM et de NOx de ces moteurs. Ces nouvelles règles fixent des normes Tier 3 à court terme et des normes Tier 4 à plus long terme (2014/2015) pour les locomotives et les moteurs diesel marins neufs. Les normes Tier 4 reflètent la mise en place de technologies de post-traitement d'une haute efficacité. Les nouvelles règles durcissent également les normes d'émissions des locomotives et des gros moteurs diesel marins existants en cas de réusinage

A de rares exceptions près, les réglementations pour locomotives s'appliquent à toutes les locomotives diesel, y compris les locomotives neuves et les locomotives réusinées, à l'origine construites après 1972.

	PM g/bhp-hr	NOx g/bhp-hr	HC g/bhp-hr	Date d'application
Tier 3				
Locomotives de ligne	0,10	5,5	0,30	2012
Locomotives de manœuvre	0,10	5,0	0,60	2011
Tier 4				
Locomotives de ligne	0,03	1,3	0,14	2015
Locomotives de manœuvre	0,03	1,3	0,14	2015

Des normes séparées existent, applicables aux unités réusinées Tier 0, 1 et 2. La réglementation exige également un dispositif d'arrêt/marche automatique du moteur sur toutes les locomotives Tier 3 et Tier 4 neuves pour réduire les émissions se produisant lors du ralenti. Un système similaire doit aussi être installé sur toutes les locomotives existantes soumises aux nouvelles normes pour les moteurs réusinés.

Les réglementations concernant les moteurs diesel marins s'appliquent à la fois aux moteurs diesel marins neufs et aux moteurs diesel marins commerciaux réusinés, de plus de 600 kilowatt (kW) ou 800 chevaux (cv), et de cylindrée inférieure à 30 litres par cylindre.

La Catégorie 1 comprend les moteurs de capacité jusqu'à 7 litres par cylindre. Des normes d'émissions distinctes sont fixées pour trois fourchettes de puissance (<19kW, de 19 à 75kW et de 75 à 3700kW), subdivisées en cinq fourchettes de cylindrée. Les dates d'application pour les normes Tier 3 varient selon la fourchette de puissance et de cylindrée, et les normes et/ou les dates d'applications diffèrent selon qu'il s'agit de diesels marins commerciaux "de puissance standard" ou d'applications "de plaisance ou commerciales dont le rapport puissance/cylindrée est élevé". Les normes Tier 3 vont de 0,08 à 0,30g/bhp-hr pour les PM et de 4,0 à 5,6g/bhp-hr pour les HC+NOx.

La Catégorie 2 inclut les moteurs de 7 à 30 litres par cylindre. Pour les moteurs Tier 3, ceux-ci sont divisés en quatre classes (de 7 à <15, de 15 à <20, de 20 à <25 et de 25 à <30 litres/cylindre) avec des limites et des dates d'application distinctes. Les limites de PM sont de 0,10g/bhp-hr pour la plus petite catégorie et de 0,20g/bhp-hr pour les autres. Les limites de HC+NOx vont de 4,6 à 8,2g/bhp-hr.

Les moteurs de la Catégorie 3 (>30 litres/cylindre), utilisés principalement pour les navires de haute mer, feront l'objet d'une réglementation séparée.

Les exigences Tier 4 ne s'appliquent pas aux diesels marins de plaisance, contrairement aux normes Tier 3. Quant aux diesels marins commerciaux Tier 4, les exigences sont les mêmes pour les moteurs de Catégories 1 et 2 mais les catégories ne sont subdivisées que selon le critère de puissance, même s'il existe quelques variations et options pour les moteurs de plus grande cylindrée et des options pour les autres catégories.

Stratégie portuaire de l'EPA

L'EPA américaine a dévoilé un nouveau plan stratégique pour des ports durables. La stratégie de l'EPA se concentre sur six thèmes dont la qualité de l'air propre et l'environnement au niveau national. L'EPA suggère de travailler conjointement avec les autorités portuaires, leurs partenaires commerciaux et les autres secteurs de l'industrie des transports afin de quantifier et de réduire les émissions polluantes de toutes les sources présentes dans la chaîne logistique du transport maritime. Le document de stratégie propose de développer une série d'objectifs de réduction par étapes des émissions dans les principaux ports. Il est aussi suggéré que les états instaurent de nouveaux fonds de financement afin d'aider les petits propriétaires exploitants d'engins diesel à financer la modernisation ou le remplacement des moteurs plus anciens et plus polluants. La stratégie de l'EPA complète les directives sur les ports durables publiées par l'association américaine des

autorités portuaires. L'EPA déclare que ses bureaux régionaux travailleront en association avec les ports individuellement afin d'aborder les impacts environnementaux et les opportunités spécifiques des ports dans différentes parties du pays. Les détails sont disponibles sur : www.epa.gov/sectors/ports.

Pièces de rechange pour les systèmes de dépollution des motocycles californiens

Le bureau de ressources en air de Californie (California Air Resources Board ou CARB) propose de nouvelles réglementations pour les pièces de rechange des systèmes de dépollution des motocycles. Actuellement, les fabricants de pièces de rechange ayant un impact sur le niveau des émissions doivent effectuer des tests montrant que les émissions des véhicules restent en dessous des normes applicables. Avec les normes d'émissions plus strictes, les technologies de dépollution comme les catalyseurs sont devenues de plus en plus courantes sur les motocycles routiers. En conséquence, la vente de systèmes d'échappement de deuxième monte – en particulier les systèmes personnalisés – pour utilisation sur des motocycles équipés de catalyseurs peut ne plus être légale en Californie si elle implique le retrait d'une pièce critique au dispositif de dépollution. Les procédures proposées seront basées sur le protocole de validation existant du CARB. Elles ont pour but de s'assurer que même si les pièces critiques de dépollution, tels les convertisseurs catalytiques et les sondes à oxygène, seront remplacées quand le motocycle est relativement neuf, les pièces de rechange seront aussi fiables et durables que celles certifiées par le constructeur de motocycles.

Pour les tests d'émissions, le fabricant doit choisir un motocycle représentant le "cas le plus défavorable" pour chaque famille de moteur (le motocycle le plus lourdement chargé, le ratio vitesse du moteur/vitesse du véhicule le plus élevé et les plus importantes ventes projetées pour le système de remplacement). La pièce d'après-vente doit être installée sur ce motocycle et soumise à des tests de durabilité pour déterminer les facteurs de détérioration et la conformité aux normes d'émissions.

La Californie modifie ses exigences ZEV

Le CARB a réduit de 70% les exigences californiennes concernant le nombre de véhicules strictement à zéro émission (Zero Emissions Vehicles ou ZEV) pour trois ans à partir de 2012, mais a fixé une obligation séparée pour les hybrides.

Le CARB a voté la réduction du nombre de véhicules strictement ZEV que doit produire l'industrie, à 7500

pour les trois ans entre 2012 et 2014. Il avait été exigé précédemment, en 2003, d'en produire 25000 pendant la même période. Les scientifiques du CARB avaient proposé un chiffre de seulement 2500. Environ 60000 "véhicules partiellement à zéro émission équipés de technologies avancées" (advanced technology partial zero emissions vehicles ou AT-PZEV), comprenant les hybrides rechargeables et les véhicules fonctionnant au GNV, viendront compenser la réduction du nombre de véhicules strictement ZEV, selon le bureau.

Le CARB a aussi annoncé qu'il réorganiserait et simplifierait dans l'année qui vient les programmes californiens des véhicules à faibles émissions, des ZEV et des émissions de gaz à effet de serre.

Le CARB durcit la norme de qualité de l'air ambiant pour le NO₂

Le 20 mars 2008, a pris effet en Californie la nouvelle norme de qualité de l'air ambiant pour le dioxyde d'azote. Le CARB avait approuvé les recommandations de ses équipes et du personnel de l'Office of Environmental Health Hazard Assessment (bureau d'évaluation des dangers de l'environnement sur la santé) de réduire la norme existante moyenne horaire pour le NO₂ de 0,25 ppm à 0,18 ppm à ne pas dépasser et a établi une nouvelle norme moyenne annuelle de 0,03 ppm à ne pas dépasser.

L'EPA modifie la norme pour l'ozone

L'EPA américaine a annoncé que la norme de qualité de l'air ambiant pour l'ozone sur huit heures allait être réduite à 0,075 ppm (75 parties par milliard (ppb)). La norme était auparavant de 80 ppb, mais le fait d'arrondir les chiffres permettait en fait des niveaux allant jusqu'à 84 ppb. Le Clean Air Scientific Advisory Committee (comité de conseillers scientifiques pour un air pur) de l'EPA avait recommandé un niveau de 60 à 70 ppb pour la nouvelle norme, le niveau le plus faible étant suggéré pour les enfants qui sont plus vulnérables à la pollution à l'ozone. Le comité avait aussi pressé l'EPA de fixer une norme d'ozone distincte pour protéger la flore. En annonçant la nouvelle norme, le responsable de l'EPA, M. Stephen Johnson, a demandé une modernisation du Clean Air Act afin de prendre en compte les coûts, les bénéfices et la faisabilité ; actuellement, la loi ne peut pas prendre ces facteurs en considération, mais seulement le facteur scientifique.

L'EPA annonce des subventions pour les projets de diesels propres

L'EPA américaine a annoncé que presque 50\$ millions (32€ millions) de subventions seront

disponibles pour financer des projets de diesels propres afin de réduire les émissions des 11 millions de moteurs diesel du parc automobile national. Les fonds seront gérés par la National Clean Diesel Campaign (campagne nationale pour des diesels propres) de l'EPA et son réseau de 7 "collaborateurs", comprenant des bureaux régionaux de l'EPA avec des partenaires des secteurs public et privé.

Les subventions ciblent principalement les bus scolaires et les navettes, les camions poids moyens et lourds, les moteurs marins, les locomotives et les moteurs non routiers. Les bénéficiaires des subventions peuvent utiliser des technologies de retrofit et de réduction du ralenti approuvées par l'EPA, les nouvelles versions de moteurs certifiés par l'EPA, le remplacement des véhicules ou des engins ainsi que des carburants plus propres. Les subventions peuvent être accordées aux gouvernements des états, locaux, régionaux et tribaux, aux organisations à but non lucratif et aux institutions travaillant dans les domaines des transports, de l'éducation et de la qualité de l'air.

L'EPA va publier une proposition concernant les émissions de gaz à effet de serre

Le 27 mars 2008, l'EPA américaine a annoncé qu'elle publierait au printemps une Advanced Notice of Proposed Rulemaking (notification anticipée de proposition de réglementation) dans le but d'obtenir la contribution du public sur la pertinence de réglementer ou non les émissions de gaz à effet de serre (GES) des sources mobiles et stationnaires. L'EPA présentera des données scientifiques et demandera des commentaires sur les effets quantifiables des émissions de GES. Les Etats-Unis avaient précédemment bloqué les plans de la Californie d'instaurer son propre système pour réduire les émissions de GES. La loi californienne aurait obligé les constructeurs à produire des voitures plus économes en carburant à partir de 2009.

Etude californienne sur l'exposition aux particules diesel

Une étude complète portant sur l'évaluation des risques sanitaires, publiée par le CARB, indique que les résidents de la région de West Oakland en Californie sont exposés à des concentrations ambiantes de particules diesel presque trois fois supérieures aux concentrations ambiantes moyennes de fond enregistrées par le district chargé de la gestion de la qualité de l'air dans la baie de San Francisco. Les particules diesel émises par les camions circulant sur les autoroutes à proximité ainsi

que le trafic maritime dans la baie de San Francisco représentent un risque potentiel accru de cancer pour la communauté de West Oakland, selon le rapport.

Alors que les camions diesel sont en majorité responsables du risque à West Oakland, avec environ 850 cas de cancer potentiel par million d'habitants ou 70%, les opérations portuaires présentent un risque de développer un cancer potentiel estimé à 200 cas supplémentaires de cancer par million, soit environ 15% du total. Les émissions des dépôts ferroviaires représentent un risque de cancer potentiel d'environ 40 cas supplémentaires de cancer par million ou moins de 5%, et les 10% restants proviennent d'une variété de sources diesel comme les trains de passagers et les projets de construction.

Source: Diesel Particulate Matter Health Risk Assessment Study for the West Oakland Community: Preliminary Summary of Results.

Décision d'une cour américaine contre la Californie concernant les émissions des moteurs auxiliaires de bateaux

La Cour d'appel fédérale américaine a confirmé un jugement selon lequel la Californie n'avait pas autorité pour imposer des réglementations limitant les émissions des moteurs auxiliaires des bateaux circulant à moins de 24 milles marins des côtes californiennes. Cette décision signifie que la Californie aurait besoin de l'approbation de l'EPA américaine avant de mettre en place une telle réglementation. La réglementation californienne, qui avait pris effet le 1^{er} janvier 2007, exigeait que les navires de haute mer utilisent un carburant à faible teneur en soufre pour leurs moteurs auxiliaires lorsqu'ils circulaient près des côtes californiennes.

Les ferries new-yorkais vont utiliser du gazole à ultrafaible teneur en soufre

Le conseil municipal de la ville de New York a publié une loi locale exigeant que tous les ferries dont la ville est propriétaire, ou qui sont exploités par celle-ci ou pour son compte, utilisent du gazole à ultrafaible teneur en soufre d'ici le 1^{er} juillet 2008. Cette nouvelle loi instaure également un programme permanent de modernisation des moteurs de ferries avec utilisation des meilleures technologies disponibles ("best available technology" ou BAT). Ce programme exige que deux ferries utilisent une BAT d'ici le 1^{er} juillet 2008 et que tous les ferries soient ainsi équipés au 1^{er} janvier 2011.

Les meilleures technologies disponibles de retrofits de systèmes d'échappement sont aussi exigées. Ceci se fera sur la base d'un programme qui sera soumis au conseil municipal d'ici le 1^{er} juillet 2009. Si la réussite d'une installation en retrofit sur un ferry urbain est

confirmée, alors ce programme de retrofit sera modifié afin d'équiper au plus tôt tous les ferries en retrofit.

Les ferries diesel neufs devront être conformes aux normes actuelles de qualité de l'air de l'EPA, et au minimum aux normes marines Tier 2. Les ferries toujours en exploitation 30 ans après leur mise en service ou sept ans après l'installation d'une BAT et qui ne peuvent pas être équipés en retrofit, ni modernisés ou remotorisés afin de respecter les normes Tier 2, devront être remplacés.

AMERIQUE DU SUD

En Colombie, la compagnie publique pétrolière accepte de distribuer du gazole plus propre dans la capitale

A l'occasion de la journée annuelle sans voitures de la ville de Bogota en Colombie, le ministre colombien de l'Environnement, le président de la compagnie publique pétrolière EcoPetrol, ainsi que le maire de la capitale ont signé un nouvel accord concernant le gazole propre. L'accord exige d'EcoPetrol de réduire la concentration de soufre dans le gazole vendu à Bogota à moins de 500 ppm d'ici le 1^{er} juillet 2008 et à 50 ppm ou moins d'ici le 1^{er} janvier 2010. Actuellement, le gazole vendu dans la capitale contient un niveau de soufre de 1000 ppm. Dans le reste du pays, le gazole contient des niveaux de soufre pouvant aller jusqu'à 4000 ppm. Du fait que les plans de modernisation des raffineries devraient prendre des années, EcoPetrol prévoit initialement d'importer du gazole à faible teneur en soufre pour le mélanger à celui produit en Colombie. Le conseil municipal de Bogota, quant à lui, a accepté d'accélérer le retrait de la circulation des véhicules âgés et d'intensifier la mise en application des limites de pollution par les industries. Bogota souffre de smog chronique qui, selon des responsables environnementaux, est causé à la fois par les véhicules diesel et par des sources fixes comme les usines utilisant le charbon comme combustible. Beaucoup des camions et des bus de la ville sont vieux de plusieurs décennies et sont équipés de moteurs moins efficaces, en particulier à 2640m au dessus du niveau de la mer, l'altitude de Bogota.

Le ministère fédéral de l'Environnement et la compagnie EcoPetrol travaillent aussi à la distribution de gazole plus propre dans les autres villes, à commencer par Medellin, la deuxième plus grande ville du pays. De plus, le ministère de l'Environnement a déclaré qu'il améliorerait également le réseau de contrôle de la qualité de l'air et qu'à partir de janvier 2008, les motocycles ont été soumis à de nouvelles limites de pollution. Le premier rapport national sur la qualité de l'air en Colombie, publié en février, a

indiqué que l'amélioration de la qualité de l'air était "une priorité" pour le ministère. Le rapport, produit par l'institut d'hydrologie, de météorologie et d'études environnementales du gouvernement, a constaté que les microparticules étaient les polluants les plus nocifs pour la santé des colombiens. Parmi les dix sites du pays enregistrant les niveaux les plus élevés de pollution aux particules, huit se trouvent à Bogota et les deux autres à Medellin, selon le rapport.

ASIE-PACIFIQUE

Shanghai et la province du Guangdong mettent en place la norme Chine IV

Shanghai serait en train d'accélérer la mise en place des exigences chinoises en matière d'émissions en vue de l'Exposition universelle de Shanghai en 2010. Les véhicules neufs commercialisés dans la région devront désormais être conformes à la norme d'émissions Chine IV – basée sur les normes d'émissions Euro 4 – à partir de fin 2009. La province de Guangdong cessera de délivrer des vignettes aux véhicules ne respectant pas les normes d'émissions nationales Phase III à compter du 1^{er} juillet 2008, et prévoit l'introduction des normes Phase IV pour les véhicules circulant dans la région très développée et plus polluée du delta de la rivière des Perles. La norme Chine IV doit entrer en vigueur au niveau national en juillet 2010 pour les véhicules légers et en janvier 2010 pour les poids lourds. Pékin a mis en place un programme d'application accélérée, exigeant la norme Chine IV pour les véhicules légers diesel en janvier 2007, les véhicules légers essence en mars 2008 et les poids lourds en janvier 2008.

La protection de l'environnement en Chine espère un renforcement de ses efforts grâce à son nouveau ministère

Le bureau pour la protection de l'environnement en Chine a été promu au rang d'agence de niveau ministériel, ce qui lui confère une plus grande autorité et accentue le fait que le gouvernement central considère la protection de l'environnement comme un élément clé du succès continu du pays, selon des officiels gouvernementaux. L'agence, qui est chargée de gérer les défis stratégiques nationaux associés à la protection de l'environnement et à la réparation des dégâts environnementaux, n'a pas été dotée de la même autorité en matière de politique ou de planification qu'un ministère de plus haut niveau.

Hong Kong commande des filtres à particules et des analyseurs d'émissions

Hong Kong équipe plus de 2500 bus de filtres à particules diesel dans le cadre du premier programme de retrofit diesel à grande échelle de la ville. A partir du printemps 2008, des filtres seront installés sur les véhicules exploités par les quatre plus importantes compagnies de bus - Kowloon Motor Bus, Citybus, New World First Bus Services et New Lantao Bus.

Parallèlement, le département de la protection de l'environnement de Hong Kong a commandé des systèmes portables de mesure des émissions gazeuses et des particules. Ce matériel sera utilisé afin de développer une base de données sur les émissions produites pendant l'utilisation des véhicules essence et diesel, légers et lourds. L'objectif est de modéliser les émissions des véhicules pour compiler des inventaires de véhicules et d'effectuer des évaluations de l'impact sur l'environnement.

Le secrétaire aux Finances de Hong Kong propose des incitations pour véhicules propres

Dans sa déclaration de budget devant le conseil législatif de la région administrative spéciale chinoise de Hong Kong, le secrétaire aux Finances, M. John Tsang, a proposé des réductions de la taxe à l'immatriculation pour les véhicules utilitaires conformes aux normes d'émissions Euro V, avec un rabais fiscal de 30%, 50% ou 100% selon la catégorie du véhicule. Il y aurait aussi une réduction du taux d'imposition du gazole Euro V pendant deux ans ainsi qu'une déduction de l'impôt sur les bénéfices, de 100% des capitaux investis dans des équipements et engins industriels écologiques pour la première année d'acquisition.

Le Kazakhstan fixe des délais d'application pour des normes d'émissions et de carburants

Le Kazakhstan a établi un programme d'amélioration de ses normes en matière d'émissions et de carburants. La norme Euro 2 sera mise en place le 1^{er} janvier 2009, une fois la modernisation de toutes les principales raffineries achevée. La norme Euro 3 suivra le 1^{er} janvier 2011 et l'Euro 4 en 2014.

Du gazole à 10 ppm de soufre à Singapour d'ici 2011

Le journal de Singapour, *The Straits Times*, relate que le pays prépare l'introduction de gazole Euro 5 (10 ppm de soufre) d'ici fin 2011. Actuellement, les trois

principaux raffineurs de pétrole de Singapour – Singapore Refining Corporation, Shell et ExxonMobil – produisent du carburant à 50 ppm de soufre. Environ 20% du million de voitures (approximatif) circulant dans le pays fonctionneraient au gazole, la majorité de ces véhicules étant des taxis. Actuellement, Singapour taxe lourdement les voitures diesel afin de diminuer leur utilisation, mais dans son premier budget du 15 février 2008, le ministre des Finances, M. Tharman Shanmugaratnam, a réduit les taxes spéciales pour les voitures utilisant le gazole actuel Euro 4 (50 ppm de soufre), reconnaissant ainsi les améliorations des niveaux d'émissions. Le rapport suggère que la taxe pourrait tout simplement être abandonnée lorsque l'Euro 5 entrera en vigueur.

Le Japon approuve un programme d'émissions renforcé afin de respecter le délai imposé par le Protocole de Kyoto

Le cabinet du Premier ministre a approuvé des plans pour renforcer les efforts volontaires du Japon de réduction des émissions de gaz à effet de serre afin d'aider le pays à respecter les engagements qu'il a pris en ratifiant le Protocole de Kyoto (d'ici 2012, une réduction de 6% par rapport aux niveaux de 1990) et de préparer l'après Kyoto. Ces plans demandent, entre autres, une amélioration de la consommation de carburant des véhicules et une réduction des émissions produites par les transports publics. De plus, ils pressent le gouvernement et les entreprises d'étudier des systèmes d'échanges de droits d'émission à l'intérieur du pays ainsi qu'une fiscalité environnementale. Ce serait la première fois que le Japon modifie son programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mis en place en 2005 dans le cadre du Protocole de Kyoto ; avec le plan actuel cependant, il est estimé que les émissions dépasseront la cible de 2012 de 22 à 38 millions de tonnes.

La Corée du Sud va créer un classement des véhicules neufs en fonction de leur consommation de carburant

A partir d'août 2008, la Corée du Sud va imposer un classement des véhicules neufs en fonction de leur consommation de carburant, dans le cadre d'un effort pour améliorer les économies de carburant et réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'efficacité énergétique d'un véhicule sera notée sur une échelle de 1 à 5, 5 représentant la meilleure note, afin de fournir aux acheteurs plus d'informations sur la consommation de carburant.

La Thaïlande approuve des projets "Eco-car"

La Thaïlande a approuvé trois projets proposés par Mitsubishi, Toyota et Tata pour construire des voitures "Eco-car" dans le royaume. Les voitures produites seront conformes aux "normes d'émissions européennes les plus strictes" et fonctionneront avec un carburant contenant 20% d'éthanol. Mitsubishi produira 107000 voitures par an à partir de 2010. Toyota Motors produira 100000 voitures par an, la production démarrant en 2012. Tata Motors fabriquera aussi 100000 voitures par an à compter de 2010. La Thaïlande a offert aux constructeurs automobiles de généreuses réductions fiscales et autres incitations pour produire des voitures "vertes". Le pays est déjà le plus gros producteur mondial de camionnettes, avec une production annuelle de 900000 unités.

INTERNATIONAL

Action de l'OMI concernant les émissions des navires

Le 4 avril 2008, le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (OMI) des Nations Unies a approuvé des réductions d'émissions de NOx ainsi que de nouvelles limites de soufre pour les carburants marins afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques. Les réglementations seront formellement adoptées à l'automne.

Des réductions progressives des émissions de NOx des moteurs marins ont été approuvées. La limite actuelle serait réduite en 2011 pour les navires neufs, et une autre limite appliquée pour les navires construits à partir du 1^{er} janvier 2016 ; ces limites cependant ne seraient applicables que lorsque les navires circuleraient dans les zones de contrôle d'émissions. Ces révisions permettront de désigner le type d'émissions à contrôler dans une zone de contrôle d'émissions donnée : les SOx et les particules, ou bien les NOx, ou bien ces trois types d'émissions. Les propositions soumises à l'OMI devraient démontrer la nécessité d'empêcher, de réduire et de contrôler l'un ou l'autre ou bien les trois types d'émissions de navires. Actuellement les zones de contrôle d'émissions ne contrôlent que les émissions de soufre (les "Sulfur Emission Control Areas" ou SECA).

La norme Tier I de 17g/kWh de NOx s'applique aux moteurs diesel installés sur les navires construits entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} janvier 2011. Ceci représente la norme existante de l'Annexe VI de la Convention MARPOL. Pour les exigences Tier II, les niveaux d'émissions de NOx d'un moteur diesel

installé sur un navire construit à partir du 1^{er} janvier 2011 seraient réduits à 14,4g/kWh. Pour la norme Tier III, les niveaux d'émissions de NOx d'un moteur diesel installé à partir du 1^{er} janvier 2016 seraient réduits à 3,4g/kWh, lorsque le navire circule dans les zones désignées "Zones de contrôle d'émissions". En dehors de ces zones, les limites Tier II seraient applicables. Une limite d'émissions de NOx de 17,0g/kWh a été approuvée pour les moteurs diesel existants de plus de 5000kW et ≥90litres/cylindre installés sur les navires construits entre le 1^{er} janvier 1990 et le 1^{er} janvier 2000. Des amendements au Code technique sur les NOx ont aussi été approuvés. Ceux-ci comprennent un nouveau Chapitre 7 basé sur l'approche qu'il a été convenu d'adopter pour la réglementation des NOx des moteurs existants (pré-2000), des dispositions pour la mesure directe et le contrôle, une procédure de certification pour les moteurs existants ainsi que des cycles d'essais applicables aux moteurs Tier II et Tier III.

Les révisions des teneurs en soufre signifieront que dans les SECA – actuellement la mer Baltique et la mer du Nord – la limite de soufre dans le carburant sera réduite de 1,5% actuellement à 1% à compter du 1^{er} mars 2010 et à 0,1% à partir du 1^{er} janvier 2015. Il est prévu pour l'avenir de désigner de nouvelles SECA dans les régions côtières. Environ les deux tiers des 50000 navires de la flotte mondiale sont exploités dans des zones côtières. A partir du 1^{er} janvier 2012, la limite mondiale de soufre sera réduite de 4,5 à 3,5% pour tous les carburants marins, et abaissée à 0,5% d'ici 2020. Une étude de faisabilité devra être effectuée avant 2018. Si les conclusions de cette étude sont négatives, la date d'application sera reportée au 1^{er} janvier 2025. Les changements dans le carburant entraîneront une utilisation accrue de distillats moyens au lieu des carburants plus lourds et à plus forte teneur en soufre.

RESUME DE RECHERCHES

Nouvelle réaction chimique pour la formation du smog

Des chercheurs de l'université de Californie à San Diego ont découvert qu'une réaction chimique se produisant dans l'atmosphère des grandes villes, et jugée auparavant sans importance pour la pollution atmosphérique urbaine, contribue en fait de manière significative à l'ozone urbain, composant principal du smog. L'équipe a constaté lors d'expériences en laboratoire qu'une réaction chimique considérée précédemment sans importance pouvait jouer un rôle important dans la production de radicaux OH urbains. Les mesures qu'ils ont effectuées suggèrent que ce

taux de production de radicaux OH survient dix fois plus rapidement qu'estimé auparavant.

Sources:

Li et al, Atmospheric Hydroxyl Radical Production from Electronically Excited NO₂ and H₂O, *Science* 319 (5870), 1657, [doi: 10.1126/science.1151443](https://doi.org/10.1126/science.1151443)

Wennberg and Dabdub, Rethinking Ozone Production, *Science* 319 (5870), 1624, [doi: 10.1126/science.1155747](https://doi.org/10.1126/science.1155747)

Impact de la qualité du biodiesel sur les émissions

Selon un nouveau rapport de recherche préparé par le Desert Research Institute du Nevada aux Etats-Unis, les études qui montrent les bénéfices du biodiesel ne simulent pas les conditions réelles de conduite. Les chercheurs ont contrôlé la performance sur route de 200 bus scolaires utilisant du gazole normal et ensuite un mélange à 20% de biodiesel. Selon eux, les résultats montrent que la qualité du biodiesel a un impact majeur sur les émissions, mais qu'il n'est pas possible de prédire les niveaux de pollution uniquement d'après les études en laboratoires. Les auteurs mettent l'accent sur l'importance d'utiliser un carburant de bonne qualité et demandent des tests plus stricts.

Source: Mazzoleni et al., A case study of real-world tailpipe emissions for school buses using a 20% biodiesel blend. *Science of the Total Environment*. 385 (1-3): 146-159 (2007).

Dans un autre rapport, des chercheurs de la Woods Hole Oceanographic Institution aux Etats-Unis ont constaté que beaucoup de mélanges locaux de biodiesel ne contenaient pas la quantité affichée de biocarburant. Les chercheurs ont trouvé que la teneur réelle en biodiesel des carburants B20 allait de 10 à 74% de biocarburant.

Source: Reddy et al, Determination of Biodiesel Blending Percentages Using Natural Abundance Radiocarbon Analysis: Testing the Accuracy of Retail Biodiesel Blends; *Environmental Science and Technology*, [doi: 10.1021/es071814j](https://doi.org/10.1021/es071814j)

Noir de carbone et réchauffement climatique

Le noir de carbone a un effet réchauffant sur l'atmosphère trois à quatre fois plus important qu'on ne l'estime couramment, selon une nouvelle étude publiée en ligne dans le journal *Nature Geoscience*. Selon les chercheurs, l'effet réchauffant des suies et autres formes de noir de carbone pourrait être équivalent à 60% de celui du CO₂ actuellement. Les chercheurs ont aussi noté que l'atténuation de ces émissions aurait des bénéfices immédiats pour la société, ajoutés à l'effet à long terme de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Selon les chercheurs, l'élimination du noir de carbone fournit un retour sur investissement quasi instantané. Les particules de noir de carbone ne restent en

suspension dans l'atmosphère que quelques semaines au plus, comparées au dioxyde de carbone qui reste pendant plus d'un siècle. De plus, les technologies capables de réduire de manière substantielle les émissions de noir de carbone existent déjà sous forme de produits disponibles à la vente.

Source: Ramanathan & Carmichael, Global and regional climate changes due to black carbon; *Nature Geoscience*, March 2008.

Pollution et santé

L'inhalation de fumées d'échappement diesel déclenche dans le cerveau une réponse au stress, selon un papier préparé par l'université Zuyd aux Pays-Bas et les universités d'Umea en Suède et d'Edimbourg en Ecosse. Les chercheurs ont exposé dix volontaires à des fumées d'échappement diesel diluées, à des niveaux typiques de ceux que l'on peut rencontrer sur une route à forte densité de trafic, et ont comparé les résultats du contrôle de l'activité cérébrale à ceux constatés après une exposition à un air filtré. Les chercheurs déclarent que des recherches supplémentaires sont nécessaires pour déterminer si les nanoparticules des fumées d'échappement diesel jouent un rôle direct sur cet effet et pour définir les voies précises impliquées.

Source: Cruts et al, Exposure to diesel exhaust induces changes in EEG in human volunteers; *Particle and Fibre Toxicology* 2008, 5:4, [doi: 10.1186/1743-8977-5-4](https://doi.org/10.1186/1743-8977-5-4).

Des souris gravides ont été exposées à un taux de 19mg/m³ de particules d'échappement diesel pendant les jours 9 à 19 de gestation et à raison d'une heure par jour. Les chercheurs ont constaté que peu de temps après la naissance, le poids des nouveau-nés exposés aux particules était légèrement inférieur à celui de la progéniture non exposée. Cette différence augmentait pendant la période d'allaitement, si bien qu'au sevrage le poids de la progéniture exposée aux particules était bien en dessous de celui de la non-exposée. Les chercheurs concluent que la taille des particules ainsi que leur composition chimique jouent peut-être un rôle important dans les effets biologiques observés.

Source: Hougaard et al, Effects of prenatal exposure to diesel exhaust particles on postnatal development, behavior, genotoxicity, and inflammation in mice; *Particle and Fibre Toxicology* 2008, 5:3, [doi: 10.1186/1743-8977-5-3](https://doi.org/10.1186/1743-8977-5-3).

Une nouvelle étude rapporte que les enfants des centres-villes souffrant d'asthme peuvent être particulièrement vulnérables à la pollution atmosphérique à des niveaux inférieurs aux normes actuelles de qualité de l'air. Les effets à court terme des niveaux de pollution extérieure sur les symptômes d'asthme et la fonction pulmonaire chez les enfants ont été étudiés avec le soutien des National Institutes of Health et de l'EPA américaine.

Source: O'Connor et al., Acute respiratory health effects of air pollution on asthmatic children in US inner cities, *Journal of Allergy and Clinical Immunology* 2008, doi: [10.1016/j.jaci.2008.02.020](https://doi.org/10.1016/j.jaci.2008.02.020).

Une étude provenant de Taiwan examine la relation entre la pollution atmosphérique du trafic et le développement de la leucémie chez l'enfant. Les résultats ont montré qu'il y avait un lien significatif entre l'exposition aux polluants provenant des échappements automobiles et le risque de leucémie chez les jeunes enfants, après avoir contrôlé la présence éventuelle de facteurs parasites. Les chercheurs ont conclu qu'il était nécessaire d'effectuer des études supplémentaires sur le rôle de la pollution atmosphérique du trafic dans l'étiologie de la leucémie de l'enfant.

Source: Weng et al, Childhood leukaemia development and correlation with traffic air pollution in Taiwan using nitrogen dioxide as an air pollutant marker; *Journal of Toxicology and Environmental Health Part A*, 2008; 71(7):434-8.

Propriétés des particules

Un papier préparé par le CARB et l'université de Californie du sud examine les propriétés physiques des particules émises par les poids lourds diesel équipés de technologies de réduction des émissions de PM et de NOx.

Source: Biswas et al, Physical properties of particulate matter (PM) from late model heavy-duty diesel vehicles operating with advanced PM and NO_x emission control technologies, *Atmospheric Environment*, doi:[10.1016/j.atmosenv.2008.03.007](https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2008.03.007).

Une nouvelle étude compare les effets oxydants sur l'ADN de particules prélevées sur une route à forte densité de trafic à Copenhague au Danemark, aux effets des matériaux standard de référence (SRM). Les résultats montrent que les particules de rue authentiques et les SRM diffèrent dans leur capacité à oxyder l'ADN dans un environnement acellulaire, alors que les expériences par culture cellulaire indiquent que les préparations de particules donnent une altération similaire du niveau d'endommagement de l'ADN et de petites différences de cytotoxicité. Les auteurs déclarent que même si l'on ne peut pas écarter l'hypothèse que les SRM et les particules de rue authentiques peuvent provoquer des effets différents dans les modèles d'expériences sur animaux, leur étude indique qu'au niveau cellulaire, les matériaux de référence représentent des substituts adéquats pour l'étude des particules de rue.

Source: Danielsen Loft & Moller DNA damage and cytotoxicity in type II lung epithelial (A549) cell cultures after exposure to diesel exhaust and urban street particles, *Particle and Fibre Toxicology* 2008, 5:6, doi: [10.1186/1743-8977-5-6](https://doi.org/10.1186/1743-8977-5-6).

Les mesures de PM1 fournissent des données de qualité de l'air plus utiles

Des recherches utilisant des données couvrant plus de 6000 échantillons de particules provenant d'une

diversité d'environnements, ont examiné si les mesures des niveaux de PM1 et de PM10 favorisaient une meilleure distinction entre les différents types de sources de pollution. Les recherches ont constaté que les données de PM2,5 étaient plus difficiles à interpréter, du fait qu'elles incluaient des particules provenant à la fois de processus mécaniques et de la combustion. Les mesures de PM1 cependant ont pu être utilisées pour faire une distinction entre les particules émises par la combustion et les particules générées mécaniquement. Les données de beaucoup d'environnements dans le monde ont montré une limite claire, environ au niveau des PM1, les particules inférieures à cette taille provenant presque exclusivement de la combustion. Ceci suggère que les PM1 et les PM10 représenteraient des mesures plus utiles de la qualité de l'air que le système actuel. Les technologies de mesure des PM1 sont déjà disponibles et les technologies de contrôle capables de mesurer les particules ultrafines sont également désormais disponibles.

Source: Morawska et al, Modality in ambient particle size distributions and its potential as a basis for developing air quality regulation, *Atmospheric Environment*. 42 (7): 1617-1628. (2008)

Analyse des émissions en fonction des caractéristiques de conduite et des cycles d'essais

Un papier préparé par l'INRETS en France et Istituto Motori en Italie, devant être publié dans la revue *Atmospheric Environment*, examine l'analyse et la modélisation des émissions en fonction des caractéristiques de conduite et des cycles d'essais.

Source: M. André and M. Rapone, Analysis and modelling of the pollutant emissions from European cars as regards the driving characteristics and test cycles, *Atmospheric Environment*, doi: [10.1016/j.atmosenv.2008.03.013](https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2008.03.013).

PROCHAINES CONFERENCES

Air Analysis: out of the laboratory and into the field

15 May 2008, Teddington, UK

Includes a paper from Leeds University on real-time mobile monitoring of vehicle emissions and papers on portable FTIR and miniature mass spectrometers.

Im Spannungsfeld zwischen CO₂-Einsparung und Abgasemissionsabsenkung / Tension between CO₂ savings and exhaust emission reduction

15-16 May 2008, Herrsching (Munich), Germany

Details at www.hdt-automotive.de

Diesel Particulates and NOx Emissions (Short Course)

19-23 May 2008, Leeds, UK

Details at www.engineering.leeds.ac.uk/cpd

The course covers diesel combustion and emissions, engine design and lube oil influences on NOx and PM, particulate and NOx aftertreatment and fuel injection and engine design trends.

Hart's World Refining & Fuels Conference

27-28 May 2008, Brussels, Belgium

The theme for this year's conference is Low-Carbon Fuels: A Life-Cycle Analysis. Speakers include Dorette Corbey MEP, rapporteur on the Fuel Quality Directive, and Claude Turmes MEP, rapporteur on the Renewables Directive.

AVL Large Engines Tech Day

28-29 May 2008, Graz, Austria

Details at www.avl.com/conferences

The conference includes papers on the MAN Diesel contribution to clean ships, future emissions regulations and compliance, and emissions reduction technologies for large industrial engines.

Diesel Engines / Le Moteur Diesel

28-29 May 2008, Rouen, France

Details at: www.sia.fr/evenement_detail_diesel_engines_moteur_diesel_920.htm

Topics to be addressed include diesel combustion and new combustion processes, injection systems, pollution control, engine design and performance, and specific features of industrial engines.

International Liquefied Petroleum Gas Exhibition and Congress

28-30 May 2008, Milan, Italy

Details at www.aegpl-expo.com

The main theme for 2008 is "LPG, the clean, immediately available alternative energy form".

4th Emission Control 2008

29-30 May 2008, Dresden, Germany

The main emphasis of this conference will be on 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.

Diesel Engine Technology Engineering Academy

2-6 June 2008, Troy, Michigan, USA

Details at www.sae.org/events/training/academies

This covers the diesel engine engineering principles and practice necessary to effectively understand modern light-duty and heavy-duty diesel engines. It is an intensive learning experience comprising lectures and structured practical sessions.

Partikelfilter-Nachrüstung von Dieselmotoren / Particle Filter Retrofitting of Diesel Engines

5-6 June 2008, München, Germany

The lectures will focus on practical experience of particle filter design, sizing, regeneration options, and retrofit applications to a variety of existing on- and off-road diesel-powered vehicles and equipment. The fundamental theory of solids filtration, health impacts of nanoparticles, and recent world trends in particle emissions control are essential part of this course.

World Powertrain

10-11 June 2008, Vaals, Netherlands

Details at www.gpc-icpem.org/pdfs/vaals_gpc.pdf

The programme covers advanced engine design and performance, advanced powerplants and vehicles, and emissions and enabling Technology.

Diesel Emissions Europe 08

11-13 June 2008, Brussels, Belgium

Details at www.integer-research.com/Products/Services/?ServiceID=182&ckIndustryID=3

One of the main themes of the conference will be the commercial impact of the latest emissions standards on diesel truck manufacturers and emissions control equipment suppliers. The conference will combine top-level strategy presentations with case studies and panel discussions from the businesses and authorities that will continue to shape the future of diesel emissions reduction.

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 physicochemical characteristics, measuring methods, bioavailability and potential sources of human exposure.

MinNOx: 2nd International IAV Conference on NOx Aftertreatment

19-20 June 2008, Berlin, Germany

Topics covered will include NOx aftertreatment solutions for Diesel cars, gasoline DI cars and heavy-duty applications, engine measures to reduce NOx emissions, OBD, catalyst and component development, urea infrastructure, and health effects.

ETH Conference on Combustion-generated Nanoparticles

23-25 June 2008, Zurich, Switzerland

Details at www.lav.ethz.ch/nanoparticle_conf/

Sessions will focus on areas including the formation of nanoparticles in IC-engines and in biomass

combustion, exhaust aftertreatment technologies to eliminate nanoparticles and their possible secondary emissions, the impact of black carbon nanoparticles on global warming, legislation and health effects.

SAE International 2008 Powertrains, Fuels and Lubricants Congress

23-25 June 2008, Shanghai, China

Details at 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.

3rd European Road Congress: Making Roads Ready for the Future

25 June 2008, Brussels, Belgium

Details at www.europeanroadcongress.com/

The programme will have thematic sessions on safer roads, smarter roads, greener & cleaner roads, and fairer roads.

Diesel Particulate Filter

1-2 July 2008, Stuttgart, Germany

Details at www.iir.de/dpf

The conference will cover worldwide emissions standards, DPF trends and the global market situation; the robustness, applications and costs of various DPF materials; particle measurement and online soot; regeneration strategies; and system integration of DPF-SCR systems.

SAE Bio-fuels: Specifications and Performance Symposium

7-9 July 2008, Paris, France

Details at www.sae.org/events/training/symposia/biofuels/

This symposium will be organised in support of the needs of the motor industry and its alliances with representation from the US, Europe and Asia. All will address the question, "how will rapid growth in global biofuels affect the global specifications and performance of future fuels?"

Diesel Engine Efficiency & Emissions Research Conference (DEER2008)

4-7 August 2008, Dearborn, Michigan, USA

Details at www1.eere.energy.gov/vehiclesandfuels/resources/conferences/deer/index.html

The US Department of Energy will showcase its cooperatively funded R&D with its partners, national laboratories, automotive transportation industry, universities, and other national and international organisations.

5th International Conference on Environmental Catalysis

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

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

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

Materials Science and Engineering

1-4 September 2008, Nürnberg, Germany

Details at www.mse-congress.de/index.php?lg=en

Topic areas include nanostructured materials, functional and structural ceramics, functional microporous materials, advanced surface engineering, characterisation and processing,

Ricardo seminar: Diesel particulates and NOx control

2 September 2008, Shoreham-by-Sea, UK

Details at www.ricardo.com/seminars

The agenda covers legislative requirements, fundamentals of NOx and PM formation, engine and aftertreatment systems, particle measurement and the formation and control of non-regulated NOx species.

European KONES 2008: International Scientific Congress on Powertrain and Transport Means

7-10 September 2008, Warsaw, Poland

Details at www.ilot.edu.pl/STRANG/kones2008.html

The conference will cover the latest achievements in research, development and design of both compression-ignition and spark-ignition as well as other combustion engines (hybrids) with special attention to issues such as biofuels, combustion processes, exhaust aftertreatment, particulates filters, and durability and reliability.

SAE Small Engine Technology Conference

9-11 September 2008, Milwaukee, WI, USA

Details at www.sae.org/events/set/

20th International AVL Conference "Engine & Environment"

11-12 September 2008, Graz, Austria

The theme for this year's conference is "120g CO₂/km – what about driving fun and costs? Engine & Environment 2008 will invite authorities from industry, academia and the political world to discuss solutions and strategies.

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.

SIMEA: Automotive Engineering International Symposium

17-18 September 2008 (to be confirmed), Brazil

17th Aachen Colloquium "Automobile and Engine Technology"

6-8 October 2008, Aachen, Germany

Details at

www.aachener-kolloquium.de/index_e.htm

The congress will provide a wide range of technical presentations addressing current challenges of the vehicle and powertrain industry.

7th International Motorcycle Conference: 'Safety – Environment – Future'

7-8 October 2008, Cologne, Germany

Details at

www.ifz.de/e-events-conferences-7intmotorcycle.htm

Environmental aspects to be covered are motorcycle emissions, standards and measurement procedures.

SAE 2008 Commercial Vehicle Engineering Congress and Exhibition

7-9 October 2008, Rosemont, Illinois, USA

Details at www.sae.org/events/cve/

Abstracts are being invited on design, manufacture, operation and maintenance of heavy-, medium-, and light-duty commercial trucks, buses and military vehicles, construction, agricultural, forestry and utility equipment. This event will cover all on-road and off-road applications for commercial vehicles and include alternative fuels, emissions and global harmonisation.

International conference 'Environment & Transport in different contexts'

27-28 October 2008, Ghardaia, Algeria

Details at www.inrets.fr/services/manif/ghardaia-oct08/index-EN.html

The conference deals with the environment issues related to transport in different areas with a particular focus on the Southern countries. The main topics to be dealt with are transportation systems and environmental impacts, evaluation methodology, control technology and transportation policy.

Near Zero Vehicle Emission Technologies Conference

30 October 2008, Dearborn, Michigan, USA

Proposed topics include EGR systems, strategies for reducing CO₂, nitrous oxide reduction approaches including SCR, and Diesel particulate filters.

Better Air Quality BAQ2008

12-14 November 2008, Bangkok, Thailand

Details at www.baq2008.org/

The BAQ 2008 theme is "Air Quality and Climate Change: Scaling up win-win solutions in Asia." This theme is directly related to the recommendation of the Intergovernmental Panel on Climate Change to integrate air quality management (AQM) and climate change mitigation strategies.

ICAT-08 International Conference on Automotive Technologies

13-14 November 2008, Istanbul, Turkey

Details at www.icatconf.org

The main theme of this conference will be "Alternative Technologies for the reduction of CO₂ emissions". Topics include Diesel Engine Development, Durability and Emissions, Advanced Diesel Emissions Controls and Gasoline Direct Injection Engines.

Diesel Engine Aftertreatment

27 November 2008, Paris, France

Details at www.sia.fr

Although advances in the area of turbo charging and high pressure injection have led to significant improvements in diesel engine performance, efforts to continue reducing emissions levels are vital. Today's regulatory requirements impose the use of dedicated aftertreatment systems that are both complex and costly. The technological challenge is to develop systems that are more innovative, less costly, more efficient, sustainable and neutral as regards fuel consumption.

SAE 2009 World Congress

20-23 April 2009, Detroit, Michigan, USA

Details at www.sae.org

The theme of the 2009 congress is "racing to green mobility".