

Mai - Juin 2006

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des Matières

EUROPE.....	2
Développement de la réglementation Euro 5 pour véhicules légers.....	2
L'industrie automobile française déclare que les normes d'émissions ne devraient pas aller au-delà de la norme Euro 5.....	2
La Commission européenne rejette une proposition néerlandaise limitant les PM à 5mg/km.....	2
Amendements à la Directive sur les émissions des véhicules lourds.....	2
Combattre le changement climatique aboutira à une meilleure qualité de l'air pour l'Europe.....	3
Etude de la Commission européenne sur le NO ₂	3
Le smog estival a encore augmenté en 2005 en Europe.....	3
Les choix de vie influencent l'exposition personnelle aux polluants atmosphériques.....	3
La Suède propose des incitations fiscales pour les voitures diesel à faibles émissions de particules.....	4
Le Conseil fédéral suisse approuve un plan d'action pour les particules fines.....	4
Au Danemark, les ventes de diesels équipés de filtres à particules sont en plein essor.....	4
La Russie interdit les importations de voitures d'occasion non conformes à l'Euro 2.....	4
Les ministres de la mer du Nord visent à une réduction des émissions provenant des navires.....	5
Examen de la qualité du carburant européen en 2004.....	5
Le Département britannique des transports presse pour du gazole sans soufre d'ici 2007.....	5
AMERIQUE DU NORD.....	5
L'EPA propose des réglementations sur les émissions des moteurs stationnaires.....	5
Des normes d'émissions californiennes pour les gros moteurs non routiers à allumage par étincelle.....	6
Propositions californiennes pour les véhicules et moteurs de loisirs non routiers.....	6
Propositions de normes de qualité de l'air pour la Californie concernant le NO ₂	6
L'Oregon adopte les normes californiennes concernant les gaz à effet de serre.....	7
Réglementation définitive sur les limites d'exposition aux PM diesel dans les mines.....	7
New York va exiger des retrofits diesel sur les véhicules appartenant à l'état.....	7
Conférence sur les particules ultrafines.....	7
Recommandations de l'EPA sur les bénéfices des technologies de retrofit pour la qualité de l'air.....	7
L'EPA publie un modèle de loi d'état réglementant le ralenti.....	7
Fin de la réglementation sur la teneur en oxygène de l'essence reformulée.....	7
Rapport sur les émissions de PM dans les ports.....	8
Emissions de polluants réglementés provenant des groupes électrogènes diesel de secours.....	8
Freightliner, Mack et Volvo vont utiliser les systèmes SCR.....	8
Le département américain de l'énergie prévoit une augmentation de 75% des émissions de CO ₂ d'ici 2030.....	8
Le Québec prévoit d'adopter les réglementations californiennes sur les émissions de gaz à effet de serre.....	9
DaimlerChrysler sponsorise un EcoZone ^(TM)	9
AMERIQUE DU SUD.....	9
Bogotá prend des mesures pour réduire la pollution des véhicules diesel.....	9
Le Brésil fixe des critères pour la distribution du carburant à faible teneur en soufre.....	9
Volkswagen Brésil passe complètement aux véhicules flexibles en carburant.....	9
ASIE-PACIFIQUE.....	9
Hong Kong adopte les normes Euro IV pour poids lourds et les normes Euro 3 pour motocycles.....	9
Jakarta teste les émissions des triporteurs.....	10
Les bus de Shanghai vont utiliser des carburants DME.....	10
Les voitures indonésiennes neuves ont besoin de carburants plus propres.....	10
Pékin : les conducteurs invités à laisser leurs voitures chez eux afin d'améliorer la qualité de l'air.....	10
La pollution atmosphérique au Pakistan est parmi les plus élevées du monde.....	10
Une qualité d'air à Adélaïde améliorée grâce aux plus faibles émissions des véhicules.....	11
Pollution aux NOx en Arménie.....	11
Selon une étude, la pollution atmosphérique tue 1 600 personnes par an à Hong Kong.....	11
BP s'engage pour les biocarburants australiens.....	11
AFRIQUE.....	12
Afrique du Sud : voitures avec filtres à particules et fonctionnant au carburant à faible teneur en soufre.....	12
GENERAL.....	12
Règlements techniques mondiaux concernant les émissions des moteurs lourds.....	12
Une nouvelle étude établit un lien entre l'exposition intra-utérine aux HAP et des retards de développement.....	12
Une nouvelle étude établit un lien entre la pollution atmosphérique et le risque accru de mort à court terme.....	13
PROCHAINES CONFERENCES.....	13

EUROPE

Développement de la réglementation Euro 5 pour véhicules légers

Le 13 juillet dernier, la Commission de l'environnement du Parlement européen a examiné le rapport préparé par le Rapporteur auprès du Parlement, concernant le projet de réglementation Euro 5 pour les véhicules légers ; ont également été examinés les amendements proposés par les membres de la Commission et les avis des Commissions transport et industrie.

Le rapport recommande une réduction additionnelle à 180mg/km de la limite Euro 5 proposée de NOx diesel ainsi qu'une mesure supplémentaire Euro 6 fixant une limite de NOx diesel de 75mg/km. Les exigences de durabilité sont modifiées à 200 000 km au lieu des 160 000 km mis en avant par la Commission. Le Rapporteur recommande que la réglementation Euro 5 entre en vigueur le 1^{er} juin 2009 et l'Euro 6 le 1^{er} juin 2014. Afin de ne pas pénaliser le marché des véhicules au gaz naturel, le Rapporteur propose de maintenir au même niveau la norme Euro 4 pour les hydrocarbures totaux (100mg/km), mais avec une norme supplémentaire pour les hydrocarbures à l'exception du méthane (NMHC) de 68mg/km pour tous les véhicules. Le rapport prévoit également une autre étape (Euro 7) pour laquelle la Commission devrait examiner l'introduction de valeurs limites d'émissions de CO₂.

Dès approbation du rapport par la Commission de l'environnement, celui-ci devrait être examiné en session plénière du Parlement en septembre ou en octobre 2006.

Pour le compte du Conseil des ministres, un groupe de travail sur l'environnement a revu les propositions et organisé deux séminaires sur le sujet à l'intention des principales parties prenantes. Une majorité des Etats membres serait également pour l'inclusion d'une étape Euro 6 dans la proposition, fixant des limites plus strictes de NOx diesel.

L'industrie automobile française déclare que les normes d'émissions ne devraient pas aller au-delà de la norme Euro 5

Le Président du Comité des Constructeurs d'Automobiles Français (CCFA), l'association française de constructeurs automobiles, déclare dans le numéro du 1^{er} mai 2006 de la revue Automotive News Europe qu'il serait inutile de remplacer les normes d'émissions de véhicules Euro 5 par d'autres normes, puisque dans cinq ans les émissions nocives des nouveaux véhicules essence et diesel seront

proches de zéro, et que "zéro ne peut être divisé par zéro".

M. Gomez a souligné que les véhicules produits en 2005 étaient dix fois moins polluants que ceux construits en 1990, et soutenu que le coût de mise en conformité à des limites encore plus strictes que celles fixées actuellement pour l'Euro 5 serait totalement disproportionné par rapport aux bénéfices escomptés. Selon le CCFA, les améliorations dans la qualité de l'air sont principalement attribuables au renouvellement des flottes de véhicules.

La Commission européenne rejette une proposition néerlandaise limitant les PM à 5mg/km

La Commission européenne a rejeté une proposition néerlandaise visant à mettre en place une limite de PM de 5mg/km applicable aux voitures et véhicules utilitaires légers diesel neufs en service à partir du 1^{er} janvier 2007.

Cette mesure avait été conçue comme un amendement aux exigences pendant l'utilisation, et non aux exigences d'homologations de type. Les véhicules homologués conformes aux exigences actuelles de l'Union européenne en matière d'émissions ne se seraient pas vus refuser l'immatriculation par les autorités néerlandaises, mais la première fois que ces véhicules seraient passés au contrôle technique ou auraient été contrôlés par la police, ils risquaient d'être jugés non conformes. Par conséquent, la mesure imposait en réalité l'interdiction d'utiliser (mais non d'immatriculer) les véhicules neufs générant plus de 5mg/km de PM.

Le Gouvernement néerlandais devait montrer que cette exigence était fondée sur de nouvelles preuves scientifiques en rapport avec la protection de l'environnement, sur la base d'un problème spécifique à l'Etat membre qui se serait manifesté depuis l'adoption de la mesure d'harmonisation (c'est-à-dire, les directives sur les émissions). La Commission accepte que depuis la publication de l'actuelle directive sur les émissions, il existe de nouvelles preuves que les particules fines sont plus dangereuses que les particules plus grosses. Cependant, la Commission a considéré que les Pays-Bas n'avaient pas réussi à prouver l'existence d'un problème national spécifique et a jugé que la mesure proposée était "relativement inefficace comparée aux autres mesures possibles (et déjà mises en place)."

Amendements à la Directive sur les émissions des véhicules lourds

La Directive de la Commission 2006/51/CE a été publiée dans le Journal officiel le 7 juin 2006. Celle-ci

modifie les directives sur les émissions des moteurs lourds (2005/55/CE et 2005/78/CE). Les amendements introduisent quelques changements dans la formulation des exigences concernant le système de contrôle des réductions d'émissions, en particulier pour la réduction des NOx et les systèmes de dosage des réactifs consommables comme l'urée. De plus, cette directive dispense les moteurs à gaz de conformité aux exigences de bon fonctionnement des dispositifs de réduction des NOx puisque ces moteurs n'utilisent pas actuellement de systèmes EGR ou de post-traitement des gaz d'échappement pour les NOx.

Combattre le changement climatique aboutira à une meilleure qualité de l'air pour l'Europe

Un nouveau rapport de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) indique que combattre le changement climatique améliorera la qualité de l'air en Europe, réduira le nombre de décès prématurés et pourrait faire économiser €12 milliards par an sur les coûts de réduction de la pollution atmosphérique d'ici 2030. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, en brûlant de plus petites quantités de carburants fossiles, signifiera moins de pollution atmosphérique. Par conséquent, le coût des mesures pour combattre cette pollution sera réduit de manière significative.

Le rapport, intitulé "Air quality and ancillary benefits from climate change policies" (qualité de l'air et bénéfices annexes résultant des mesures contre le changement climatique), indique que les mesures existantes de réduction de la pollution atmosphérique devraient conduire à un air plus propre en 2030 mais ont peu de chances de respecter l'objectif de l'Union européenne d'atteindre des niveaux de qualité de l'air ne donnant pas lieu à d'importants effets négatifs sur la santé humaine. Mais les mesures draconiennes de l'Union européenne contre le changement climatique (visant à limiter la hausse de température à 2°C au dessus des niveaux pré-industriels d'ici 2030) entraînera des bénéfices supplémentaires pour la qualité de l'air. Le rapport indique que des mesures spécifiques contre la pollution atmosphérique seront toujours nécessaires.

Etude de la Commission européenne sur le NO₂

La Direction Générale de l'environnement de la Commission européenne a communiqué les détails d'un projet de contrat de prestations de services d'une durée de 13 mois, portant sur "l'impact des changements dans la composition des flottes de véhicules et des technologies de traitement des gaz

d'échappement sur la réalisation de la valeur limite de qualité de l'air ambiant fixée pour le NO₂". Le prestataire choisi devra compiler et étudier les informations dans le domaine du public sur les émissions mesurées de NO₂ et de NOx totaux générées par les diverses catégories de véhicules au sein de l'Union européenne. Il devra évaluer les dépassements annuels moyens de NO₂ prévus pour 2010 et 2015 et évaluer comment les conclusions varient en fonction des changements dans les proportions de NO₂ d'échappement émis directement.

Le smog estival a encore augmenté en 2005 en Europe

La pollution à l'ozone dans quelques 30 pays européens a encore augmenté pendant l'été 2005 après avoir fléchi en 2004, selon les nouveaux chiffres de l'AEE. Les données montrent une augmentation générale des dépassements des seuils de concentration et des objectifs fixés dans la directive de l'Union européenne sur l'ozone datant de 2002.

Selon l'AEE, le seuil "d'alerte" de qualité de l'air fixé par l'Union européenne à 240µg/m³ a été dépassé à 127 occasions, comparées à 99 l'année précédente. Les dépassements de seuil ont duré en moyenne 2,4 heures et les plus fortes concentrations horaires d'ozone ont été enregistrées dans la région méditerranéenne, au Portugal, en Grèce, en Italie, en France et en Espagne, mais également en Roumanie. Cependant, le seuil a été dépassé dans moins de pays que l'année précédente et le plus fort pic de concentration de l'année était de 361µg/m³ comparé à 419µg/m³ en 2004.

Un autre seuil important, celui "d'information du public", fixé à 180µg/m³, a été dépassé dans la plupart des pays et dans 42% de toutes les stations de contrôle contre 35% l'année précédente. Les dépassements des objectifs de concentrations à long terme, fixés par la directive mais non obligatoires, ont également été observés en augmentation. Tous les pays qui ont fourni des données ont dépassé une limite de 120µg/m³ sur huit jours. De plus, 30% des stations de contrôle ont dépassé cette limite plus de 25 fois durant 2005, soit 11% de plus qu'en 2004.

Les choix de vie influencent l'exposition personnelle aux polluants atmosphériques

Une récente étude¹ du Centre commun de recherche, menée dans le cadre du projet PEOPLE financé par l'Union européenne, a évalué et comparé les niveaux d'expositions extérieure, intérieure et personnelle aux polluants atmosphériques dans six villes européennes. Le benzène a été choisi pour l'étude

car c'est la première substance cancérigène connue contrôlée par une directive européenne de qualité de l'air (Directive 2000/69/CE), et il constitue également un indicateur des émissions provenant de la circulation. L'exposition personnelle a été mesurée à l'aide d'un dispositif portatif d'échantillonnage d'exposition pendant une campagne d'une journée. Pour chaque ville, 125 dispositifs d'échantillonnage ont été placés dans différents environnements et 150 ont été utilisés pour l'exposition humaine.

Les principales conclusions de l'étude ont été les suivantes :

- L'exposition humaine au benzène était plus importante que les concentrations enregistrées aux stations de contrôle situées en environnement urbain comme les parcs et les grands squares.
- Dans les six villes, les émissions provenant de la circulation constituaient la source principale de benzène.
- De tous les groupes en déplacement, les utilisateurs de voitures présentaient les plus hauts niveaux d'exposition.
- Les plus fortes concentrations intérieures ont été mesurées à l'intérieur des bars et des véhicules motorisés.

¹ Pérez Ballesta P. et al; Population exposure to benzene: One day cross-sections in six European cities; Atmospheric Environment 40(18): 3355-3366 (2006)

La Suède propose des incitations fiscales pour les voitures diesel à faibles émissions de particules

La Suède a avisé la Commission européenne d'une proposition pour modifier le Road Tax Act (loi de fiscalité routière) afin de permettre l'introduction d'incitations fiscales pour les voitures diesel à faibles émissions de particules. Une réduction fiscale de SEK 6 000 sera accordée aux véhicules diesel de la classe environnement 2005 PM, classe formulée selon les recommandations de la Commission.

Le Conseil fédéral suisse approuve un plan d'action pour les particules fines

Le Conseil fédéral suisse a approuvé un plan d'action pour les particules fines, comprenant cinq nouvelles mesures visant à réduire les émissions de particules diesel.

Une de ces mesures est de signaler à l'Union européenne et à l'Organisation mondiale du commerce l'introduction anticipée de la future norme de particules Euro 5 pour véhicules légers et son application à tous les véhicules légers neufs importés en Suisse à partir de 2007. Une deuxième mesure exigera que les tracteurs diesel respectent les normes

Niveau IIIB de l'Union européenne, ceci nécessitant également l'équipement de filtres à particules à partir de 2009. Dans ce cas, des incitations sont à l'étude pour équiper les véhicules plus anciens de filtres à particules. Cette législation n'entrera en vigueur dans l'Union européenne qu'en 2011-2013.

Les autres mesures sont les suivantes : à partir de 2007, la Suisse n'achètera que des voitures, véhicules de livraison, camions diesel et véhicules militaires équipés de filtres à particules, dans la mesure de leur disponibilité sur le marché ; le remboursement de la taxe sur le gazole sera réduit pour les bus non équipés de filtres à particules ou de systèmes équivalents ; enfin, le Conseil fédéral suisse négociera avec l'Union européenne la possibilité d'appliquer des taxes différentes aux véhicules lourds équipés de filtres à particules.

Au Danemark, les ventes de diesels équipés de filtres à particules sont en plein essor

Le Ministère danois de l'environnement signale que le nombre de voitures diesel vendues avec filtre à particules est en plein essor depuis la réduction de la taxe applicable à ces véhicules.

Le 1er janvier 2006, la taxe à l'immatriculation des voitures particulières équipées de filtres à particules a été réduite, faisant économiser à leurs propriétaires DKK 7 200, soit environ €1 000. Les nouveaux chiffres indiquent que le nombre de modèles de voitures vendus avec filtres à particules a augmenté de 58 en 2005 à 255 depuis la mise en place de la réduction fiscale au début de l'année. Le Ministère danois de la fiscalité prévoit que 17 500 voitures particulières supplémentaires avec filtres à particules seront vendues au Danemark dans les quatre années à venir.

La Russie interdit les importations de voitures d'occasion non conformes à l'Euro 2

Le service fédéral russe des douanes a interdit les importations de voitures d'occasion non conformes aux réglementations d'émissions Euro 2. Cette interdiction touche particulièrement les voitures d'occasion ukrainiennes. Les véhicules fabriqués en Ukraine avant 2005 (catégorie M, voitures) et 2006 (catégorie N, véhicules utilitaires légers) ne respectent pas la norme Euro 2 et par conséquent ne seront pas admis dans la fédération russe.

Les ministres de la mer du Nord visent à une réduction des émissions provenant des navires

La Conférence internationale sur la protection de la mer du Nord, un groupe ministériel de travail composé de huit nations côtières de la mer du Nord plus la Commission européenne, a demandé une diminution de 40% des émissions de NOx à long terme ainsi qu'une réduction de la teneur en soufre permise dans le carburant de 1,5 à 1%.

La déclaration ministérielle note des inquiétudes quant au fait que si de nouvelles mesures ne sont pas mises en place, d'ici 2020 les émissions de SOx et de NOx provenant du trafic maritime en Europe pourraient dépasser les émissions totales générées par toutes les sources terrestres des 25 États membres de l'Union européenne combinés. Les ministres ont accepté de coopérer afin de renforcer les normes internationales en révisant l'Annexe VI de la convention MARPOL 73/78 et le Code technique sur les NOx. La déclaration indique qu'une attention particulière devrait être portée « à l'examen des technologies appropriées et du potentiel pour la réduction des NOx, ainsi qu'à la recommandation de futures limites d'émissions de NOx ; à l'examen des technologies et du potentiel pour la réduction des COV provenant des cargaisons volatiles des pétroliers et à l'étude et l'évaluation du niveau de particules ainsi que du niveau de réduction à l'avenir ».

Les ministres ont également approuvé le lancement du "concept du navire propre", défini comme "des critères pour évaluer la performance environnementale des navires... comme une incitation pour encourager un trafic maritime durable". Le but est de soumettre des propositions à l'Organisation maritime internationale en 2006/07. Des programmes d'accréditation, l'utilisation d'incitations économiques et de systèmes d'indexation, une recherche plus importante et des contrôles efficaces sont des éléments essentiels du concept du navire propre. Des incitations fiscales pour encourager l'utilisation de l'électricité terrestre par les navires immobilisés dans les ports ont également été approuvées.

Examen de la qualité du carburant européen en 2004

La Commission européenne a publié son troisième rapport annuel sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés par les transports routiers dans l'Union européenne. Le rapport concerne les carburants sur le marché en 2004 et est basé sur des rapports exigés de chaque Etat membre.

La proportion de carburants "sans soufre" (<10 ppm) et à faible teneur en soufre (<50 ppm) a augmenté de manière significative entre 2001 et 2004 pour les 15 États membres existants, mais dans les 10 nouveaux États membres la teneur en soufre était considérablement plus élevée. L'essence et le gazole sans soufre constituaient la grande majorité du carburant disponible en Allemagne et en Autriche, de même pour le gazole (seulement) en Suède. L'un de ces carburants sans soufre ou bien les deux étaient également disponibles dans une certaine mesure en Slovaquie, en Irlande, en Lituanie et en Grèce.

Le Département britannique des transports presse pour du gazole sans soufre d'ici 2007

Le Département britannique des transports (DfT) demande que le gazole sans soufre (maximum 10 ppm de soufre) soit disponible au Royaume-Uni d'ici janvier 2007, soit deux ans avant le délai fixé par l'Union européenne. DfT a publié un document pour consultation visant à obliger tous les gros points de vente de carburants à ne servir que du gazole sans soufre à partir de cette date. Le Gouvernement pense que fixer un seuil de production à 3 millions de litres par an obligera les raffineries de pétrole à se mettre rapidement à produire ce carburant (avec un effet "négligeable", selon le Gouvernement, sur le coût) et empêchera les fournisseurs d'avoir à distribuer à la fois les carburants actuels et ceux sans soufre, réduisant ainsi leurs coûts.

AMERIQUE DU NORD

L'EPA propose des réglementations sur les émissions des moteurs stationnaires

L'agence américaine pour la protection de l'environnement (Environmental Protection Agency ou EPA) a finalisé des normes d'émissions pour les moteurs diesel stationnaires (tels ceux utilisés pour générer l'électricité et faire fonctionner les compresseurs ou les pompes) et a proposé de nouvelles réglementations pour les moteurs stationnaires à allumage par étincelle.

Les New Source Performance Standards (normes de performance des nouvelles sources) prendront effet en trois étapes progressivement plus strictes. La première, étape de transition, concernera les moteurs construits après la proposition de réglementation mais avant les modèles année 2007 et donne aux exploitants l'option d'acheter un moteur certifié ou de prouver la conformité d'un moteur non certifié. A partir de 2007, les fabricants de moteurs devront certifier que tous les moteurs diesel stationnaires neufs, modifiés ou re-conditionnés respectent les limites

équivalentes de NOx, PM, CO et HC non routiers. Ceci n'exigera pas de dispositifs supplémentaires. A partir des modèles année 2011, des dispositifs complémentaires seront exigés pour atteindre les limites d'émissions des moteurs qui ne sont pas de secours. L'ensemble des normes et des dates de mise en place, qui varient selon la puissance des moteurs, est disponible sur :

http://www.epa.gov/ttn/oarpg/t3/fr_notices/ci_nsps_fnl.pdf

Les propositions pour les moteurs à allumage par étincelle à combustion interne comprennent deux règles : des New Source Performance Standards qui s'appliqueraient aux moteurs stationnaires à allumage par étincelle neufs ; ainsi qu'une norme de toxiques aériens basée sur les technologies, qui s'appliquerait à certains moteurs à pistons alternatifs stationnaires existants, neufs ou re-conditionnés. Ces deux règles visent principalement les NOx mais limiteraient également les émissions de CO, d'hydrocarbures à l'exception du méthane, et de toxiques aériens. Comme pour les moteurs diesel, les limites et les dates varient selon la puissance des moteurs. L'EPA doit publier une réglementation finale d'ici le 20 décembre 2007. Les détails de ces propositions sont disponibles sur :

http://www.epa.gov/ttn/oarpg/t3/fr_notices/siandricefnlpr.pdf

Des normes d'émissions californiennes pour les gros moteurs non routiers à allumage par étincelle

Le bureau de ressources en air de Californie (California Air Resources Board ou ARB) a approuvé de nouvelles réglementations d'émissions pour les gros moteurs non routiers à allumage par étincelle (LSI). Ces réglementations concernent les moteurs de plus de 25hp d'une cylindrée supérieure à 1 litre. La plus grande catégorie d'applications affectée par ces nouvelles réglementations englobe les chariots élévateurs fonctionnant au GPL.

Le règlement inclut une harmonisation avec la norme d'émissions de HC+NOx de l'EPA pour 2007 de 2,0g/bhp-hr. A compter de 2007, les fabricants pourront également certifier les moteurs conformes à une série de normes optionnelles d'émissions faibles allant de 0,1 à 1,5g/bhp-hr de HC+NOx. A partir de 2010, la limite de HC+NOx sera réduite à 0,6g/bhp-hr pour les nouveaux moteurs LSI.

A compter du 1er janvier 2009, il existera également une norme d'émissions de HC+NOx pondérée par flotte qui sera renforcée le 1er janvier 2011, puis le 1er janvier 2013. Cette norme d'émissions pondérée par flotte dépendra de la taille de la flotte et du type d'équipement, les flottes de chariots élévateurs les plus importantes devant être conformes à la plus

faible norme d'émissions de HC+NOx pondérée par flotte. Les propriétaires de flottes peuvent choisir comme option d'utiliser des dispositifs de retrofit vérifiés basés sur des catalyseurs trois-voies pour se conformer aux exigences d'émissions pondérées par flotte.

Propositions californiennes pour les véhicules et moteurs de loisirs non routiers

L'ARB propose des modifications à la réglementation concernant les véhicules de loisirs non routiers (OHVR) qui fixe des normes d'émissions pour les motocycles non routiers et les véhicules tout-terrains (ATV). Les véhicules non conformes aux normes ne peuvent être utilisés sur terrain public que pour les loisirs et à des périodes et endroits non susceptibles d'avoir un impact sur les niveaux d'ozone. La proposition s'alignerait avec l'EPA pour laquelle les véhicules utilitaires doivent être certifiés en utilisant les procédures de vérification ATV, et harmoniserait les normes d'émissions évaporatoires avec celles de l'EPA. Elle modifierait également les périodes permises d'utilisation des OHRV non conformes.

Propositions de normes de qualité de l'air pour la Californie concernant le NO₂

L'ARB a publié un projet de rapport et un projet de document de support technique sur l'examen de la norme de qualité de l'air ambiant en Californie pour le dioxyde d'azote ("Review of the California Ambient Air Quality Standard for Nitrogen Dioxide"). Ceux-ci font suite à un examen de la littérature scientifique sur le dioxyde d'azote (NO₂) et ses effets sur la santé de l'homme, effectué par le personnel de l'ARB et le bureau d'évaluation des risques environnementaux pour la santé (Office of Environmental Health Hazard Assessment ou OEHHA).

Sur la base des résultats de cet examen, l'OEHHA a recommandé de réviser les normes californiennes de qualité de l'air ambiant (AAQS) en :

- abaissant la norme moyenne horaire à ne pas dépasser de 0,25 ppm à 0,18 ppm ; et
- fixant une nouvelle norme moyenne annuelle à ne pas dépasser de 0,030 ppm.

Les recommandations finales de révision des AAQS seront présentées à la direction de l'ARB en octobre 2006.

L'Oregon adopte les normes californiennes concernant les gaz à effet de serre

L'état de l'Oregon a adopté les normes californiennes applicables aux émissions de gaz à effet de serre des voitures et petits camions. Les nouvelles normes prendront effet à partir des modèles année 2009.

Réglementation définitive sur les limites d'exposition aux PM diesel dans les mines

L'administration américaine pour la sécurité et la santé dans les mines (Mine Safety and Health Administration ou MSHA) a renforcé le niveau de protection contre l'exposition aux particules provenant des échappements diesel dans les mines souterraines. La réglementation définitive de MSHA sur l'exposition aux particules diesel des mineurs souterrains de métaux et non-métaux ("Diesel Particulate Matter Exposure of Underground Metal and Non-metal Miners") introduira progressivement sur une période de deux ans une limite de PM diesel de $160\mu\text{g}/\text{m}^3$ de carbone total (TC) dans l'air. La première phase, une limite de $308\mu\text{g}/\text{m}^3$ de carbone élémentaire (EC) total, est entrée en vigueur le 20 mai 2006. La limite de PM diesel sera réduite à $350\mu\text{g}/\text{m}^3$ TC le 20 janvier 2007 et la limite finale de $160\mu\text{g}/\text{m}^3$ TC s'appliquera à compter du 20 mai 2008.

New York va exiger des retrofits diesel sur les véhicules appartenant à l'état

La législature de l'état de New York a voté une loi qui exigera que les véhicules diesel appartenant à l'état et ceux employés pour des contrats passés avec l'état utilisent du gazole à ultrafaible teneur en soufre (ULSD) et soient équipés des meilleures technologies disponibles de retrofit diesel. La législation concernera quelques 20 000 véhicules sur les trois prochaines années. L'adoption de cette législation donnera à l'état de New York accès à des fonds fédéraux qui pourraient financer jusqu'à 80% du coût d'installation des systèmes de retrofit.

Conférence sur les particules ultrafines

Une conférence internationale sur les particules ultrafines organisée par South Coast Air Quality Management District (service de gestion de la qualité de l'air de la Côte Sud ou SCAQMD) a examiné les questions scientifiques, technologiques et politiques liées aux particules ultrafines à Los Angeles.

La conférence a été informée que les particules solides peuvent être presque toutes éliminées avec un filtre à particules diesel (DPF), mais la filtration ne

peut pas supprimer les précurseurs de la phase gazeuse qui peuvent conduire à la formation de particules volatiles très petites qui vont grossir ensuite par nucléation. La réduction de la masse de particules (PM) n'entraîne pas automatiquement une réduction des particules ultrafines et c'est la raison pour laquelle l'Union européenne étudie une norme pour le nombre de particules solides suite au développement d'une méthodologie de mesure effectuée par un groupe de travail du Programme de mesure des particules (Particulate Measurement Programme ou PMP) des Nations Unies.

Recommandations de l'EPA sur les bénéfices des technologies de retrofit pour la qualité de l'air

L'EPA a publié des recommandations aux états sur la manière dont ils peuvent utiliser les projets de retrofit dans leurs plans pour respecter les normes fédérales de qualité de l'air et les déterminations de conformité.

Ces recommandations indiquent que les technologies de retrofit diesel peuvent réduire la pollution provenant de la flotte existante de moteurs diesel jusqu'à 50% pour les oxydes d'azote et jusqu'à 90% pour à la fois les particules et les composés organiques volatils. Le document, intitulé "Diesel Retrofits: Quantifying and Using Their Benefits in SIPs and Conformity – Guidance for State and Local Air and Transportation Agencies" (quantification et utilisation des bénéfices des retrofits diesel dans les plans d'exécution des états et pour la conformité – recommandations à l'intention des agences d'état et locales de transport aérien et routier), est disponible sur le site internet de l'EPA.

L'EPA publie un modèle de loi d'état réglementant le ralenti

L'EPA a publié un document de 14 pages intitulé "Model State Idling Law" (modèle de loi d'état réglementant le ralenti) afin d'aider les états à développer leurs propres réglementations pour les moteurs tournant au ralenti. Ce modèle est basé sur les réglementations qui existent dans plusieurs états et limite généralement le ralenti des moteurs de poids lourds à cinq minutes. L'EPA a déclaré qu'elle ne développait pas de réglementations fédérales pour le ralenti des véhicules.

Fin de la réglementation sur la teneur en oxygène de l'essence reformulée

Le 5 mai dernier, l'EPA a supprimé l'exigence d'inclure une teneur en oxygène de 2% dans l'essence reformulée.

Même si les additifs oxygénés peuvent être utilisés pour produire l'essence reformulée, d'autres composants de l'essence peuvent permettre à l'essence reformulée de continuer à respecter les exigences la concernant en matière d'air pur. L'emploi d'essence reformulée est exigé par le Clean Air Act (loi pour un air propre) dans les grandes zones métropolitaines avec la plus forte pollution à l'ozone, mais d'autres quartiers peuvent choisir d'utiliser l'essence reformulée pour tirer profit de ses bénéfices pour un air propre. L'EPA estime que l'essence reformulée réduit les émissions de polluants formateurs d'ozone de 105 000 tonnes américaines par an, l'équivalent d'éliminer la pollution à l'ozone générée par 16 millions de voitures. L'essence reformulée réduit également la quantité de polluants toxiques d'environ 24 000 tonnes américaines par an, l'équivalent d'éliminer les émissions toxiques de plus de 13 millions de véhicules.

Rapport sur les émissions de PM dans les ports

L'ARB a publié une étude sur les émissions de particules provenant des moteurs diesel associés aux activités de deux ports californiens.

L'étude a évalué la responsabilité relative des sources de PM diesel dans les ports dans les risques de cancer chez les habitants des communautés avoisinantes. Elle a examiné les émissions des engins de manutention des cargaisons et des embarcations portuaires de même que celles des locomotives et des camions lourds fonctionnant dans les ports et celles des moteurs principaux ou annexes des navires de haute mer. L'étude a conclu que les émissions dans les ports constituaient une source importante des PM diesel dans le South Coast Air Basin et présentaient un risque significatif pour la santé dans la zone à proximité des ports. La part la plus importante de cette pollution provenait des activités des navires (73%). Les locomotives et camions portuaires n'y contribuaient que pour 3%, le reste provenant des embarcations portuaires et des engins de manutention des cargaisons.

Emissions de polluants réglementés provenant des groupes électrogènes diesel de secours

Un article à paraître² dans la revue "Atmospheric Environment" signale des émissions réglementées pour les groupes électrogènes diesel de secours américains, de divers années modèles, technologies moteur et fabricants et d'une taille allant de 60 à 2000kW. Les facteurs d'émissions moyennes pour les oxydes d'azote ont été déterminés à

approximativement 41% et 47% inférieurs aux estimations de l'EPA pour les petits et gros groupes électrogènes respectivement, et les facteurs d'émissions moyennes de particules (PM) étaient approximativement 83% et 50% plus faibles. Tous les groupes électrogènes testés avaient des émissions plus faibles qu'en utilisant l'inventaire d'émissions de NOx et de PM AP-42 de l'EPA. Les résultats indiquent que les réductions des taux d'émissions de NOx des groupes électrogènes équivalent aux normes d'émissions routières et non routières.

² Sandip D. Shah et al; University of California, Bourns College of Engineering, and California Air Resources Board.

Freightliner, Mack et Volvo vont utiliser les systèmes SCR

Dr. Dieter Zetsche, PDG de DaimlerChrysler, a confirmé que le premier de la nouvelle gamme de moteurs de l'entreprise fabriqués aux Etats-Unis utilisera une combinaison d'EGR refroidi et de système SCR à l'urée afin de respecter les limites américaines d'émissions de NOx fixées pour 2007. Les nouveaux moteurs diesel HPEP 6 cylindres 14,8 litres seront produits à l'usine Detroit Diesel de Redford, principalement pour des applications Freightliner. Ce moteur sera suivi en 2008 d'une unité de 12,8 litres et, d'ici 2011, de versions 9,9 et 15,6 litres. Tous devraient utiliser les systèmes de carburant rail commun Bosch avec des pressions d'injection allant jusqu'à 2 400 bars.

Fin juin 2006, la division nord-américaine du groupe Volvo, qui comprend Mack Trucks, a également annoncé qu'ils avaient choisi la technologie de SCR pour respecter les normes de NOx poids lourds de l'EPA fixées pour 2010. Les moteurs de base pour 2010 seront des séries MP, qui disposeront de la technologie EGR introduite en 2002 et de la technologie DPF qui sera introduite en 2007.

Le département américain de l'énergie prévoit une augmentation de 75% des émissions de CO₂ d'ici 2030

La publication statistique du département américain de l'énergie "Energy Outlook" prévoit que la consommation mondiale d'énergie va augmenter en moyenne de 2% par an entre 2003 et 2030, la croissance la plus rapide ayant lieu dans les pays non membres de l'OCDE. La publication indique que l'augmentation d'utilisation d'énergie dans le secteur des transports va ralentir du fait du prix plus élevé du pétrole et c'est le secteur industriel qui enregistrera la plus forte croissance d'utilisation d'énergie. L'utilisation mondiale de carburants renouvelables n'augmentera que de 8% en 2003 à 9% en 2030 ; et

les émissions mondiales de CO₂ augmenteront de 75% pour passer de 25 milliards de tonnes en 2003 à 43,7 milliards de tonnes en 2030.

Le Québec prévoit d'adopter les réglementations californiennes sur les émissions de gaz à effet de serre

Le Québec a inclus l'adoption des limites californiennes d'émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers, dans son plan d'action sur six ans visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. La proposition constitue la deuxième réduction la plus importante dans le plan plurisectoriel de la province canadienne.

Le Québec demande également que les véhicules neufs vendus après 2010 produisent moins de gaz à effet de serre ; des normes similaires à celles en vigueur en Californie s'appliqueront aux voitures et aux camions vendus dans la province, ce qui aura pour résultat de réduire, entre 2009 et 2016, les émissions de gaz à effet de serre produites par les voitures et petits camions neufs de 25 à 30%.

DaimlerChrysler sponsorise un EcoZoneTM

DaimlerChrysler va sponsoriser le premier EcoZoneTM américain - un partenariat entre les secteurs public et privé créé pour financer des solutions pouvant sensiblement améliorer l'environnement local sans coût pour les contribuables – dans le district fédéral de Columbia. L'initiative est financée intégralement à l'aide de mécénats d'entreprise. Lors du lancement de l'initiative, DaimlerChrysler a exposé les bus hybrides diesel-électriques Orion VII et les véhicules électriques de proximité GEM.

AMERIQUE DU SUD

Bogota prend des mesures pour réduire la pollution des véhicules diesel

Le Maire de la capitale colombienne a annoncé plusieurs mesures pour restreindre l'utilisation des véhicules diesel plus anciens et limiter les émissions des industries à charbon dans la ville. Les camions et bus diesel de plus de 10 ans seront interdits de circulation dans quatre quartiers de la ville assujettis au smog entre 7h00 et 11h00, tranche horaire pendant laquelle les niveaux de pollution sont les plus élevés. Les mesures s'appliqueront entre le 22 mai et le 15 décembre 2006 et leur efficacité sera évaluée en novembre 2006.

Le gouvernement colombien examine également la possibilité d'importer du gazole à faible teneur en soufre afin de réduire la pollution dans la capitale.

Selon la proposition, la compagnie pétrolière publique Ecopetrol importerait du gazole d'une teneur en soufre de moins de 30 ppm pour le mélanger aux produits fabriqués dans le pays. Les raffineries colombiennes commenceront à produire du gazole de meilleure qualité d'ici 2010 au plus tard, selon le Ministère de l'environnement. Le gazole colombien a actuellement une teneur en soufre de 4500 ppm. En 2007, celle-ci devrait être de 4000 ppm, en 2008 de 3000 ppm et d'ici 2010 de 500 ppm.

Le Brésil fixe des critères pour la distribution du carburant à faible teneur en soufre

Le Conseil national de l'environnement du Brésil (CONAMA) a publié une résolution qui fixe des critères déterminant les villes qui recevront du gazole à faible teneur en soufre. Cette résolution indique que le carburant devrait d'abord aller aux villes où la pollution atmosphérique est la plus élevée, et ensuite aux villes de plus de 200 000 habitants les plus polluées. Ces critères sont nécessaires du fait que seulement 27% de la totalité du gazole disponible au Brésil a une faible teneur en soufre. Jusqu'à présent, le gouvernement a distribué ce carburant uniquement dans les plus importantes zones métropolitaines sans tenir compte des niveaux de pollution.

Volkswagen Brésil passe complètement aux véhicules flexibles en carburant

Volkswagen a annoncé l'arrêt de la production au Brésil des modèles fonctionnant uniquement à l'essence. Tous les véhicules à moteur essence seront désormais flexibles en carburant (essence/éthanol).

ASIE-PACIFIQUE

Hong Kong adopte les normes Euro IV pour poids lourds et les normes Euro 3 pour motocycles

Le Département de la protection de l'environnement de Hong Kong a publié une réglementation qui exige que les véhicules lourds nouvellement immatriculés soient conformes aux normes d'émissions Euro IV à partir du 1er octobre 2006 – la même date que pour la mise en place de l'Euro IV dans l'Union européenne. Cette nouvelle réglementation exigera également que tous les motocycles récemment immatriculés respectent les normes d'émissions Euro 3 à partir du 1er janvier 2007. Les normes japonaises et américaines seront acceptées dans la mesure où elles seront aussi efficaces pour réduire les émissions. En ce qui concerne les véhicules légers,

Hong Kong met progressivement en place les normes Euro 4 depuis le 1^{er} janvier 2006.

Jakarta teste les émissions des triporteurs

En commémoration de la Journée mondiale de l'environnement, l'agence pour la gestion de l'environnement de Jakarta (BPLHD) ainsi que l'initiative Bajaj pour les ressources naturelles (Bajaj Initiative for Natural Resources) et l'institut d'études sur les transports (Institute for Transportation Study ou Instran) ont offert des tests d'émissions gratuits sur les triporteurs (taxis diesel à trois roues).

Les triporteurs ont été tout d'abord importés d'Inde dans les années 70. Ils peuvent facilement se faufiler dans les rues étroites typiques des kampongs de Jakarta et sont utilisés principalement pour de courtes distances. Des données provenant de l'Agence des transports de Jakarta montrent qu'il y a environ 14 000 triporteurs circulant légalement à Jakarta et environ 6 000 de plus opérant officieusement.

Une étude a montré que les triporteurs étaient un des principaux responsables de la pollution atmosphérique. L'utilisation de mélanges de carburants moins chers produit jusqu'à 12 fois plus de polluants qu'une voiture non équipée de convertisseur catalytique. Le responsable Instran du programme a déclaré que les triporteurs produisaient un taux d'hydrocarbures allant jusqu'à 6 464 ppm, comparé au niveau accepté de 1 200 ppm. En réponse à cela, l'administration de Jakarta prévoit d'importer d'Inde 250 triporteurs fonctionnant au gaz naturel comprimé pour remplacer les vieux véhicules.

Les bus de Shanghai vont utiliser des carburants DME

Avant la fin 2006, Shanghai mettra en place un itinéraire de démonstration de bus fonctionnant au diméthyl-éther (DME) ; en 2010, plus de 1 000 de ces véhicules seront utilisés pendant l'Exposition internationale de Shanghai.

En mai 2005, les premiers bus de Chine fonctionnant au DME, développés conjointement par Shanghai Jiaotong University, Shanghai Automotive Industry Corporation et Shanghai Huayi Company, ont été mis en circulation. Après pratiquement un an d'exploitation, les résultats d'inspections effectuées par le département National Vehicle Quality Supervision (service national de supervision de la qualité des véhicules) et les centres d'inspection ont montré que les émissions de ce type de bus étaient inférieures aux limites de la norme d'émissions Euro III.

Les voitures indonésiennes neuves ont besoin de carburants plus propres

"Jakarta est la troisième ville la plus polluée du monde après les villes de Mexico et de Panama. Les émissions des véhicules représentent 80% de la pollution", a déclaré l'année dernière le Gouverneur de Jakarta, M. Sutiyoso.

En 2003, le Ministre d'état pour l'environnement a publié le décret N° 41/2003 sur les seuils d'émissions de gaz d'échappement des véhicules motorisés neufs, qui exige que les constructeurs automobiles utilisent les technologies basées sur la norme d'émissions Euro 2. L'année dernière, l'administration a publié l'arrêté N° 2/2005 sur la réduction de la pollution atmosphérique qui, entre autres, oblige les propriétaires de voitures particulières à faire effectuer des tests d'émissions sur leurs véhicules deux fois par an et les véhicules de transports publics à utiliser le gaz naturel comme carburant. Cependant, le type de carburant dont ces véhicules ont besoin n'est généralement pas encore disponible sur le marché interne, et par conséquent le décret ministériel sur les seuils d'émissions ne peut pas être correctement appliqué.

Pékin : les conducteurs invités à laisser leurs voitures chez eux afin d'améliorer la qualité de l'air

Plus d'une centaine de clubs de conducteurs automobiles de Pékin ont lancé conjointement une campagne demandant à leurs 200 000 membres de laisser leurs voitures chez eux au moins une journée par mois afin de réduire les embouteillages et le bruit, et d'améliorer la qualité de l'air de la capitale chinoise.

Il y a plus de 2,6 millions de véhicules motorisés à Pékin et leur nombre augmente de plus de 1 000 par jour. Selon une recherche effectuée par le département de l'environnement de la ville, les véhicules pékinois émettent 3 600 tonnes de polluants chaque jour et sont les principaux responsables de la pollution atmosphérique de Pékin. Cette année, la ville a remplacé 4 000 vieux bus, plus polluants, et 30 000 taxis par des véhicules respectant des normes d'émissions plus strictes.

La pollution atmosphérique au Pakistan est parmi les plus élevées du monde

L'étude économique du Pakistan pour 2005-2006 indique que les niveaux de pollution atmosphérique dans les villes les plus peuplées du pays étaient parmi les plus élevés du monde et étaient en progression, entraînant de graves questions de santé. Les niveaux de particules ambiantes sont généralement deux fois

plus élevés que la moyenne mondiale et plus de cinq fois plus importants que ceux enregistrés dans les pays industriels et en Amérique du Sud.

Les principales causes de la pollution atmosphérique au Pakistan sont les suivantes : une demande d'énergie en rapide augmentation ; une demande industrielle et domestique en croissance ; ainsi qu'un secteur des transports en forte expansion. Dans les villes, l'utilisation élargie de carburants de mauvaise qualité, combinée à une augmentation spectaculaire du nombre de véhicules sur les routes, a conduit à d'importants problèmes de pollution atmosphérique. Le nombre de véhicules est passé de 800 000 à environ 4 millions en 20 ans, soit une augmentation globale de plus de 400%. Depuis 1980, la croissance maximum concerne les véhicules 2-temps comme les camionnettes de livraison, suivis des motocycles et des rickshaws. Le nombre de camions et de bus diesel a également augmenté de 200-300% depuis 1980.

Une qualité d'air à Adélaïde améliorée grâce aux plus faibles émissions des véhicules

De nouveaux chiffres provenant des autorités de protection de l'environnement (Environment Protection Authority ou EPA) montrent que les niveaux d'émissions à Adélaïde ont baissé de manière significative depuis 1979, date des premiers enregistrements de ce type de données, mais que les niveaux de pollution dans les villes industrielles de Port Pirie et Whyalla ont augmenté et ne respectent pas les normes nationales.

L'EPA contrôle six polluants (monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, ozone, dioxyde de soufre, plomb et petites particules) dans 11 sites d'Adélaïde et dans les deux villes du golfe de Spencer. A Adélaïde, les niveaux de CO, qui étaient en 2002 d'un cinquième de la norme nationale de 9 ppm, ont baissé à environ un dixième de la norme en 2004. Les statistiques d'ozone sur tous les sites sont restées stationnaires à un quart de la norme nationale. Les niveaux de dioxydes de soufre et d'azote sont également restés inchangés à un tiers de la norme. Les chiffres montrent qu'à Whyalla la quantité de particules dépassait 23 fois la norme nationale en 2004, comparée à la limite nationale permise de 5 fois.

Le Ministre de l'environnement, Mme Gail Gago, a indiqué que ces résultats étaient très encourageants. "La pollution atmosphérique à Adélaïde s'est généralement améliorée grâce aux effets combinés de la gestion de l'industrie et des plus faibles émissions de véhicules", a-t-elle déclaré.

Pollution aux NOx en Arménie

Le service national de statistiques d'Arménie rapporte que pour la partie de l'année 2006 déjà écoulée, la concentration moyenne mensuelle de NO₂ dans la capitale Erevan a dépassé de 2,8 fois les niveaux autorisés et de 1,2 fois en ce qui concerne le NO.

Selon une étude, la pollution atmosphérique tue 1 600 personnes par an à Hong Kong

Environ 1 600 personnes décèdent chaque année à Hong Kong de maladies liées à la pollution atmosphérique, selon une nouvelle étude publiée par les universités de Hong Kong. L'étude analyse les fichiers d'admissions dans les hôpitaux et les décès survenus entre 1995 et 2000. Selon l'analyse statistique de l'étude, le nombre d'admissions et de décès a augmenté parallèlement à une détérioration de la qualité de l'air mesurée par des indicateurs.

L'étude montre que la visibilité est pauvre à Hong Kong pendant 45% du temps. Pour ce qui est des niveaux de pollution atmosphérique par particules respirables en suspension, la ville est pire que Los Angeles, Londres, New York et Paris. Les chercheurs ont déclaré que des améliorations de la qualité de l'air pourraient faire économiser plus de HK\$20 milliards par an. De plus, 64 000 journées d'hospitalisation et 6,8 millions de visites au médecin généraliste pourraient être évitées. La recherche a été effectuée par l'Université de Hong Kong, l'Université chinoise, l'Université de sciences, de technologie et d'échange civique (University of Science and Technology and Civic Exchange)³.

³ "Air Pollution: costs and paths to a solution - Understanding the connection between visibility, air pollution and health cost, in pursuit of accountability, environmental justice and health protection (Pollution atmosphérique : coûts et voies vers une solution - Comprendre la relation entre la visibilité, la pollution atmosphérique et les coûts de santé, dans un but de compte-rendu, de justice environnementale et de protection de la santé)"

BP s'engage pour les biocarburants australiens

BP Australie a signé des contrats d'approvisionnement de plus de 200 millions de litres de biocarburant par an d'ici 2008. Cela signifie que l'entreprise vise à fournir plus de la moitié de la cible nationale fixée par le Gouvernement australien de 350 millions de litres de biocarburant.

La raffinerie BP de Bulwer dans l'état du Queensland produira 110 millions de litres de biocarburant par an, fabriqué à partir de suif, et les commercialisera à partir de 2007. L'entreprise achètera aussi la totalité de la production (80 millions de litres par an) d'une nouvelle usine d'éthanol devant être construite par

Primary Energy Pty Ltd en Kwinana, Australie occidentale, pour la commercialiser dans toute l'Australie à partir de 2008. BP a également négocié l'achat de 23 millions de litres d'éthanol auprès de la distillerie CSR Sarina près de Mackay, qui sera mélangé et vendu sur les marchés du Queensland plus tard dans l'année 2006. L'entreprise déclare avoir l'intention "d'investir dans des infrastructures de raffinage et de distribution et d'obtenir les produits pour permettre aux biocarburants de jouer un rôle dans les futurs approvisionnements pétroliers d'Australie".

AFRIQUE

Afrique du Sud : voitures avec filtres à particules et fonctionnant au carburant à faible teneur en soufre

L'Afrique du Sud a lancé son premier véhicule diesel équipé d'un filtre à particules. La National Association of Automobile Manufacturers of South Africa (association nationale des constructeurs automobiles d'Afrique du Sud ou NAAMSA) a déclaré que du fait que les maisons-mères européennes des constructeurs automobiles ne produisaient de plus en plus que des véhicules équipés de filtres, ce n'était qu'une question de temps avant que l'Afrique du Sud ne se mette à le faire. "En Europe, il n'y a plus de marchés pour les véhicules diesel non équipés de filtres. Par conséquent, nos sociétés-mères ne conçoivent plus de véhicules diesel sans filtres puisqu'il n'y a plus de demande sur leurs principaux marchés". Tandis qu'initialement seuls les véhicules particuliers haut de gamme seront équipés de filtres en Afrique du Sud, à l'avenir tous les véhicules diesel en seront pourvus. Les spécifications de carburant devront être ajustées puisque les véhicules diesel "nouvelle génération" nécessiteront un carburant d'une teneur en soufre inférieure à 50 ppm, ce carburant n'étant de manière générale pas disponible en Afrique du Sud. La teneur en soufre dans le gazole a été récemment abaissée de 3 000 ppm à 500 ppm en Afrique du Sud.

La popularité croissante des véhicules diesel en Afrique du Sud a incité Shell à commencer à introduire dans le pays son gazole V-Power d'une teneur en soufre de moins de 50 ppm. Ce carburant sera disponible dans plus de 100 des plus grandes stations-services de l'entreprise dans le pays.

GENERAL

Règlements techniques mondiaux concernant les émissions des moteurs lourds

Le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) des Nations Unies a accepté de soumettre à l'adoption des Nations Unies une proposition de Règlements techniques mondiaux (GTR) pour la procédure d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs de poids lourds (World-wide Heavy-Duty Certification ou WHDC) et les systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules lourds (World-wide Harmonised Heavy-duty On-Board Diagnostics ou WWH-OBD) ; avant cette soumission, des corrections finales sont à apporter aux règlements et les normes s'y rapportant doivent faire l'objet d'un vote ISO. Le groupe de travail a aussi accepté de soumettre les documents transposant ces GTR en Réglementation 49 qui sera appliquée à l'avenir en Europe. Cette transposition inclura la définition des paramètres "optionnels" de WHDC, c'est-à-dire pondération pour démarrage à froid, temps de stabilisation de température entre le démarrage à froid et à chaud, échantillonnage des matériaux et de la taille du filtre et du carburant de référence.

Une nouvelle étude établit un lien entre l'exposition intra-utérine aux HAP et des retards de développement

Une nouvelle étude effectuée par Columbia Center for Children's Environmental Health (centre de Columbia pour la santé environnementale de l'enfant ou CCCEH), publiée dans la revue Environmental Health Perspectives montre que l'exposition prénatale aux polluants atmosphériques peut avoir un impact négatif sur le développement de l'enfant. Des études antérieures ont montré que les mêmes polluants atmosphériques pouvaient réduire la croissance du fœtus, mais cette dernière étude, qui a examiné le même groupe d'enfants à l'âge de trois ans, serait la première à révéler que ces polluants peuvent également affecter le développement cognitif pendant l'enfance.

Les chercheurs ont étudié un échantillon de 183 enfants âgés de trois ans et ont trouvé que l'exposition pendant la grossesse aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) urbains provenant de la combustion était liée à des notes sensiblement plus faibles dans les tests de développement mental et plus que doublait le risque de retard de développement à l'âge de trois ans. Dans l'étude, l'exposition des mères pendant la grossesse à des niveaux variés de HAP aériens a été mesurée à l'aide

de systèmes personnels de contrôle d'air. Dans cette étude, les enfants exposés dans l'utérus aux niveaux les plus élevés de HAP ont eu des notes en moyenne de 5,69 points (6,3%) plus basses dans les tests cognitifs que les enfants moins exposés, et le risque qu'ils encouraient d'être retardés dans leur développement était 2,89 fois plus important que pour les enfants soumis à une exposition prénatale moins forte; ces deux résultats sont statistiquement significatifs. Les chercheurs ont contrôlé d'autres types d'expositions qui auraient pu contribuer aux problèmes de développement comme les facteurs socioéconomiques, l'exposition à la tabagie, au plomb et à d'autres toxiques environnementaux.

Les auteurs notent que "les concentrations de HAP aériens peuvent être réduites à l'aide des dispositifs de réduction de la pollution actuellement disponibles, d'une meilleure efficacité énergétique et de l'utilisation de sources alternatives d'énergie." L'étude est disponible sur le site :

<http://www.ehponline.org/docs/2006/9084/abstract.html>.

Une nouvelle étude établit un lien entre la pollution atmosphérique et le risque accru de mort à court terme

La Harvard School of Public Health (école de santé publique de Harvard) a publié une nouvelle étude qui constate que les personnes souffrant de diabète, de défaillances cardiaques, de maladies pulmonaires chroniques obstructives (COPD), et de maladies inflammatoires sont plus en danger de mort si elles sont exposées à la pollution atmosphérique aux particules pendant une durée d'un an ou plus. L'étude a été présentée lors d'une récente conférence de l'American Thoracic Society.

L'étude a analysé les sorties d'hôpital de personnes souffrant de ces quatre types de maladies résidant dans 34 villes entre 1985 et 1999. Les chercheurs ont comparé ces données avec les moyennes annuelles de PM₁₀, constatant qu'une augmentation annuelle de 10µg/m³ de PM₁₀ accentuait le risque de mort de 32% pour les diabétiques, de 28% pour les personnes souffrant de COPD, de 27% pour celles souffrant de congestions cardiaques, et de 22% pour celles souffrant de maladies inflammatoires. Tandis que des études antérieures ont trouvé qu'une exposition à long terme à la pollution atmosphérique était associée à un danger accru de mort, cette dernière étude a examiné le danger de mort dans les trois premières années suivant la sortie des patients de l'hôpital et a constaté que ce danger augmentait pendant les deux premières années.

PROCHAINES CONFERENCES

Diesel Partikel Filter/Diesel Particulate Filter

11-12 July 2006, Munich, Germany

Details at <http://www.car-training-institute.com>

The main topics will be: The legal framework - what future ceilings can be expected?; Expectations of diesel particulate filters - how to guarantee reliability; Innovative filter materials - properties, uses and behaviour; Retrofitting particulate filters - experience, test results and developments; Experience with diesel particulate filter as a standard equipment in passenger cars.

Regional Conference on Better Air Quality in Sub-Saharan African Cities

25-28 July 2006, Nairobi, Kenya

Details at http://www.unep.org/dpdl/urban_environment/pdfs/regionalconference.pdf

This conference aims to bring the air quality impacts of human and economic activity to the forefront of decision making in Sub-Saharan Africa. With one of the highest rates of urbanisation worldwide, air quality in cities in the region is rapidly degenerating. Finding and implementing solutions early on is a cost-effective approach to minimising the effects of poor air quality on human health.

10th ETH Conference on Combustion Generated Nanoparticles

21-23 August 2006, Zurich, Switzerland

Details at www.nanoparticles.ethz.ch

The conference will again provide a forum for the discussion of new scientific findings on combustion-generated nanoparticles, and new methods to characterise such particles for research, automobile type-approval and engine diagnostics. Moreover, the conference will discuss emissions control of IC-engines and progress in particle filtration from exhaust gases, as well as health effects and effects on climate.

CAPoC 7 – 7th International Congress on Catalysis and Automotive Pollution Control

30 August - 1 September 2006, Brussels, Belgium

Details at <http://www.ulb.ac.be/sciences/cpmct/capoc7/index.html>

All topics related to applications and requirements of catalysis in automotive emissions control will be considered: catalyst technologies (TWC, lean burn of gasoline and diesel, cold start emissions); fuel cell catalysis; materials for catalysts, washcoats and fuel-borne catalysts; particulate emissions control; NO_x emissions control under lean conditions; modelling of aftertreatment systems; unregulated pollutants; integrated emissions control systems, on-board

diagnostics; alternative fuel technologies and innovative technologies (new materials, recovery of precious metals, sensors).

Air Pollution and Environmental Health, from Science to Action:

The Challenge of Particulate Matter

6-8 September 2006, Lille, France

Details at www.iuappa-lille2006.org

Sessions include source identification and apportionment of particulate matter; air pollution and environmental health policies, PM measurement and analysis; and PM emissions from road traffic and health impact assessment.

AVL Kongress: Motor und Umwelt / Engine and Environment – Gasoline versus Diesel

7-8 September 2006, Graz, Austria

Details at www.avl.com

What developments in diesel and gasoline engine technology, driven by higher fuel prices, demanding emissions standards and air pollution restrictions, are to be expected? Exhaust gas aftertreatment trends – market-specific solutions?

European KONES 2006: International Scientific Congress on Powertrain and Transport Means

10-13 September 2006, Nalezow, Poland

The latest achievements in engine research, development and design with special attention to biofuels, ecology, injection and spray, combustion processes, exhaust aftertreatment, particulate filters, durability and reliability, and catalysis.

Global Powertrain Congress 2006 World Powertrain Expo

19-21 September 2006, Novi, Michigan, USA

Technical programmes include combustion, emissions and performance; hybrids; and natural gas and biofuels.

AVECC 2006 Asian Vehicle Emissions Controls Conference

20-23 September 2006, Jaipur, India

'On invitation only' Conference jointly organised by [ECMA](#), [MECA](#) and [AVECC](#).

As with previous AVECCs in 2001 (Thailand) and 2004 (China), AVECC 2006 is a technical symposium that will bring together experts from regulatory agencies, industry, and academia in Asia and around the world to share information and ideas on motor vehicle emissions control technology developments and experience.

2nd Advanced Powertrain Control Symposium

September 2006, Birmingham, UK

Details at enquiries@tic.ac.uk

Aachen Colloquium

9-11 October 2006, Aachen, Germany

Details at www.aachener-kolloquium.de

Towards Fuel Neutral Standards: Diesel vs Gasoline Engine

18-20 October 2006, Isola di Ortigia, Siracusa, Italy

Details at http://www.ata.it/Convegni/2006_Next/

FISITA World Automotive Congress 2006

22-27 October 2006, Yokohama, Japan

Details at <http://www.fisita2006.com>

SAE 2006 Commercial Vehicle Engineering Congress and Exhibition

31 October - 2 November 2006, Chicago, USA

Details at www.sae.org/comvec

World Refining & Fuels Conference Asia 2006

7-9 November 2006, Beijing, China

Details at <http://www.worldfuelsconferences.com/index.php?area=details&confID=7>

4. FAD-Konferenz: Herausforderung – Abgasnachbehandlungstechnologien für Dieselmotoren

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

Small Engine Technology Conference

13-16 November 2006, San Antonio, Texas, USA

The conference theme is Future Trends in Small Engine Technology to Satisfy Long-Term Demands and topics include advanced combustion, environmental impacts and HCCI (Homogeneous Charge Compression Ignition).

IFQC Technology & Policy Briefing

16 November 2006, Paris, France

Spark Ignition Engine Emissions (short course)

20-24 November 2006, Leeds, UK

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

The course covers emissions and combustion fundamentals; sources of emissions in SI engines; catalytic control of emissions; fuel composition effects; and future engine design for low emissions.

Symposium on International Automotive Technology (SIAT2007)

17-20 January 2007, Pune, India

Details at <http://www.araiindia.com/html/SIAT2007.jsp>

Topics include engine and powertrain, emissions (Euro 3 and beyond), emissions inventory and ambient air quality, inspection and maintenance programmes and global harmonisation of standards.

SAE Fuels and Emissions Conference

23-25 January 2007, Cape Town, South Africa

Details at <http://www.sae.org/events/sfl/cfp.htm>

5th International CTI Forum Exhaust Systems

29-31 January 2007, Nürtingen, Germany

Details at www.abgastechnik-forum.com

The forum will cover exhaust aftertreatment for diesel engines and spark ignition, future emissions legislation, liquid and solid urea SCR-systems, diesel particulate filters, in-engine emissions reduction and particulate and soot measurement technology.

MinNOx - Minimisation of NOx Emissions through Exhaust Aftertreatment

1-2 February, 2007, Berlin, Germany

Details at

http://www.iav.de/eng/4_events/iav_conferences.php

A significant reduction in NOx emissions from light and heavy-duty diesel engines will be mandatory as a result of upcoming emissions limits in Europe, the US and Japan. The conference committee calls for papers focused on SCR for passenger cars and heavy-duty, Lean NOx traps; Diagnostics and Simulation of DeNOx systems.

SAE 2007 World Congress

16-19 April 2007, Detroit, Michigan, USA

Details at

<http://www.sae.org/congress/techprogram/cfp.htm>

EAEC 2007: 11th European Automotive Congress

30 May - 1 June 2007, Budapest, Hungary

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

The conference will include themes on powertrain technology, vehicle and laboratory procedures, homologation and regulation and harmonisation in Europe.