



Newsletter

Janvier - Février 2006

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

EUROPE.....	2
La proposition de norme d'émissions Euro 5 en cours de discussion au Conseil	2
Un rapporteur sur l'Euro 5 au Parlement européen	2
Réponses aux propositions de normes d'émissions Euro 5.....	2
La Stratégie thématique de l'Union européenne sur l'environnement urbain	2
Rapport de l'Agence européenne pour l'environnement sur l'environnement et la santé.....	3
Etude des effets à long terme de la pollution atmosphérique	3
Stratégie européenne pour les biocarburants	3
Etude sur des scénarios de réduction des émissions pour les embarcations de loisirs	3
La Belgique annonce des mesures d'incitations fiscales	3
L'Espagne s'attaque aux émissions provenant des transports	4
La Suisse propose un plan d'action pour les particules	4
Rapport sur la qualité de l'air en Irlande en 2004.....	4
Une étude belge prévoit une baisse des émissions de véhicules	5
La qualité de l'air à Paris s'améliore mais est toujours en deçà des cibles de l'Union européenne	5
La chambre haute allemande approuve des exigences de tests pour les filtres installés en retrofit	5
Une proposition danoise impose des filtres à particules sur les poêles à bois	5
La Finlande étudie la pollution des particules provenant des cheminées et des chaudières domestiques	5
Etude d'Euromot sur les diesels ferroviaires	5
AMERIQUE DU NORD	6
DaimlerChrysler annonce des systèmes De-NOx pour les véhicules légers aux Etats-Unis.....	6
De nouvelles réglementations de l'EPA sur les polluants atmosphériques incluent de nouvelles normes NMHC à froid	6
La Californie publie une proposition définitive de limites de NO ₂ pour le retrofit des diesels.....	7
Californie : proposition révisée pour les réductions des PM provenant d'engins non routiers	7
La Californie adopte des réductions de PM supplémentaires	7
Rapport de l'EPA sur l'expérience acquise dans le domaine du retrofit diesel	7
La qualité de l'air se dégrade au Canada.....	8
La Californie cible les camions venant du Mexique	8
Programme californien de bus scolaires à émissions plus faibles	8
Contrôle des fumées en Californie	8
Rapport sur la pollution des particules aux Etats-Unis.....	8
L'EPA supprime l'exigence de composés oxygénés dans l'essence reformulée.....	8
Un syndicat d'ouvriers de l'industrie automobile demande des incitations pour la production de véhicules propres aux Etats-Unis	8
Une nouvelle approche pour mesurer la pollution atmosphérique.....	9
Rapport sur les effets sur la santé des émissions diesel des locomotives et des navires	9
L'asthme chez l'enfant lié à la pollution	9
Le Mexique finalise des spécifications de carburants à faible teneur en soufre	9
ASIE-PACIFIQUE	9
Hong-Kong resserre ses normes d'émissions.....	9
Le Bangladesh introduit des normes d'émissions équivalentes à l'Euro 1 et 2.....	10
Programme de retrofit diesel à Hong-Kong.....	10
Canton prévoit de nouvelles réglementations en matière d'émissions	10
Un plan d'action contre les émissions en Assam	11
Une politique des véhicules à faibles émissions en Chine.....	11
Singapour met en place des incitations fiscales pour les véhicules plus propres	11
Shanghai limite la circulation des véhicules pré-Euro I.....	11
GENERAL.....	12
Une étude constate que l'ozone est dangereuse même à de très faibles niveaux	12
La réduction de la pollution atmosphérique améliore la santé de l'enfant.....	12
PROCHAINES CONFERENCES.....	12

EUROPE

La proposition de norme d'émissions Euro 5 en cours de discussion au Conseil

Le groupe de travail du Conseil Environnement a commencé l'examen de la législation Euro 5 proposée par la Commission européenne pour les émissions des voitures particulières et des véhicules légers. Le groupe de travail prépare la réunion du Conseil des ministres de l'environnement qui se tiendra le 9 mars 2006. Plusieurs Etats membres de l'Union européenne semblent souhaiter que la nouvelle réglementation Euro 5 prévoie une perspective à plus long terme et par conséquent inclue dès maintenant une deuxième phase avec des limites d'émissions beaucoup plus basses, en particulier pour les NOx.

Un séminaire sur l'Euro 5 à l'intention des Etats membres a été organisé, au début des discussions du groupe de travail, par la Présidence autrichienne, avec une très bonne participation de plus de 70 officiels des Etats membres. Des présentations ont été faites par la Commission européenne, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), l'Agence pour la protection de l'environnement américaine (EPA), la Mission japonaise auprès de l'Union européenne et l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ; les avis des parties intéressées ont été présentés par l'ACEA, l'AECC, la Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T&E), le consultant international Michael Walsh et l'Université technique de Graz.

Le Secrétaire général de l'ACEA, Ivan Hodac, a indiqué que des efforts importants de développement se poursuivaient dans le domaine des catalyseurs De-NOx et que l'utilisation de systèmes SCR sur les voitures particulières était à l'étude.

Dirk Bosteels de l'AECC a présenté les derniers développements relatifs aux technologies de réduction des émissions ainsi que leurs performances, en particulier dans la réduction des NOx provenant des voitures diesel, et a résumé les conclusions-clés et les résultats d'un récent programme de démonstration effectué par l'AECC pour les véhicules légers.

Un rapporteur sur l'Euro 5 au Parlement européen

Matthias Groote, MPE membre de la délégation allemande du PSE, a été nommé Rapporteur au Parlement européen sur la réglementation Euro 5. Son projet de rapport sur l'Euro 5 sera discuté par la Commission de l'environnement dans les mois prochains et toute modification doit être soumise avant mi-juin.

Trois autres commissions – la commission ITRE (industrie, recherche et énergie), la commission TRAN (transport et tourisme) et la commission IMCO (marché intérieur et protection des consommateurs) – examineront également ce projet de rapport et exprimeront leurs opinions en temps voulu. Ces commissions ont aussi nommé des rapporteurs pour les rapports d'opinion, à savoir MPE Ivo Belet (PPE-DE), MPE Boguslaw Liberadzki (PSE) et MPE Anja Weisgerber (PPE-DE).

Réponses aux propositions de normes d'émissions Euro 5

L'industrie automobile et des groupes écologiques basés à Bruxelles ont donné leur réponse à la proposition formelle de la Commission européenne de réglementation Euro 5 pour les émissions des véhicules légers.

L'ACEA a indiqué que la proposition "n'avait pas réussi à répondre aux inquiétudes exprimées par l'ACEA dans son rapport d'opinion soumis pendant la consultation des parties intéressées". Ils déclarent que la réduction proposée de 25% des limites de NOx pour les moteurs essence représente "une cible difficile et onéreuse" et que le délai proposé de 18 mois après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation "n'était pas suffisant, l'industrie ayant besoin d'au moins trois ans pour mettre en œuvre à 100% la nouvelle technologie".

En revanche, le Bureau européen de l'environnement a indiqué que la proposition était bien trop faible et que "la Commission avait encore placé les demandes des constructeurs automobiles au-dessus des besoins de ses citoyens." La Fédération européenne pour le transport et l'environnement, T&E, a déclaré que "si les propositions Euro 5 étaient adoptées, les constructeurs automobiles européens vendraient bientôt sur leur marché interne des voitures diesel moins propres que celles qu'ils exportent aux Etats-Unis".

La Stratégie thématique de l'Union européenne sur l'environnement urbain

La Commission européenne a adopté une Stratégie thématique sur l'environnement urbain. Cette stratégie propose une approche de la gestion de l'environnement et des transports propres basée sur le volontariat, plutôt que d'exiger, comme discuté antérieurement, de toutes les villes de plus de 100 000 habitants d'établir des plans de gestion de l'environnement et de transports plus propres.

La Stratégie indique que la Commission va étudier des cibles et des mesures visant à réduire les émissions de particules et la pollution à l'ozone, y

compris de nouvelles normes pour véhicules (Euro 5 pour les véhicules légers, Euro VI pour les véhicules lourds) et va réfléchir à des mesures pour promouvoir une utilisation plus élargie d'impôts différenciés dans les quartiers écologiquement sensibles et pour désigner des zones à faibles émissions avec restrictions de circulation pour les transports polluants.

Rapport de l'Agence européenne pour l'environnement sur l'environnement et la santé

Un nouveau rapport de l'Agence européenne pour l'environnement, intitulé "Environnement & Santé", indique que la pollution atmosphérique est la principale responsable des maladies liées à l'environnement en Europe. Des estimations récentes montrent que 20 millions d'européens par jour souffrent de problèmes respiratoires ; des estimations de l'impact de la pollution atmosphérique, faites dans le cadre du programme de la Commission européenne "Un air pur pour l'Europe" (CAFÉ), ont constaté que dans l'Union européenne, environ 350 000 personnes étaient décédées prématurément en 2000 à cause de la pollution atmosphérique extérieure due aux seules fines particules (PM_{2,5}). Ceci correspond à une perte moyenne d'espérance de vie d'environ neuf mois pour chaque citoyen de l'Union européenne et est comparable à la perte d'espérance de vie imputable aux accidents de la route au sein de l'Union européenne. Le rapport indique que les personnes asthmatiques, en particulier les enfants asthmatiques, sont sensibles à la qualité de l'air et plusieurs études montrent que l'exposition à la pollution atmosphérique est fortement associée à l'aggravation de l'asthme. On ne sait pas vraiment dans quelle mesure la pollution atmosphérique peut être à l'origine de l'asthme.

Etude des effets à long terme de la pollution atmosphérique

Une étude publiée dans la revue Occupational and Environmental Medicine estime les effets à long terme de la pollution atmosphérique sur la mortalité.

En 1974, des scientifiques français ont engagé des volontaires pour une étude visant à étudier les effets de la pollution atmosphérique sur les maladies respiratoires chroniques (PAARC). Ils ont analysé les liens entre la pollution atmosphérique et la mortalité chez plus de 10 000 adultes résidant dans sept villes françaises, sur une période de 25 ans. Les résultats ont démontré que la pollution atmosphérique urbaine évaluée dans les années 70 était associée à une mortalité accrue sur 25 ans. De plus, ils ont montré

que l'inclusion de données de contrôle de l'air provenant de stations particulièrement exposées à la circulation locale, pouvait surestimer l'exposition moyenne de la population et fausser les résultats. Après exclusion de six zones fortement influencées par le trafic local, les analyses ont montré un risque accru de mortalité non accidentelle liée à l'exposition aux particules en suspension, à la fumée noire, au dioxyde d'azote et à l'oxyde nitrique, dans des concentrations moyennes de 10 µg/m³. Des schémas similaires ont été observés pour les décès par cancer du poumon ou pour cause cardiopulmonaire.

Stratégie européenne pour les biocarburants

La Commission européenne a adopté une Stratégie pour les biocarburants. Les mesures comprennent : la production d'un rapport cette année sur une éventuelle révision de la Directive sur les biocarburants ; encourager les Etats membres à favoriser les biocarburants et à examiner des mesures obligeant l'utilisation de biocarburants ; ainsi que des propositions existantes pour promouvoir des véhicules propres et efficaces.

La Commission va également étudier comment les biocarburants peuvent contribuer au mieux aux cibles d'émissions et réexaminera les limites de teneur en biocarburant de l'essence et du gazole. Elle étudiera également la possibilité de prendre en compte l'utilisation de biocarburants pour les cibles d'émissions de CO₂ des flottes automobiles.

Etude sur des scénarios de réduction des émissions pour les embarcations de loisirs

La Direction générale des entreprises et de l'industrie de la Commission européenne a récemment commandé à la Confédération européenne des industries nautiques (ECNI) une étude sur la faisabilité et l'impact de scénarios possibles visant à réduire davantage les émissions des embarcations de loisirs. La Directive 2003/44/CE exige que la Commission explore les possibilités d'améliorations et prépare un rapport à ce sujet pour le Parlement et le Conseil d'ici fin 2006. Sur la base de ce rapport, la Commission, le Parlement et le Conseil devront décider si une proposition doit être développée pour modifier la législation.

La Belgique annonce des mesures d'incitations fiscales

Lors de l'ouverture du Salon de l'automobile de Bruxelles, le Premier ministre belge a annoncé une nouvelle mesure pour encourager l'installation de

filtres à particules sur les voitures diesel. En 2006, une déduction fiscale sur l'impôt sur le revenu des particuliers sera accordée à tous ceux qui font installer un filtre de ce type.

Cette annonce a été suivie le 13 janvier d'une autre annonce par le Ministre flamand de l'environnement. Il a déclaré que le transport de marchandises était responsable de 45% de toutes les fines particules émises par les véhicules et qu'il voulait s'attaquer de manière drastique au problème des fines particules dans le secteur du transport. Il a l'intention de discuter avec l'industrie des transports quant à des incitations pour encourager l'investissement dans des camions équipés de moteurs conformes aux normes Euro IV et V. Ces incitations prendraient fin dès que la norme deviendrait obligatoire. Il propose également une incitation fiscale permanente pour l'installation de filtres à particules sur des types de moteurs plus anciens (conformes aux normes Euro III et antérieures).

L'Espagne s'attaque aux émissions provenant des transports

Le gouvernement espagnol a publié un projet de législation pour améliorer l'efficacité des contrôles de la qualité de l'air par les autorités régionales et locales. La législation, qui doit entrer en vigueur en 2006, porte sur l'introduction "d'instruments économiques et de mécanismes de marchés" non spécifiés pour réduire les émissions provenant des transports. Le Ministre de l'environnement a annoncé ultérieurement que le gouvernement prévoyait d'introduire cette année des mesures fiscales pour décourager l'achat de voitures diesel, de SUV et autres véhicules privés fortement polluants. Aucun détail n'a été publié mais le quotidien espagnol El Pais cite de sources officielles que la taxe sur les véhicules équipés de moteurs de taille moyenne augmenterait de 7 à 12%.

En rapport direct avec cela, la municipalité de Madrid a annoncé qu'à partir de 2008, les véhicules fortement polluants (généralement ceux de plus de 15 ans) seraient bannis du centre historique de la ville dans une tentative de réduire les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) de 13%. La pollution atmosphérique par fines particules (PM10) dans toutes les grandes villes espagnoles dépasse largement les limites de l'Union européenne qui sont entrées en vigueur en 2005, et les émissions de dioxyde d'azote excèdent, dans les six plus grandes villes du pays, les niveaux maximums fixés pour 2010.

La Suisse propose un plan d'action pour les particules

Le responsable du Département suisse de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (UVEK) a proposé un plan d'action en neuf points pour réduire les émissions de particules. UVEK estime que la pollution des particules ambiantes en Suisse est responsable de 3 700 décès prématurés par an et de coûts annuels supplémentaires de santé de SFr 4,2 milliards (€2,7 milliards). Dans beaucoup de villes suisses, particulièrement en hiver, les niveaux de particules ambiantes dépassent la limite quotidienne de PM10 de 50 µg/m³.

Trois des neuf mesures s'appliquent aux véhicules. La première exige que de nouveaux critères soient développés pour des véhicules légers économes en carburant et à émissions faibles, basés sur la consommation de carburant, sur les émissions de PM, NOx, HC et CO₂ et sur le bruit. Ces critères formeront la base de programmes d'achats, de programmes fiscaux ou d'interdictions de circulation. La deuxième mesure exigera de tous les bus diesel exploités par les agences de transports publics d'être équipés de la meilleure technologie disponible pour réduire les émissions de PM, et ce à partir de 2007. La troisième mesure concerne le développement de normes d'émissions plus sévères pour les véhicules particuliers et les moteurs des camions. Parallèlement à ce plan, le responsable d'UVEK a déclaré qu'il soumettrait au Parlement des mesures supplémentaires de réduction des émissions, comprenant une réglementation imposant l'installation de filtres à particules sur tous les véhicules particuliers diesel neufs.

Rapport sur la qualité de l'air en Irlande en 2004

Un nouveau rapport préparé par l'agence irlandaise pour la protection de l'environnement montre que les concentrations de particules (PM10) et de dioxyde d'azote (NO₂) étaient plus basses en 2004 qu'en 2003, mais que les émissions provenant du trafic routier représentent désormais la principale menace pour la qualité de l'air en Irlande. Le rapport indique que même si l'amélioration dans les technologies de réduction des émissions a diminué de manière significative les émissions des voitures particulières et des autres catégories de véhicules, le trafic routier reste une des plus importantes sources d'émissions polluantes du fait qu'une proportion importante de véhicules relativement peu contrôlés pour la pollution est toujours en service et que les flottes de véhicules se sont en général fortement développées.

En ce qui concerne les NOx, la baisse n'est devenue apparente qu'à partir de 2000, reflétant la contribution plus importante des moteurs diesel aux émissions de NOx, l'adoption plus lente des contrôles technologiques pour ces moteurs et le fait que les véhicules lourds de marchandises représentent la principale source d'émissions de NOx.

Une étude belge prévoit une baisse des émissions de véhicules

Une nouvelle étude préparée par Transport & Mobility Leuven a conclu que les émissions de NOx et de particules provenant des véhicules circulant sur les routes belges pourraient baisser de 70% d'ici 2030, malgré l'augmentation de circulation prévue de 80 milliards de kilomètres par an en 2004 à 100 milliards en 2030. Cette étude cite les améliorations technologiques anticipées comme la raison principale de la réduction des émissions de gaz dangereux, à part le dioxyde de carbone.

La qualité de l'air à Paris s'améliore mais est toujours en deçà des cibles de l'Union européenne

La qualité de l'air s'est légèrement améliorée en 2005 à Paris et en région parisienne mais il est peu probable que la capitale française atteigne les cibles de l'Union européenne pour 2010 sans mettre en place de nouvelles actions pour réduire les émissions provenant des transports, de l'industrie et des ménages.

L'étude annuelle de la qualité de l'air préparée par Airparif a reconnu que les nouvelles technologies de réduction des émissions introduites par les principaux constructeurs automobiles européens avaient fortement réduit certaines formes de pollution liées aux transports. Le rapport souligne néanmoins des tendances inquiétantes pour certaines formes de pollution atmosphérique, comme les oxydes d'azote, l'ozone et les particules, et propose que la France doit réduire davantage sa circulation tout en prenant de nouvelles mesures pour réduire les émissions des industries et des ménages, si le pays compte respecter l'initiative de l'Union européenne pour un air pur.

La chambre haute allemande approuve des exigences de tests pour les filtres installés en retrofit

Le Bundesrat – la chambre haute du Parlement allemand – a approuvé un décret réglementant les exigences de tests pour les filtres à particules installés en retrofit sur les véhicules diesel. Selon le Ministère

fédéral de l'environnement, les filtres installés en retrofit pourraient réduire les émissions annuelles de particules de plus de 2 000 tonnes. Les questions d'incitations fiscales et les propositions concernant des exigences de vignettes pour les véhicules sont toujours en cours de discussion.

Une proposition danoise impose des filtres à particules sur les poêles à bois

L'Agence danoise pour la protection de l'environnement doit effectuer une analyse de coûts/bénéfices d'une proposition qui pourrait conduire à l'utilisation obligatoire de filtres à particules pour les poêles et cheminées à bois. En Scandinavie, les voitures et les camions contribuent moins à la pollution par particules que les poêles à bois. Des études récentes ont montré qu'au Danemark les 700 000 appareils de chauffage à bois contribuaient pour jusqu'à 50% des émissions de particules ultrafines (PM2,5) et pour 60% de ces émissions en Norvège. Parallèlement à cela, le nouveau plan d'action de l'Union européenne concernant les biomasses essaie de promouvoir l'utilisation du bois comme source d'énergie.

La Finlande étudie la pollution des particules provenant des cheminées et des chaudières domestiques

Le Ministère finlandais de l'environnement a commandité une étude sur les émissions provenant des cheminées domestiques, centrée sur les émissions de particules ultrafines (PM2,5). Le bois de chauffage et les briquettes de bois sont largement utilisés dans les maisons et les saunas en Finlande où il est estimé que la combustion domestique de bois contribue pour 40% des émissions nationales de PM2,5. L'étude a pour but d'ouvrir la voie à de nouvelles normes d'émissions pour les chaudières et les cheminées.

Etude d'Euromot sur les diesels ferroviaires

Euromot (l'association des constructeurs européens de moteurs à combustion interne) a publié les éléments d'une étude sur les diesels ferroviaires, qui évalue en détail les mesures techniques et opérationnelles qui pourraient être utilisées pour réduire les émissions de NOx et de PM10 provenant des locomotives diesel en Europe.

L'étude englobe les unités de traction diesel existantes ou futures dans les 25 Etats membres de l'Union européenne ainsi qu'en Norvège, en Suisse, en Bulgarie et en Roumanie. Le projet comprend : quatre principaux programmes de travail sur les

caractéristiques des flottes ; la sélection de mesures de réduction possibles comme les filtres à particules diesel, la réduction catalytique sélective, le recyclage des gaz d'échappement (EGR) et la re-motorisation ; la contribution des émissions d'échappement des diesels ferroviaires à la qualité de l'air locale ; ainsi que le développement de possibles stratégies de réduction des émissions.

AMERIQUE DU NORD

DaimlerChrysler annonce des systèmes De-NOx pour les véhicules légers aux Etats-Unis

Lors du Salon international nord-américain de l'automobile à Détroit, DaimlerChrysler a présenté une initiative concernant des groupes motopropulseurs diesel avancés propres.

La société a présenté une E 320 BlueTec et une Vision GL 320 BlueTec sur le stand Mercedes-Benz et un concept car Jeep Grand Cherokee BlueTec sur le stand du groupe Chrysler. La première application mise en production sera la Mercedes-Benz E 320 BlueTec, qui sera ensuite lancée aux Etats-Unis. Chaque véhicule BlueTec est équipé d'un moteur diesel V6 de 155 kW, mais les systèmes de post-traitement des émissions sont différents. DaimlerChrysler utilise le générique de BlueTec par référence à une combinaison de technologies utilisées sur les voitures particulières et les véhicules légers pour réduire les émissions appropriées. Les composants varieront selon les véhicules.

Le modèle E320 utilise dans l'ordre : un convertisseur catalytique d'oxydation, un convertisseur catalytique De-NOx avancé, un filtre à particules et un système de réduction catalytique sélective (SCR). La Vision GL utilise une combinaison convertisseur catalytique d'oxydation/filtre à particules/catalyseur SCR à l'urée.

De nouvelles réglementations de l'EPA sur les polluants atmosphériques incluent de nouvelles normes NMHC à froid

L'Agence américaine pour la protection de l'environnement (US Environmental Protection Agency ou EPA) a proposé de nouvelles réglementations portant sur les polluants atmosphériques provenant de sources mobiles (Mobile Source Air Toxic ou MSAT). Ces réglementations comprennent de nouvelles normes d'émissions d'hydrocarbures à froid pour les voitures particulières.

Les polluants atmosphériques incluent le benzène et autres hydrocarbures comme le butadiène 1,3, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde, l'acroléine et le

naphtalène. La proposition MSAT fixerait également une nouvelle norme moyenne annuelle de 0,62% (par volume) de benzène pour l'essence à partir de 2011, ainsi que des normes d'évaporation pour les containers de carburant à partir de 2009. Les normes fédérales et californiennes concernant les émissions évaporatoires des véhicules légers seraient harmonisées.

L'EPA indique que des recherches récentes montrent que les procédures actuelles de tests souvent ne réduisent pas de manière efficace les émissions de NMHC (hydrocarbures à l'exclusion du méthane) à des températures inférieures à 75°F (environ 24°C). Par exemple, sur des véhicules récents certifiés Tier 2, les niveaux de HC enregistrés à 20°F étaient en moyenne 10 à 12 fois supérieurs aux niveaux d'hydrocarbures mesurés à 75°F sur des véhicules équivalents.

L'EPA propose donc d'ajouter un test NMHC au test CO à basse température (20°F, environ moins 7°C) pour les véhicules particuliers à essence utilisant le cycle FTP. Il y aurait une norme moyenne d'émissions de NMHC par flotte, pondérée par le nombre de véhicules vendus, de 0,3 g/mile pour les véhicules plus légers ($\leq 6\ 000$ lb) ou de 0,5 g/mile pour tous les véhicules au dessus de 6 000 lb (y compris les camions jusqu'à 8 500 lb et les autocars jusqu'à 10 000 lb). La norme serait introduite progressivement entre 2010 et 2013 pour les véhicules plus légers, et entre 2012 et 2015 pour les véhicules plus lourds. Un programme de crédits et d'autres conditions seraient disponibles pour assurer une plus grande flexibilité aux constructeurs, en particulier pendant les phases de mise en application.

Classes de véhicule (GVWR) ^A	Taux d'émissions NMHC (g/mile)	Phases de mise en application ^B					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
$\leq 6\ 000$ lb	0,3	25	50	75	100		
$\geq 6\ 000$ lb	0,5			25	50	75	100

^A Gross Vehicle Weight Rating (poids total en charge maximum autorisé)

^B Pour chaque constructeur, pourcentage de flotte par année modèle devant être conforme à la norme.

L'EPA pense que les normes peuvent être atteintes au travers du calibrage et de stratégies de contrôle logicielles sur les véhicules certifiés Tier 2 sans nécessiter de matériel supplémentaire. Dans la réglementation récemment proposée concernant les vignettes pour les véhicules économes en carburant, l'EPA attend également des commentaires sur la question d'exiger des constructeurs de mettre en marche le chauffage et/ou le dégivrage lors du test FTP à froid.

La Californie publie une proposition définitive de limites de NO₂ pour le retrofit des diesels

Le bureau de ressources en air de Californie (California Air Resources Board ou ARB) a publié un rapport de ses responsables qui expose en détail la proposition définitive de limites de NO₂ applicables aux technologies vérifiées de retrofit des diesels.

Les procédures de vérification utilisées pour les systèmes de réduction des émissions de PM des véhicules et engins diesel pendant leur durée de vie comprennent une limite pour les émissions de NO₂. Une limite de NO₂ de 20% du niveau de base d'émissions de NOx avait été fixée en 2004 mais son application avait été reportée au 1er janvier 2007, les constructeurs ne pouvant s'y conformer sans sacrifier à la solidité du système. L'ARB a conclu désormais que la plupart des dispositifs vérifiés de réduction des PM sont toujours dans l'incapacité de respecter la limite de NO₂ en 2007. Les filtres à particules catalysés, dispositif de retrofit d'une grande efficacité et le plus courant, ont besoin d'une quantité minimale de NO₂ pour permettre la combustion des particules collectées, et ce dans un large éventail d'applications de moteurs et de cycles de conduite.

L'ARB propose maintenant à la place de cette limite de 20% de NO₂ établie sur les niveaux de base d'émissions de NOx, que cette limite soit basée sur une augmentation maximum par rapport au niveau des émissions de NO₂ à la sortie du moteur, spécifique au modèle. En d'autres termes, la nouvelle limite exclut les émissions de NO₂ provenant du moteur lui-même et ne s'applique qu'au NO₂ émanant du filtre à particules. L'ARB propose, à partir du 1^{er} janvier 2007, une augmentation maximum de NO₂ équivalente à 30% de l'ensemble des NOx de base. La plupart des filtres actuellement vérifiés seraient capables de respecter cette limite. L'ARB propose également qu'à partir du 1^{er} janvier 2009, la limite soit abaissée à 20%, ce qui exigerait que les systèmes soient repensés pour réduire les émissions de NO₂. Normalement, le moteur d'essai ne doit pas produire de NO₂ dans une proportion plus importante que 15% des émissions totales de NOx par masse, mesurées sur le cycle de tests d'émissions. Cependant, s'il existe une catégorie spéciale de moteurs avec des niveaux d'émissions de NO₂ plus élevés, l'ARB peut décider de réajuster cette exigence.

Les exigences de tests seraient révisées pour inclure un pré-conditionnement supplémentaire pour les technologies dont les émissions de NO₂ sont influencées par la présence de cendre et de suie. La procédure de pré-conditionnement proposée implique la répétition d'un cycle approprié de tests de

certification pendant 25 à 30 heures pour contrôler la quantité de suie et de cendre dans la nouvelle unité. Pendant cette période de test, un candidat peut choisir de faire fonctionner le moteur pour une durée allant jusqu'à 10 heures dans des conditions incluant un fonctionnement avec forte charge. A la suite du pré-conditionnement, l'unité doit être testée sur le moteur d'essai en utilisant le cycle de tests d'émissions, et la contre-pression doit être enregistrée. L'unité est alors prête pour le test. Lorsque l'unité vieillie est testée pour la procédure de vérification ou pour la conformité à l'usage, la contre-pression moyenne doit être moins de 30% de la contre-pression enregistrée pour le dispositif neuf.

Californie : proposition révisée pour les réductions des PM provenant d'engins non routiers

L'ARB a présenté une proposition révisée de réduction des émissions de particules diesel (PM) provenant de sources mobiles non routières (> 25 hp). Les réglementations proposées visent les engins exploités dans la construction et les mines, les engins industriels comme les chariots élévateurs et équipements diesel de manutention au sol utilisés dans les aéroports. Après quelques "peaufinages", l'accord du bureau est attendu en décembre.

La Californie adopte des réductions de PM supplémentaires

L'ARB a adopté une mesure de réduction des particules diesel pour les véhicules diesel routiers lourds exploités par les agences et les entreprises publiques. La réglementation impose aux propriétaires de véhicules municipaux ou d'utilité publique de réduire les émissions de PM en utilisant la meilleure technologie de réduction disponible (Best Available Control Technology ou BACT) avec des dates de mise en place spécifiées et progressives selon les catégories de moteurs et les modèles de véhicules.

Rapport de l'EPA sur l'expérience acquise dans le domaine du retrofit diesel

L'EPA américaine a publié un rapport intitulé "Diesel Retrofit Technology and Program Experience" (expérience acquise dans le domaine des technologies et des programmes de retrofit diesel). Le rapport identifie plus de 220 projets de retrofit dans tous les Etats-Unis et a pour but à la fois de servir d'outil de référence dans le domaine des technologies et des programmes de retrofit diesel et de documenter les leçons tirées de ces projets. Ce rapport est disponible sur :

www.epa.gov/cleandiesel/publications.htm.

La qualité de l'air se dégrade au Canada

Statistics Canada a publié des données environnementales qui montrent que la qualité de l'air s'est détériorée au Canada entre 1990 et 2003. Les concentrations saisonnières d'ozone troposphérique ont totalisé en moyenne environ 40 parties par milliard en 2003 au Canada, ce qui représente une augmentation de 16% sur les niveaux de 1990.

La Californie cible les camions venant du Mexique

L'ARB a approuvé la révision de son programme de contrôles au bord des routes afin de permettre l'attribution d'une amende aux véhicules diesel lourds non certifiés conformes aux normes américaines d'émissions ou à des normes plus strictes. Cette action vise principalement les véhicules commerciaux achetés ou immatriculés à l'étranger circulant en Californie, en particulier ceux traversant la frontière du Mexique.

Programme californien de bus scolaires à émissions plus faibles

L'ARB a également publié un rapport de ses responsables sur les révisions proposées aux Lower-Emission School Bus Program Guidelines (directives pour le programme de bus scolaires à plus faibles émissions). La Californie a approuvé un budget de \$25 millions pour l'année fiscale 2005-2006 afin de réduire l'exposition des enfants aux émissions diesel des bus scolaires. Le programme révisé va tout d'abord remplacer les bus les plus anciens, puis cibler le financement du retrofit aux dispositifs de réduction des émissions offrant le plus fort pourcentage de réduction (Level 3), la priorité étant le financement de dispositifs assurant les émissions de NO₂ les plus faibles.

Contrôle des fumées en Californie

L'ARB a adopté des amendements au programme de contrôle des fumées émanant des véhicules lourds. Ces amendements exigent de tous les véhicules utilitaires d'un poids total en charge maximum autorisé de plus de 10 000 lb, circulant en Californie, de respecter des normes d'émissions au moins aussi strictes que les normes de l'EPA américaine applicables l'année de fabrication du moteur. Les véhicules devront aussi porter une vignette correspondant à leur taux d'émissions. Le but principal est d'assurer que les véhicules lourds venant du Mexique et entrant en Californie respectent les normes américaines, certains moteurs lourds vendus

au Mexique n'ayant pas été certifiés conformes à ces normes.

Rapport sur la pollution des particules aux Etats-Unis

Le groupe public américain de recherche (PIRG) a publié un nouveau rapport "Plagued by Pollution" (frappé par la pollution) qui indique qu'un tiers de la population américaine réside dans des quartiers où les niveaux de pollution par particules fines constituent un risque pour la santé. Ce rapport se base sur une étude effectuée en 2004 par les agences d'état environnementales et montre que la pollution par particules fines a dépassé les normes de santé annuelles et/ou quotidiennes dans 55 quartiers métropolitains de petite, grande ou moyenne taille, et ce dans 21 états.

L'EPA supprime l'exigence de composés oxygénés dans l'essence reformulée

L'EPA américaine a annoncé qu'elle supprimait au niveau national l'exigence de teneur en oxygène de 2% pour l'essence reformulée (RFG). Des composés oxygénés sont ajoutés pendant les mois d'été pour réduire les émissions génératrices d'ozone.

Les réglementations finales (une pour la Californie, une autre pour le reste du pays) modifient également l'interdiction actuelle de combiner l'essence reformulée à composés organiques volatils (COV) limités mélangée à de l'éthanol et l'essence reformulée à COV limités mélangée à d'autres composés oxygénés. L'exigence de composés oxygénés a donné lieu à une controverse ces dernières années du fait que le composé oxygéné le plus utilisé, le MTBE, a contaminé les réserves d'eau dans plusieurs états.

Un syndicat d'ouvriers de l'industrie automobile demande des incitations pour la production de véhicules propres aux Etats-Unis

Le président du syndicat American United Auto Workers a demandé au gouvernement d'accorder des incitations économiques pour la production de véhicules utilisant des technologies avancées, incluant les véhicules diesel propres, hybrides et ceux capables d'utiliser plus d'un type de carburant, ainsi que pour la fabrication des pièces correspondantes, aux Etats-Unis.

Il a proposé plusieurs approches possibles dont l'obligation qu'un certain pourcentage de tous les véhicules vendus aux Etats-Unis soient capables d'utiliser plus d'un type de carburant à une date

spécifiée ; des incitations pour les usines fabriquant des carburants alternatifs ; et l'extension des crédits d'impôts pour encourager les stations-services à distribuer des carburants alternatifs.

Une nouvelle approche pour mesurer la pollution atmosphérique

L'édition du 4 février de la revue New Scientist signale que des pigeons vont être utilisés pour mesurer la pollution atmosphérique au-dessus de San Jose en Californie. Le plan prévoit qu'à partir du mois d'août, une vingtaine d'oiseaux seront porteurs d'un récepteur GPS, de détecteurs de CO et de NO₂ et d'un circuit imprimé de téléphone cellulaire avec carte SIM et puces de communications pour mesurer les niveaux de polluants qu'ils rencontreront et les retransmettre à l'Université de Californie d'Irvine. Les résultats seront présentés sous forme de carte interactive.

Rapport sur les effets sur la santé des émissions diesel des locomotives et des navires

Un rapport sur l'analyse des effets sur la santé des émissions provenant des moteurs diesel des locomotives et des navires a été publié par STAPPA et ALAPCO (State and Territorial Air Pollution Program Administrators – STAPPA [administrateurs du programme fédéral et territorial contre la pollution atmosphérique] et Association of Local Air Pollution Control Officials – ALAPCO [association de responsables de la réduction de la pollution atmosphérique locale]).

Ce rapport, qui utilise la même méthodologie que celle dont s'est servie l'EPA pour évaluer les effets sur la santé des normes d'émissions des moteurs non routiers adoptées en 2004, calcule que les émissions des locomotives et des navires sont responsables de plus de 4 400 décès prématurés par an. Les deux organisations déclarent que l'EPA pourrait éviter la plupart de ces décès prématurés, ainsi que la plupart des autres effets néfastes pour la santé et ont pressé l'EPA de finaliser les normes d'émissions des moteurs diesel pour locomotives et navires afin de réduire les émissions d'au moins 90%, avec une mise en place totale à partir de 2011.

L'asthme chez l'enfant lié à la pollution

La Commission for Environmental Cooperation (commission pour la coopération environnementale) signale que l'augmentation des cas d'asthme chez les enfants en Amérique du Nord est peut-être directement liée à l'exposition des enfants à la pollution atmosphérique extérieure ou intérieure. Les

données de fréquence d'asthme chez les enfants fournies par les Etats-Unis, le Canada et le Mexique, indiquent un nombre croissant de cas d'asthme infantile. Un des possibles facteurs responsables est la pollution atmosphérique extérieure, comme l'ozone troposphérique et les particules, ce type de pollution restant un problème pour ces trois pays.

Le rapport souligne que les données ne représentent qu'une première mesure pour aborder les problèmes écologiques et leurs effets sur la santé des enfants. D'importantes différences dans les données de même que des questions de comparabilité doivent être résolues pour que le système de compte-rendu soit jugé fiable.

Le Mexique finalise des spécifications de carburants à faible teneur en soufre

Le gouvernement mexicain a finalisé et publié la réglementation officielle mexicaine NOM-086 qui met à jour et fixe de nouvelles spécifications pour l'essence et le gazole.

Type	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PEMEX Premium	300/500	250/300		30/80					
PEMEX Magna Mexico	500		300/500			30/80 (1)			
Reste du pays	1000		300/500				30/80		
PEMEX Gazole	500			300	15 (2)	15			

Notes: (1) Ne s'applique qu'aux villes de Mexico, Guadalajara et Monterrey. (2) Seulement dans la zone frontalière – essentiellement le nord-ouest du Mexique, défini spécifiquement dans la réglementation.

ASIE-PACIFIQUE

Hong-Kong resserre ses normes d'émissions

Depuis le 1er janvier 2006, tous les véhicules légers (jusqu'à 2,5 tonnes) de Hong-Kong nouvellement immatriculés doivent être conformes aux normes d'émissions Euro 4 tandis que les normes d'émissions des voitures particulières diesel seront resserrées pour s'aligner sur les normes californiennes les plus strictes. A partir du 1^{er} janvier 2007, les véhicules de 2,5 à 3,5 tonnes devront être conformes aux normes Euro 4. Le gouvernement prévoit aussi de renforcer les normes d'émissions des véhicules de plus de 3,5 tonnes à partir du 1^{er} octobre 2006. Une législation pour soumission au Conseil législatif est en cours d'élaboration.

En raison du renforcement des limites d'émissions, des programmes de retrofit et de l'utilisation de GPL par les taxis, les émissions de particules en

suspension et d'oxydes d'azote des véhicules dans les quartiers urbains de Hong-Kong ont été réduites de 79% et 41% respectivement en septembre 2005.

Le Bangladesh introduit des normes d'émissions équivalentes à l'Euro 1 et 2

Le gouvernement du Bangladesh a introduit des normes d'émissions "Bangladesh-I et II" équivalentes à l'Euro 1 (pour les diesels) et à l'Euro 2 (pour l'essence et le GNC) et a adopté une feuille de route pour améliorer la qualité de l'air de la capitale et dans d'autres villes, sérieusement affectée par les émissions d'échappement des véhicules.

Une annonce officielle indique que les nouvelles normes d'émissions prendront effet immédiatement. Des modifications ont été apportées aux tableaux appropriés des Bangladesh Environment Conservation Rules (réglementations en matière de préservation de l'environnement au Bangladesh) qui recouvrent les émissions des véhicules. Les normes comprennent également des exigences de contrôle pendant la vie des véhicules. La feuille de route incluse dans les modifications donne le détail des limites d'émissions permises et des délais applicables aux véhicules diesel et autres immatriculés avant et après septembre 2004.

Bangladesh I :

Véhicules diesel fabriqués localement, neufs et anciens importés

Véhicules légers (max 8 places + conducteur et max 2,5 tonnes GVW)

g/km	CO	HC+NOx	PM	Procédure
Nouvelle homologation de type	2,72	0,97	0,14	91/441/CEE
Conformité de production	3,16	1,13	0,18	
Anciens importés	3,16	1,13	0,18	

Véhicules moyens (8-15 places + conducteur et 2,5-3,5 tonnes GVW)

g/km	CO	HC+NOx	PM	Procédure
Nouvelle homologation de type	6,9	1,7	0,25	93/59/CE
Conformité de production	8,0	2,0	0,29	
Anciens importés	8,0	2,0	0,29	

Véhicules lourds (>15 places + conducteur et >3,5 tonnes GVW)

g/kWh	CO	HC	NOx	PM	Procédure
Nouvelle homologation de type	4,5	1,1	8,0	0,36	91/542/CEE et ECE Rég. 49.02
Conformité de production	4,9	1,23	9,0	0,4	
Anciens importés	4,9	1,23	9,0	0,4	

Pour les diesels ≤85kW la limite est augmentée d'un facteur de 1,7. La limite de PM s'applique aussi aux véhicules GNC.

Bangladesh II :

Véhicules essence et GNC fabriqués localement, neufs et anciens importés

Deux- et trois-roues

	CO g/km	HC+NOx g/km	Evap g/test	Procédure
4-temps	4,5	3,0	-	ECE-40

Véhicules légers (max 8 places + conducteur et max 2,5 tonnes GVW)

	CO g/km	HC+NOx g/km	Evap g/test	Procédure
Neufs	2,2	0,5	2,0	94/12/CE
Anciens importés	2,2	0,5	2,0	

Véhicules moyens (8-15 places + conducteur et 2,5-3,5 tonnes GVW)

g/km	CO g/km	HC+NOx g/km	Evap g/km	Procédure
Neufs et anciens importés	5,0	0,7	2,0	96/69/CE

Véhicules lourds (>15 places + conducteur et >3,5 tonnes GVW)

g/kWh	CO	HC*	NOx	Evap g/test	Procédure*
Nouvelle homologation de type	4,5	1,1	8,0	2,0	91/542/CEE et ECE Rég. 49.02
Conformité de production	4,9	1,23	9,0	2,0	
Anciens importés	4,9	1,23	9,0	2,0	

* NMHC pour les véhicules GNC, également cycle en 13 modes pour les véhicules GNC

Programme de retrofit diesel à Hong-Kong

Le gouvernement de Hong-Kong a adopté une nouvelle réglementation de retrofit diesel qui exigera, à partir du 1er avril 2006, que les véhicules lourds antérieurs aux normes Euro soient équipés de dispositifs approuvés de réduction des émissions.

La réglementation englobe les grands bus légers, les véhicules de marchandises et les bus de plus de 4 tonnes immatriculés avant le 1er avril 1995. Les dispositifs de réduction des émissions exigés sont des catalyseurs d'oxydation diesel capables de réduire les émissions de PM de 30% et les émissions de HC/CO de 50%. Le Département de la protection de l'environnement de Hong-Kong a indiqué que les véhicules diesel représentent une source majeure de pollution atmosphérique au bord des routes à Hong-Kong. Un véhicule antérieur aux normes Euro émet jusqu'à sept fois plus de particules qu'un véhicule conforme à l'Euro III.

Canton prévoit de nouvelles réglementations en matière d'émissions

La municipalité de Canton a présenté au Conseil d'état, pour approbation, un plan détaillé pour mettre en place cette année la norme d'émissions d'échappement State Phase III. La norme State Phase II est entrée en vigueur à Canton en juillet

dernier. La Phase III exige une réduction de la moitié des émissions des véhicules neufs. Si ce plan est approuvé par le Conseil d'état, la municipalité demandera que des systèmes de contrôles embarqués (OBD) soient installés sur tous les véhicules neufs.

Un plan d'action contre les émissions en Assam

Le bureau de contrôle de la pollution de l'Assam (Pollution Control Board of Assam ou PCBA) en Inde, a établi un plan d'action pour réduire les émissions des substances nocives provenant des véhicules, comme le benzène, les composés organiques volatils (COV), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (PAH), les petites particules (PM2,5) et le dioxyde d'azote (NO₂). Les membres de l'association des constructeurs automobiles indiens (Society of Indian Automobile Manufacturers ou SIAM) ont été chargés d'organiser des campagnes de contrôles de pollution gratuits de même que des révisions gratuites au moins une fois tous les six mois.

Une politique des véhicules à faibles émissions en Chine

Le gouvernement chinois a publié une note officielle encourageant l'utilisation de voitures écologiques à faibles émissions. La note indique que toutes les restrictions d'utilisation de tels véhicules par les organismes publics et comme taxis doivent être levées avant fin mars cette année. Elle exige que les services du gouvernement utilisent des incitations fiscales et des politiques de prix pour les carburants alternatifs, afin d'encourager les consommateurs à acheter des voitures plus vertes, et demande aux constructeurs d'investir davantage dans le développement et la production de véhicules à faibles émissions, y compris les petites voitures et les véhicules diesel et à carburant alternatif.

84 villes chinoises limitent actuellement l'achat ou l'utilisation des petites voitures bien qu'elles occupent une place importante dans les gammes des constructeurs chinois et soient de plus en plus populaires à cause de l'augmentation du prix des carburants. Selon l'industrie automobile chinoise, un nouveau régime fiscal est en cours d'élaboration qui introduirait des taxes différenciées pour les véhicules à faibles et fortes émissions ainsi que des tarifs de parking réduits pour les plus petites voitures. Les taxes à l'achat de véhicules équipés de moteurs inférieurs à 1 litre seraient abaissées de 3 à 1% tandis que les taxes sur les véhicules de plus de 3 litres seraient probablement augmentées de 8 à 14-20%.

Singapour met en place des incitations fiscales pour les véhicules plus propres

L'Agence nationale pour l'environnement et les autorités de transports terrestres (LTA) de Singapour ont annoncé conjointement une nouvelle série d'incitations pour les véhicules qui utilisent des carburants propres ou qui respectent les normes d'émissions Euro 4. Un des objectifs principaux est de réduire les émissions de PM des véhicules. Les véhicules diesel sont responsables d'environ 50% des émissions totales de PM2,5 à Singapour.

Pour faciliter le passage des véhicules diesel aux normes Euro 4, qui seront introduites le 1er octobre 2006, les taxis diesel neufs conformes à l'Euro 4 se verront accorder une réduction de 40% sur les frais additionnels d'immatriculation (ARF) à payer lorsqu'un taxi est immatriculé auprès de LTA et les bus et véhicules utilitaires conformes à l'Euro IV auront droit à un rabais de 5% sur leur ARF. Les propriétaires immatriculant des voitures particulières diesel conformes à l'Euro 4 verront également la taxe spéciale appliquée à leur véhicule abaissée de six fois le montant de la taxe routière à quatre fois ce montant.

Shanghai limite la circulation des véhicules pré-Euro I

Les autorités de la circulation de Shanghai ont annoncé qu'elles allaient délivrer des certificats aux propriétaires de véhicules conformes à la norme d'émissions Euro I. A partir du 15 février, les bus, voitures et camions sans certificat se verront interdire l'accès aux routes élevées du périphérique interne de la ville de 7h00 à 20h00. Tout conducteur dans la zone de restriction qui ne sera pas en mesure de produire un certificat d'émissions pour son véhicule aura à payer une amende de 200 yuan (US\$25). A partir du 1^{er} octobre, tous les véhicules émettant des polluants dépassant la norme Euro I seront interdits de circulation sur tous les périphériques internes entre 7h00 et 20h00.

Les véhicules venant d'autres villes et restant à Shanghai plus d'une semaine seront également obligés de demander un certificat. Le bureau pour la protection de l'environnement de Shanghai adoptera la norme Euro III dans la ville l'année prochaine et l'Euro IV probablement en 2009.

GENERAL

Une étude constate que l'ozone est dangereuse même à de très faibles niveaux

Une étude effectuée par Yale University et Johns Hopkins, qui sera publiée dans le numéro d'avril 2006 de la revue *Environmental Health Perspectives* constate que même à de très faibles niveaux, l'ozone augmente le risque de décès prématuré. L'étude a trouvé qu'il existait toujours un risque mortel accru même les jours où les niveaux étaient conformes aux limites actuelles fixées par l'EPA, représentant des niveaux acceptables d'ozone (80 parties par milliard pour le maximum quotidien de huit heures). L'EPA étudie actuellement s'il est besoin de fixer des normes d'ozone plus strictes. Dans une récente étude séparée menée par des chercheurs de Georgia Tech, il a été constaté que de grandes quantités de NOx (un des principaux responsables de la formation d'ozone) étaient transportées jusqu'en Amérique du Nord après avoir traversé le Pacifique et pourraient contribuer à l'augmentation des niveaux d'ozone en Amérique du Nord.

La réduction de la pollution atmosphérique améliore la santé de l'enfant

Un rapport de l'OMS publié récemment, "Effects of Air Pollution on Children's Health and Development" (les effets de la pollution atmosphérique sur la santé et le développement de l'enfant), démontre que les enfants sont singulièrement sensibles à la pollution atmosphérique. Le rapport montre en particulier qu'une exposition pré- et post-natale à la pollution atmosphérique conduit à une augmentation des cas d'infections respiratoires, de bronchite, d'allergies et d'asthme, avec un risque accru de décès pour cause respiratoire chez les nouveaux-nés.

Même si de nombreuses études ont signalé les effets néfastes de la pollution atmosphérique sur la santé des enfants, seules quelques-unes ont fait des recherches sur les effets bénéfiques espérés d'une réduction de cette pollution sur la santé respiratoire des enfants. Des chercheurs suisses ont étudié la relation de cause à effet entre la pollution atmosphérique et la santé des enfants et ont cherché à savoir si une baisse plutôt modeste de la pollution atmosphérique en Suisse dans les années 90 était associée à une réduction des symptômes et maladies respiratoires chez les enfants scolarisés. Les résultats de leur étude montrent clairement que la réduction de l'exposition à la pollution atmosphérique contribue à une meilleure santé respiratoire des enfants.

Pour les neuf régions étudiées, les niveaux de PM10 ont diminué de 29% entre 1993 et 2000. Ajustée pour tenir compte de facteurs socio-économiques et de facteurs liés à la santé et à l'habitat, cette baisse des PM10 était associée à une réduction de la fréquence des symptômes de toux chronique, bronchite, toux sèche nocturne et conjonctivite. La baisse des taux de fréquence était plus importante dans les zones de plus forte diminution des niveaux de PM10. Sur la base des résultats de leur étude, les auteurs concluent que les mesures de réduction de la pollution mises en place en Suisse dans les années 90 ont contribué avec succès à une amélioration de la santé respiratoire des enfants suisses scolarisés. Néanmoins, ils signalent que la santé des enfants peut être encore améliorée puisque dans les régions urbaines et à proximité des rues à forte densité de trafic, les niveaux actuels de PM10 dépassent toujours les limites fixées par la Swiss Clean Air Act (loi suisse pour un air pur).

PROCHAINES CONFERENCES

4th International Forum for Exhaust Gas and Particle Emissions 2006

14-15 March 2006, Ludwigsburg, Germany

More at <http://www.forum-emissions.com/>

At the focus will be an overview of the current state of the art, particularly regarding concepts for fulfilling the high requirements for the reduction of NO and NO₂ to trace levels, and the outlook regarding future concepts for systems of exhaust gas aftertreatment.

Another focus of the Forum will be future exhaust gas instrumentation. For measuring extremely low emissions, new instruments will be required to serve as development tools having the highest standards with regard to confidence, precision, accuracy and robustness when measuring limited and non-limited exhaust gas components. Future trends and developments in the field of exhaust gas and particle instrumentation will be presented.

7th European Fuels Conference

14-15 March 2006, Paris, France

Details at:

<http://www.wraconferences.com/wra107overview.html>

Sessions include impacts of European fuel and vehicle legislation, off-road markets, auto fuels, biofuels and alternative fuels.

VDA Technical Congress 2006

22-23 March 2006, Munich, Germany

More from www.vda.de

Parallel sessions in the form of lectures and an exhibition on 'Environment and Energy' and 'vehicle safety and Electronics'.

Trends in der Nutzfahrzeug-Industrie

28-29 March 2006, Wiesbaden, Germany

Details at: <http://www.euroforum.de/p1100306>

Topics to be covered include environment and emissions, engine technology, research and development and strategic planning.

Green Ship Technology 2006

29-30 March 2006, Hamburg, Germany

The conference will examine the impact that protecting the environment is having on the industry and how new market opportunities are emerging as a result of the emphasis on 'green issues' including propulsion systems with clean engines.

CITEAIR 2nd Workshop

31 March 2006, Brussels, Belgium

More at <http://citeair.rec.org/>

Common Information to European Air (CITEAIR) is a project co-funded by the European Union's INTERREG IIIC Programme. The CITEAIR project is in operation since March 2004 and this 2nd workshop will concentrate on the developed Common Air Quality Index and the Common Operational Website

2006 SAE World Congress

3-7 April 2006, Detroit, Michigan, USA

More at <http://www.sae.org/congress/>

Alternative Energy Sources for Automobiles

5-6 April 2006, Poitiers, France

Details at:

<http://www.sia.fr/Manifestations/ManifestationsSIA.htm>

ENGVA 12th Annual European NGV Conference

24-27 April 2006, Brussels, Belgium

Details at: <http://engva.org/conference>

The key messages of this year's European Natural Gas Vehicles Association conference are that, by relying more on natural gas and renewable energy like biomethane, NGVs can be the pathway to energy security as well as have a positive impact on the climate. Key speakers will be the policy makers and the analysts who provide input to their decisions.

27th International Vienna Motor Symposium

27-28 April 2006, Vienna, Austria

Engine Expo 2006

9-11 May 2006, Stuttgart, Germany

World Hydrogen Energy Forum & Exhibition (HyTech 2006)

16-18 May 2006, Beijing, China

Covers both hydrogen fuel cells and Hydrogen ICES.

3. Emission Control in Dresden

18-19 May 2006, Dresden, Germany

Hart World Refining & Fuels: Clean Energy & Fuels Conference

30 May - 1 June 2006, Brussels, Belgium

Topics will include Energy Trends & Developments in Asia, Russia, Africa/Middle East, New EU 25 Fuel Policy Developments, Progress on Central & Eastern European Regional Implementation of Fuel Quality Policy, Options to Meet the EU's Diesel Shortage, The Latest on Automotive Emissions Policy & Technology Trends, and Euro 5, CARS 21 & Predicted Fuel Policy Outcomes.

Le Moteur Diesel: Challenge faible CO₂ et Réduction des Émissions

Diesel Engines: The Low CO₂ and Emissions Reduction Challenge

31 May - 1 June, Lyon, France

This event is intended to provide the opportunity for experts from the automotive, heavy-duty and industrial vehicles industries, parts manufacturers, oil industry and research laboratories to exchange opinions and information on the potential of the diesel engine as a low CO₂-emissions engine of the future.

Euro Oil & Fuel 2006: Euro IV – Influence of Emission Limits on Demands Modification made for Engines, Fuels And Oils

7-8 June 2006, Cracow, Poland

Details at: http://www.itn.com.pl/pages/oil_fuel_ang.php

Planned thematic sessions cover fuels and additives, engine oils, engine development and exhaust aftertreatment systems – technical solutions and future requirements.

8th Highway and Urban Environment Symposium

11-14 June 2006, Nicosia, Cyprus

Details at: <http://www.ags.chalmers.se/hues/>

The aim of the symposium is to provide a forum for recent research and development on all aspects of the highway and/or urban environment. Organisers: Chalmers University of Technology, Sweden; the Cyprus Institute, Cyprus.

Transport Research Arena Europe 2006

12-16 June 2006, Gothenburg, Sweden

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

The objective of this conference is to establish an event for the alignment of the road transport research and development stakeholders. Parallel sessions include one on energy, environment and resources covering low emissions vehicles, the need for combustion systems including advanced emissions control systems and further development of nanotechnologies that have the potential to deliver more effective catalyst materials.

2nd International Symposium 'Environment & Transport' including 15th Conference on Transport and Air Pollution

12-14 June 2006, Reims, France

Details at:

<http://www.inrets.fr/services/manif/env-trp2006/index.e.html>

The themes will be evolution of transport systems, perception of the environment, the impact of transport on populations and ecosystems, the place of the environment in the concept of sustainable development, methods of evaluation, control methodologies and political scenarios for transport.

Particles in Europe

13-14 June 2006, Antwerp, Belgium

More info at www.aamg-rsc.org or e-mail conference@aamg-rsc.org

Conference with Posters and Exhibition arranged by the Automation and Analytical Management Group - Royal Society of Chemistry, UK and sponsored by the Flemish Environment Agency VMM, Belgium.

The conference will create an opportunity to present recent developments in monitoring strategies, requirements and analytical techniques to industry, the scientific community and public authorities. Delegates can expect papers covering the monitoring of the major particulates involved and their effects on air quality in the rural and urban environment will be discussed.

10th ETH Conference on Combustion Generated Nanoparticles

21-23 August 2006, Zurich, Switzerland

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 emission control; NOx 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).

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, Goa, India

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

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 from: enquiries@tic.ac.uk

FISITA World Automotive Congress 2006

22-27 October 2006, Yokohama, Japan

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

World Refining & Fuels Conference Asia 2006

7-9 November 2006, Beijing, China

Details at:

<http://www.worldfuelsconferences.com/2006eventas.html>

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.)

Abstracts (300-500 words) to be submitted online to SAE by 14 April, 2006.

IFQC Technology & Policy Briefing

16 November 2006, Paris, France

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.

Abstracts to siat2007@araiindia.com by 31 March 2006.

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.

Lorsque vous recevrez cette Newsletter, le nouveau site internet de l'AECC devrait être disponible en trois langues.

L'adresse reste inchangée : www.aecc.be



Nous espérons que vous trouverez notre nouveau site encore plus utile.