

# N AECC Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

**Janvier – Février 2001**

## **ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES**

Table des Matières

<b>EUROPE</b> .....	2
1. EMISSIONS PROVENANT DES MOTOCYCLES .....	2
2. L'UE PROPOSE DES NORMES D'EMISSIONS POUR LES PETITS MOTEURS DE MATÉRIELS UTILITAIRES.....	3
3. L'UE ÉTABLIT UN PLAN DÉCENNAL POUR L'ENVIRONNEMENT .....	3
4. POUR MARGOT WALLSTRÖM, UNE AUGMENTATION DE L'IMPÔT SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES EST LE SEUL MOYEN DE SAUVER LE CLIMAT .....	4
<b>AMERQUE DU NORD</b> .....	5
5. L'ADMINISTRATION BUSH DONNE SON "FEU VERT " À LA MISE EN OEUVRE DES NORMES APPLICABLES AUX MOTEURS POIDS-LOURD AINSI QU'À L'APPLICATION DES LIMITES CONCERNANT LA TENEUR EN SOUFRE DU DIESEL .....	5
6. LES RAFFINEURS DE PÉTROLE ANNONCENT LEUR INTENTION D'ENGAGER UNE ACTION CONTRE US EPA À PROPOS DES RÈGLES CONCERNANT LES CARBURANTS DIESEL.....	5
7. L'US MSHA ADOPTE DEUX RÈGLES DÉFINITIVES CONCERNANT LE DIESEL UTILISÉ DANS LES MINES SOUTERRAINES.....	5
8. EPA ÉMET UNE RÈGLE SUR LES POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES .....	6
9. CARB TIENT AU MANDAT ZEV .....	7
10. UNE NOUVELLE ETUDE MET EN ÉVIDENCE LE RÔLE IMPORTANT DES SUIES DANS LE RÉCHAUFFEMENT DE LA PLANÈTE.....	7
11. SELON UN RAPPORT DE NRDC, LES BUS DE RAMASSAGE SCOLAIRE DIESEL FONT COURIR DES RISQUES AUX ENFANTS.....	8
<b>MOYEN ORIENT</b> .....	8
12. ARABIE SAOUDITE: INTRODUCTION DE L'ESSENCE SANS PLOMB DÈS 2001 .....	8
<b>ASIE-PACIFIQUE</b> .....	8
13. LE VIETNAM DÉCIDE DE PASSER AU SANS PLOMB.....	8
<b>CONFERENCES FUTURES</b> .....	9

Pour tous renseignements, veuillez contacter:  
ASSOCIATION FOR EMISSIONS CONTROL BY CATALYST  
Avenue de Tervueren 100, B-1040 Brussels  
Tel.: ++ 32 2 743.24.90, Fax.: ++ 32 2 743.24.99  
Email: [info@aecc.be](mailto:info@aecc.be), Web: <http://www.aecc.be>

## EUROPE

### 1. Emissions provenant des Motocycles

Le *March Environment Council* est parvenu à un accord de principe à la majorité qualifiée sur une position commune concernant la proposition de la Commission visant à modifier la Directive 97/24/EC sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues. L'Allemagne s'est abstenue, précisant dans une déclaration consignée dans les actes qu'elle aurait préféré fixer les niveaux maximums obligatoires aux alentours de 2006.

La position commune adoptée consiste à appliquer, à partir de 2003, des limites plus strictes aux émissions des nouveaux modèles de moto. Ces limites varient en fonction de la taille du moteur et sont moins strictes pour les tricycles et les quadricycles. Les nouvelles valeurs limites correspondent à une réduction de 60 % pour les hydrocarbures et le monoxyde de carbone émis par les motocycles à quatre temps, de 70% pour les hydrocarbures et de 30 % pour le monoxyde de carbone émis par les motocycles à deux temps.

S'agissant des hydrocarbures, le Conseil est convenu de valeurs limite plus sévères que celles initialement proposées par la Commission pour les grands motocycles (classe II: >150cm<sup>3</sup>). Ces limites doivent entrer en application dès 2003. Pour les petits motocycles (classe I: <150cm<sup>3</sup>), le Conseil a confirmé les chiffres proposés par la Commission.

Cette position commune sera adoptée officiellement, sans débat, à une prochaine réunion du Conseil une fois que le texte aura été vérifié sur le plan juridique et traduit dans les onze langues de la communauté. Le texte sera ensuite envoyé en seconde lecture au Parlement européen.

Selon la position commune du Conseil, la seconde étape, comprenant les nouvelles limites obligatoires pour "environ" 2006 serait fondée sur le nouveau Cycle mondial d'essais des motocycles (WMTC), que la Commission prévoit de présenter avant la fin de 2002.

La position commune permet aux Etats membres d'offrir des incitations fiscales pour les véhicules qui respectent, avant la date d'application (2003), les nouvelles valeurs limites obligatoires, et pour les véhicules qui sont conformes aux valeurs maximales admissibles que la position commune prévoit d'appliquer en 2006.

	Classe (cm <sup>3</sup> )	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse d'hydrocarbures (HC)	Masse d'oxyde d'azote (NOx)
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
<b>Valeurs limites pour l'homogation et la conformité de production des motocycles (deux-roues)</b>				
A (2003)	Tous	5,5	1,2 (Conseil 1,0 pour >150cc)	0,3
B (2006)	I (≤150)	2,0	0,8	0,2
	II (>150)	2,0 <b>2,3</b>	0,3 <b>0,2</b>	0,1 <b>0,15</b>

Valeurs limites pour l'homologation et la conformité de production des tricycles et des quadricycles (allumage commandé)				
A (2003)	Tous	7,0	1,5	0,4
B (2006)	<i>I</i> (≤150)	<b>5,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,3</b>
	<i>II</i> (>150)	<b>2,9</b>	<b>0,25</b>	<b>0,2</b>
Valeurs limites pour l'homologation et la conformité de production des tricycles et des quadricycles (allumage par compression)				
A (2003)	Tous	2,0	1,0	0,65
		<i>Masse de MP L<sub>4</sub></i> (g/km)		<b>0,10</b>
B (2006)	<i>I</i> (≤150)	<b>1,4</b>	<b>0,7</b>	<b>0,45</b>
	<i>II</i> (>150)	<b>0,80</b>	<b>0,15</b>	<b>0,65</b>
		<i>Masse de MP L<sub>4</sub></i> (g/km)		<b>0,07</b>

**NB:** Dans la proposition de la Commission et la position commune du Conseil, les valeurs de la rangée B sont admissibles et peuvent justifier des incitations fiscales. Les modifications apportées à la position commune en première lecture par le Parlement européen sont signalées en *caractères gras et en italique* et fondées sur l'actuel cycle automobile.

## 2. L'UE propose des Normes d'Emissions pour les petits Moteurs de Matériels utilitaires

La Commission européenne a adopté une proposition sur les normes applicables aux émissions des petites machines équipées de moteur à essence. Ce type de moteur s'utilise sur les tondeuses, les scies à chaîne, les débroussailleuses, les ébarbeuses et les machines à déneiger. Actuellement, les

émissions des moteurs de petits matériels utilitaires ne sont pas réglementées au sein de l'Union européenne. La proposition comprend deux étapes pour les valeurs limites, la première devant être applicable 18 mois après l'entrée en vigueur de cette réglementation et la seconde entre 2004 et 2010, selon la catégorie du moteur.

Les normes proposées ont été élaborées en coopération avec US EPA aux fins d'une harmonisation normative à l'échelle mondiale. Ainsi, les fabricants disposeront d'un processus rationalisé de mise au point des moteurs, et il sera dès lors possible de commercialiser un modèle de moteur dans le monde entier.

La proposition adoptée COM (2000) 840 modifiera la Directive 97/68/EC, qui réglemente les émissions des moteurs diesel non routiers, et en fera partie intégrante.

## 3. L'UE établit un Plan décennal pour l'Environnement

La Commission européenne a lancé un plan d'action environnementale qui fixe les grandes orientations pour les dix années à venir. Elle a identifié quatre secteurs principaux sur lesquels doit porter l'essentiel de ses efforts: la lutte contre le réchauffement de la planète, la protection de la nature, l'amélioration de la santé et de l'environnement et la préservation des ressources naturelles.

Cette stratégie fixe les grands axes qui guideront l'action de l'UE dans l'avenir proche. Environ 80 pour cent des mesures environnementales nationales prises au sein de l'UE au niveau national sont fondées sur les directives de l'UE. L'un des grands axes de la stratégie "Environnement 2010: notre futur, nos choix" consiste à faire prendre conscience de la nécessité de collaborer avec

l'industrie et les consommateurs pour concevoir des schémas de production et de consommation moins préjudiciables pour l'environnement.

Cette stratégie prévoit de promouvoir davantage les initiatives volontaires propres à encourager l'industrie à améliorer sa performance environnementale et à récompenser les meilleures entreprises notamment, en leur proposant des procédures simplifiées d'émission de permis. Ce document, qui marque une évolution par rapport à la méthode traditionnelle de réduction des gaz de carnot et des gaz d'échappement, préconise l'utilisation des mécanismes de marché pour promouvoir des produits plus propres (éco-produits), et recommande notamment une plus large utilisation des "écolabels" ainsi que des audits écologiques d'entreprises.

Cependant, le document de la Commission recommande de faire appel à certains moyens d'action plus percutants pour influencer aussi bien sur la responsabilité juridique du marché pour les dommages causés à l'environnement que sur l'éco-fiscalité, lorsque c'est politiquement faisable. La Commission a déclaré vouloir multiplier les efforts pour s'assurer que les pays mettent en œuvre la législation existante, mais elle a aussi identifié certains secteurs commerciaux justifiant la mise en place d'une réglementation environnementale plus stricte.

Le proposition concernant cette stratégie va désormais être soumise au Conseil et au Parlement européen pour accord conformément à la procédure de co-décision.

#### **4. Pour Margot Wallström, une Augmentation de l'Impôt sur les Produits énergétiques est le seul Moyen de sauver le Climat**

La seule façon de convaincre les consommateurs et les industriels de réduire leur dépendance par rapport aux combustibles fossiles, responsables du changement climatique, serait de soumettre à des augmentations constantes l'impôt sur les produits énergétiques. C'est ce qu'a déclaré, à une conférence à Berlin, Margot Wallström, Commissaire à l'environnement de l'UE. "L'accroissement des prix des produits énergétiques est naturellement quelque chose dont nous ne devrions pas laisser l'initiative aux pays producteurs de pétrole. Une politique dûment planifiée de la fiscalité énergétique est la voie à suivre, a-t-elle indiqué.

Selon l'Accord de Kyoto de 1997, l'UE a promis de réduire, d'ici 2010, les émissions de gaz à effet de serre de 8 % par rapport aux niveau de 1990. La Commission s'attend à un accroissement des émissions de 7 % si l'on ne radicalise pas les politiques en la matière.

Wallström a déclaré que les gouvernants avaient désormais à faire face à une réalité politiquement impopulaire, à savoir que pour réduire la demande d'énergie, il faut augmenter les prix du combustible.

## **AMERQUE DU NORD**

### **5. L'Administration Bush donne son "Feu vert" à la Mise en Oeuvre des Normes applicables aux Moteurs poids-lourd ainsi qu'à l'Application des Limites concernant la Teneur en Souffre du Diesel**

Christine Todd Whitman, l'administratrice d'US EPA a donné consigne à EPA d'aller de l'avant conformément au calendrier établi, qui prévoit la mise en œuvre des normes HDE applicables à partir de 2007 aux moteurs poids-lourd à usage routier et des normes limitant à 15 ppm la teneur en soufre du diesel. En Janvier, l'administration Bush avait décidé de mettre cette règle en sommeil, indiquant qu'elle pourrait éventuellement essayer d'en différer l'application ou proposer de la modifier. Adoptée l'année dernière par l'administration Clinton, cette règle est cependant sur le point d'entrer en vigueur.

### **6. Les Raffineurs de Pétrole annoncent leur Intention d'engager une Action contre US EPA à propos des Règles concernant les Carburants diesel**

Les raffineurs de pétrole des Etats-Unis ont annoncé qu'ils engageront une action contre l'*Environmental Protection Agency* (EPA) dans le but d'obtenir une modification des nouvelles règles concernant le carburant diesel à faible teneur de soufre, qu'ils estiment trop strictes. Ils menacent d'exposer les consommateurs à des pénuries et de leur imposer des prix élevés. Les règles publiées en décembre visent à réduire les émissions particulières provenant des camions diesel, à offrir un air plus propre aux enfants, aux personnes âgés et aux

personnes souffrant de troubles respiratoires. Elles doivent entrer en vigueur en 2006. Selon ces règles, les raffineurs devraient ramener la teneur en soufre du carburant diesel à 15 milligrammes par litre (ppm), les niveaux actuels étant de 500 ppm.

La *National Petrochemical and Refiners Association* (NPRA), l'association leader des raffineurs, a indiqué qu'elle engagerait une action afin d'empêcher de futures pénuries de diesel.

### **7. L'US MSHA adopte deux Règles définitives concernant le Diesel utilisé dans les Mines souterraines**

La *Mine Safety and Health Administration* a annoncé deux règles définitives destinées à protéger les mineurs travaillant dans les mines souterraines contre les émissions de matières particulaires diesel (MPD). La première de ces règles régleme les émissions de MP dans les mines de charbon, la seconde dans les mines métallifères et non métallifères (c'est-à-dire, les mines non carbonifères). Ces deux règles ont été publiées dans le *Federal Register* le 19 janvier.

Pour réduire l'exposition aux MPD dans les mines carbonifères et non carbonifères, les réglementations préconisent différentes méthodes:

**Mines métallifères et non métallifères:** La règle finalement adoptée pour protéger les mines fixera provisoirement à 400 microgrammes/m<sup>3</sup> le niveau limite de concentration de MPD et, cinq ans après, ce niveau devra être ramené à 160 microgrammes/m<sup>3</sup>.

Aux fins d'échantillonnage du milieu ambiant, les PMD sont définies comme du

carbone total contenant du carbone élémentaire et organique, mais ne contenant pas de cendres ou sulfates métalliques. Le niveau actuel d'exposition aux MPD dans les mines d'Amérique du Nord est compris entre 200 et 500 microgrammes/m<sup>3</sup>, et des niveaux nettement supérieurs ont été relevés dans certains endroits. On s'attend que les nouvelles réglementations rendront obligatoire l'utilisation généralisée de filtres à particules diesel. Cette seconde règle prescrit aussi d'utiliser désormais du carburant diesel à 500 ppm de soufre pour les mines métallifères et non métallifères.

**Mines de charbon:** Dans les mines de charbon souterraines, la nouvelle règle fixe une limite d'émission spécifique de 2.5 g/hr (grammes/heure) de MPD pour les équipements autorisés et non autorisés. Cette valeur limite des émissions remplace l'obligation explicite d'installer des filtres à particules à 95 % d'efficacité. Les exploitants de mines de charbon peuvent se conformer à la limite d'émission en utilisant un ensemble de contrôles combinés, mais on s'attend que, dans la plupart des cas, l'utilisation de filtres à particules sera nécessaire au respect de cette limite. Seuls les plus petits moteurs pourront respecter la limite de 2.5 g/hr sans qu'il soit nécessaire de procéder à un traitement complémentaire des émissions. Les véhicules autorisés qui sont équipés d'épurateurs à eau ou d'échangeurs de chaleur pourront probablement utiliser des cartouches jetables de filtres en papier, tandis que les équipements non autorisés devraient sans doute utiliser des filtres catalytiques à particules.

## 8. EPA émet une Règle sur les Polluants atmosphériques

Le 20 décembre 2000, US EPA a signé une

autre réglementation finale, à savoir la "Règle pour réduire les émissions des polluants atmosphériques dangereux de sources mobiles", plus connue comme la "Règle des polluants atmosphériques". Cette action vise aussi bien les émissions de polluants atmosphériques dangereux provenant de véhicules à moteurs que les carburants utilisés. Les véhicules à moteur contribuent pour une large part aux émissions nationales de plusieurs polluants atmosphériques dangereux, à savoir le benzène, le formaldéhyde, le 1,3-butadiène, l'acétaldéhyde, ainsi que les matières particulaires et les gaz organiques d'échappement diesel.

Dans cette règle, EPA énumère 21 composés émis par les véhicules à moteur ou soupçonnés de provoquer des cancers ou d'avoir d'autres effets particulièrement pervers sur la santé. EPA y examine aussi la part des sources mobiles dans les bilans nationaux de ces émissions ainsi que les effets des programmes nouvellement mis en place de réduction de la pollution par les sources mobiles, notamment le programme sur l'essence nouvelle (RFG), les normes nationales relatives aux véhicules à faible taux d'émission (NLEV), les normes relatives aux véhicules à moteur de deuxième catégorie, les prescriptions en vigueur pour réduire la teneur en soufre de l'essence, les normes relatives aux moteurs poids-lourd et aux véhicules correspondants et les prescriptions relatives à la réduction de la teneur en soufre du carburant utilisé à des fins routières. Entre 1990 et 2020, EPA prévoit que ces programmes permettront de réduire de 67 à 76 pour cent les émissions routières de benzène, de formaldéhyde, de 1,3-butadiène et d'acétaldéhyde, et qu'ils réduiront de 90 pour cent les émissions routières de matières particulaires diesel.

## 9. CARB tient au Mandat ZEV

La Californie tient fermement à son mandat concernant les véhicules à pollution zéro (ZEV), qui enjoint aux constructeurs automobiles de produire entre 4.450 et 15.450 voitures électriques à partir de 2003. A son débat du 25 janvier, le *California Air Resources Board (CARB)* a voté pour la reconduction de son mandat ZEV, qui existe depuis dix ans, tout en offrant aux constructeurs automobiles d'autres options pour respecter les prescriptions qui leur sont imposées au titre de ZEV.

Le CARB exige aussi environ 100.000 autres véhicules très propres pour 2003, ce chiffre devant passer à 400.000 d'ici 2006. Dès 2007, le CARB inclura les véhicules loisir-travail plus lourds, aux camionnettes et aux fourgons utilisés dans les chiffres utilisés pour calculer le nombre de véhicules à pollution zéro que chaque constructeur automobile est tenu de vendre en Californie. Cela augmentera le nombre de véhicules utilisés pour déterminer les paramètres applicables aux véhicules à pollution zéro (ZEV), de moins d'1 million à plus de 1,5 million.

Le mandat ZEV atteint son objectif, consistant à encourager les constructeurs automobiles à ne pas concevoir uniquement des véhicules électriques, mais à rechercher aussi d'autres technologies automobiles propres, notamment de nouveaux véhicules à piles à combustible, des hybrides à essence/électricité et des véhicules à essence hyper-propre.

## 10. Une nouvelle Etude met en évidence le Rôle important des Suies dans le Réchauffement de la Planète

Les chercheurs de l'Université de Stanford

en Californie pensent que les suies émises par les feux, les moteurs diesel et les moteurs à réaction pourraient être une cause majeure du réchauffement de la planète, arrivant tout de suite après le dioxyde de carbone, et qu'elles pourraient être responsables de 30 % du changement climatique, appelé aussi effet de serre.

Jusqu'à présent, les spécialistes du réchauffement de la planète ne considéraient pas la suie comme l'un des principaux facteurs de ce phénomène et préconisaient surtout une réduction du dioxyde de carbone, du méthane et d'autres gaz à effet de serre. Mais Mark Jacobson, professeur de génie civil et environnemental, pense qu'il leur faudrait aussi s'efforcer de réduire les suies à l'échelle mondiale pour enrayer le réchauffement de la planète, atténuer la pollution et améliorer la santé.

Son équipe a constaté que la suie et le dioxyde de carbone contribuent au réchauffement de la planète de diverses façons. Et M. Jacobson d'ajouter: "Le dioxyde de carbone absorbe les rayonnements infrarouges, et la suie absorbe directement les rayonnements solaires".

Dans une étude publiée dans la revue scientifique *Nature*<sup>1</sup>, Jacobson et ses collègues ont utilisé un modèle informatique pour montrer comment les mélanges de suie et d'autres particules dans l'atmosphère contribuent au réchauffement de la planète. La plupart des études précédentes étaient parties du principe que la suie ne se mélangeait jamais à d'autres particules. Mais l'équipe de Stanford a démontré que la suie se combine avec des particules telles

<sup>1</sup> "Le puissant réchauffement radiatif s'explique par la présence, à l'état de mélange, de carbone noir dans les aérosols atmosphériques", Mark Z Jacobson, *Nature*, 409,695-697 (2001)

que la poussière, les embruns, les sulfates et d'autres substances chimiques dans les cinq jours suivant son dégagement dans l'atmosphère.

Lorsque les chercheurs ont programmé l'ordinateur pour mettre en évidence les effets sur le climat de millions de tonnes de suie mélangée, ils ont été stupéfaits par les résultats. Pour reprendre les termes de Jacobson, "ces mélanges de carbone deviennent l'un des principaux facteurs du réchauffement de la planète".

Cette étude remet en question l'ensemble des avantages de la technologie diesel par rapport à l'objectif de réduction des risques de changement climatique. Les moteurs diesel ont un meilleur rendement que les moteurs à essence et émettent moins de dioxyde de carbone, mais ils émettent beaucoup plus de suie.

## **11. Selon un Rapport de NRDC, les Bus de Ramassage scolaire diesel font courir des Risques aux Enfants**

Le Conseil pour la Défense des Ressources Naturelles (NRDC) et la Coalition pour l'Energie Propre ont publié un rapport dont il ressort que les enfants qui se rendent à l'école dans des bus diesel sont quatre fois plus exposés aux gaz d'échappement toxiques que lorsqu'ils voyagent en voiture tourisme. Aux Etats-Unis, plus de 23 millions d'enfants utilisent les bus de ramassage scolaire.

Selon ce rapport, l'exposition aux gaz d'échappement diesel provoquerait 23 à 46 cas de cancer supplémentaires par million d'enfants exposés.

Toujours selon ce rapport, intitulé "No Breathing in the Aisles: Diesel Exhaust

Inside School Buses", les niveaux excédentaires de gaz d'échappement ont été huit fois supérieurs aux niveaux moyens constatés dans l'air ambiant de Californie.

## **MOYEN ORIENT**

### **12. Arabie Saoudite: Introduction de l'Essence sans Plomb dès 2001**

L'Arabie Saoudite a annoncé qu'elle introduirait l'essence sans plomb dès le 1<sup>er</sup> janvier 2001, à titre de mesure de lutte contre la pollution atmosphérique. L'Agence de presse saoudienne a cité des représentants officiels de l'entreprise d'Etat *Saudi Aramco*, selon lesquels les quatre raffineries du Royaume ne produiraient plus que de l'essence sans plomb à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2001.

L'Arabie saoudite est le premier exportateur mondial de pétrole brut.

Le passage progressif de ce pays à l'essence sans plomb a été avancé d'une année par rapport à l'échéance initiale, à savoir janvier 2002, fixée par le Conseil de Coopération du Golfe, qui comprend aussi Oman, Qatar, Bahreïn, Koweït et les Emirats Arabes Unis.

## **ASIE-PACIFIQUE**

### **13. Le Vietnam décide de passer au sans Plomb**

Fin novembre 2000, le Vietnam a décidé de passer à l'essence sans plomb. C'est prévu pour le 1<sup>er</sup> juillet 2001.

## **CONFERENCES FUTURES**

### **“Catalytic Gold”**

Du 2 au 5 avril 2001, Cap Town

Détails sur [www.acitravel.com](http://www.acitravel.com)

*Couvrira les applications catalytiques pour la protection de l'environnement.*

### **“2<sup>nd</sup> European Fuels Conference”**

Du 24 au 25 avril 2001, Vienne

Détails sur [www.wraconferences.com](http://www.wraconferences.com)

### **“22<sup>nd</sup> International Vienna Motor Symposium”**

Du 26 au 27 avril 2001, Vienne

S'adresser à ÖMV, tél: +431 588 01-31503,  
Fax: +431 586 6294,  
<http://ivkwww.tuwien.ac.at/oevk.html>

### **“2001 SAE International Fuels and Lubricants Conference”**

Du 7 au 9 mai 2001, Orlando, Florida

S'adresser à SAE, Email [mjena@sae.org](mailto:mjena@sae.org)

### **“Hart's World Fuels Conference”**

Du 14 au 16 mai 2001, Bruxelles

*Aucune précision pour l'instant.*

### **“Well-to-Wheels 2001 - Investing in Advanced Propulsion Systems and Fueling Infrastructures”**

Du 14 au 16 mai 2001, Nice

S'adresser à: Intertech,  
<mailto:jscheld@intertechusa.com> ou sur

<http://www.intertechusa.com>.

*La conférence portera sur les nouvelles stratégies de mise au point de véhicules à très faible taux d'émissions, et de véhicules économiques, fondée sur l'évaluation d'un certain nombre de combinaisons*

*moteur/carburant, compte tenu du coût, de l'efficacité énergétique, des émissions et de besoins commerciaux.*

### **“EAEC European Automotive Congress – Europe & the Second Century of Auto-Mobility”**

Du 18 au 20 juin 2001, Bratislava, Slovaquie

S'adresser à: SIA, Tel: +33 1 41 93 70, Fax: +33 1 41 93 79.

<http://www.saits.sjf.stuba.sk/>

### **6<sup>th</sup> Italian Seminar on Catalysts “Fundamentals and Application to Environmental Problems”**

Du 18 au 23 juin 2001, Grado, Italie

Détails sur <http://www.dschi.univ.trieste.it/>

### **“Engine 2001 Conference”**

Du 19 au 21 juin 2001, Foire de Stuttgart

Détails sur:

<http://www.ukintpress.com/engine/expo> ou s'adresser à Mark Fenner,

tél.: +44 1306 877411 ou Email <mailto:expo@ukintpress.com>

*Se tiendra conjointement avec “Engine Expo 2001”; ces sessions porteront notamment sur les sujets suivants “Lutte contre les émissions: Euro IV et au-delà– les convertisseurs catalytiques et les filtres à NOx du 21<sup>ème</sup> siècle, lutte contre les matières particulaires....”*

### **“SIMEA 2001”**

Du 26 au 28 juin 2001, São Paulo, Brésil

S'adresser à AEA Brazil, Email: [simea@aea.org.br](mailto:simea@aea.org.br) Web: [www.aea.org.br](http://www.aea.org.br)

*Couvrira une vaste gamme de sujets automobiles, notamment les émissions.*

## **“2001 SAE Future Transportation Technology Conference”**

Du 20 au 22 août 2001, Hilton-Costa Mesa, Californie

Détails sur:

<http://www.sae.org/calendar/ftt/cfp01.pdf>

*Pour la fourniture de documents sur l'énergie & l'environnement, sur les autres options de carburant & d'énergie et sur les systèmes de propulsion d'avant-garde.*

## **“Prosper 2001” – International Congress on innovation in urban passenger transit systems aimed at energy saving and environmental improvement**

Du 19 au 20 septembre 2001, Karlsruhe, Allemagne

S'adresser au Congrès [www.prosper.ttk.de](http://www.prosper.ttk.de) .  
Pour la fourniture de documents, Email [Colin.Jefferson@uwe.ac.uk](mailto:Colin.Jefferson@uwe.ac.uk)

*Le congrès portera sur l'économie d'énergie, sur la lutte contre la pollution et sur la sécurité. Parmi les sujets traités figureront les systèmes hybrides à faible taux d'émission et à taux d'émission zéro, les moteurs propres et économiques et les piles à combustible. Date pour la soumission des résumés: 27 avril 2001.*

## **MACC 2001 “Material Aspects in Catalytic Converters”**

Du 3 au 4 octobre 2001, ICM, Munich

Détails sur [www.macc.dgm.de](http://www.macc.dgm.de)

*Couvrira tous les aspects matériels de la performance et de la durée de vie des convertisseurs catalytiques.*

## **International Commercial Powertrain Conference “Synergy for Progress”**

Du 18 au 19 octobre 2001, Académie des sciences, Budapest

S'adresser à AVL, Fax: +43 316 351314, Email: [event@avl.com](mailto:event@avl.com)

*Première conférence de l'AVL consacrée aux moteurs automobiles, industriels et agricoles.*

## **SAE International Truck & Bus Meeting & Exhibition**

Du 12 au 14 novembre 2001, Chicago

Détails sur [www.sae.org/truck](http://www.sae.org/truck)

*Couvrira les tests et contrôles d'émission.*

## **“3<sup>rd</sup> International Conference on Health Effects of Vehicle Emissions”**

Du 28 au 28 novembre 2001, Hilton Birmingham Metropole, NEC Birmingham, Royaume-Uni

Pour tous renseignements, s'adresser à Frances Webb, PennWell Global Energy Group, Tel: + 44(0) 1628 810562, Fax: + 44(0) 1628 810762, Email: [francesw@pennwell.com](mailto:francesw@pennwell.com)

*Les détails du programme n'ont pas encore été finalisés, mais il comprendra un séminaire d'une journée sur le bruit.*