

N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Juillet – Août 2000

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

EUROPE	2
1. La Commission européenne émet une proposition relative aux émissions des motocycles ...	2
2. La Commission envisage d'étudier la technologie anti-émissions.....	3
3. Les émissions de gaz à effet de serre en légère baisse au sein de l'UE.....	3
4. La Bulgarie prévoit de passer à l'essence sans plomb	4
5. Introduction d'une essence à très faible teneur en soufre au Royaume-Uni	4
AMERIQUE DU NORD	4
6. Le CARB communique son projet de programme de réduction des risques liés aux émissions de particules diesel.....	4
7. L'EPA émet une note de règlement sur les produits toxiques atmosphériques provenant de sources mobiles.....	5
8. L'EPA publie la Règle 2004 visant à réduire la pollution par les véhicules lourds et les bus ...	6
9. Le rapport de l'EPA fait apparaître une baisse continue des grands polluants atmosphériques aux Etats-Unis	6
ASIE-PACIFIQUE	7
10. Diesel à faible teneur en soufre disponible à Hong Kong	7
11. BP Australia veut ramener la teneur en soufre du diesel à 50 ppm	7
GENERALITES	7
12. Entrée en vigueur de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules.....	7
13. Conférences futures	8

Pour plus d'informations, veuillez contacter:

Robert A. Searles

Directeur Général

ASSOCIATION FOR EMISSIONS CONTROL BY CATALYST

Avenue de Tervueren 100

B-1040 Bruxelles

Tél.: ++ 32 2 743.24.90

Fax.: ++ 32 2 743.24.99

Web: www.aecc.be

EUROPE

1. La Commission européenne émet une proposition relative aux émissions des motocycles

La Commission européenne a finalement présenté son projet de Directive visant à limiter les émissions des motocycles. Cette proposition modifiera la Directive CE 97/24, et comportera les limites applicables aux émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC) et d'oxydes d'azote (NOx), qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2003 pour tous les types de véhicule, et à partir de 2004 pour tous les nouveaux véhicules. S'éloignant considérablement de la pratique actuelle, il est proposé d'appliquer un jeu de valeurs limite à tous les motocycles, en supprimant la distinction entre moteurs à deux temps et moteurs à quatre temps.

Les nouvelles valeurs limite proposées pour 2003 représentent les réductions suivantes par rapport à 1999:

- 60% pour les hydrocarbures et les monoxydes de carbone émis par les

moteurs à quatre temps.

- 70% pour les hydrocarbures et 30% pour les monoxydes de carbone émis par les moteurs à deux temps.

On envisage d'appliquer une deuxième phase réglementaire à partir du 1^{er} janvier 2006, portant sur une nouvelle réduction des émissions des motocycles. Il s'agit d'aviser par avance l'industrie du motocycle des mesures que la Commission estime nécessaire d'appliquer à partir de cette date. Cette seconde phase sera fondée sur le nouveau cycle d'essais actuellement élaboré par le GRPE à Genève, destiné à être "plus représentatif de la réalité des émissions". Pour la seconde phase, la Commission prévoit de déposer une proposition couvrant les procédures d'essai et les valeurs limite devant le Parlement européen et le Conseil avant la fin de 2002. Des valeurs indicatives sur l'actuel cycle d'essais sont proposées pour permettre aux Etats membres d'introduire des incitations fiscales.

Telles sont les valeurs limite établies par la Commission:

Date	Classe	Cycle	CO g/km	HC g/km	NOx g/km	TEC
2003/2004	Tous motocycles	PMHC chaud CEE-40 [Suppression de la période de ralenti de 40 sec]	5,5	1,2	0,3	1
	Tri-/quadricycles à essence		7	1,5	0,4	
	Tri-/quadricycles au diesel		2	1	0,65	
2006/2007 [à titre indicatif seulement]	≤150cc		2	0,8	0,2	2
	>150cc		2,0	0,3	0,1	3.

Technologie (TEC)

1. Catal. DI et/ou Ox. pour 2-temps; catal. Ox./air sec. pour 4-temps
2. Catal. DI + Ox.
3. Convertisseur catalytique trois voies

La proposition a été remise au Parlement le 11 juillet. Le jour suivant, Bernd Lange a été nommé par le Comité de l'environnement du Parlement européen aux fonctions de rapporteur pour soumettre cette proposition à la procédure de coopération. La première lecture au Parlement ne devrait pas s'achever avant la fin de cette année.

2. La Commission envisage d'étudier la technologie anti-émissions

DG Entreprise a lancé des appels d'offres pour deux études sur la technologie anti-émissions.

La première étude, qui portera sur les "Essais de longévité des technologies anti-émissions", présentera un inventaire des règlements existants en matière de longévité, analysera les principales incidences sur les résultats en termes de réduction des émissions, examinera l'influence des dispositifs antifaussage dans le contexte de la lutte contre les émissions pour certains véhicules. Cette étude doit permettre à la Commission d'élaborer de nouveaux amendements à la directive sur les motocycles, couvrant l'aspect longévité.

La seconde étude, qui portera sur une "technologie anti-émissions pour véhicules utilitaires lourds", couvrira la technologie anti-émissions (y compris les systèmes diagnostiques embarqués) pour de tels véhicules. Outre qu'elle portera sur des facteurs tels que les méthodes de mesure et d'échantillonnage des émissions, les systèmes embarqués de gestion de données, les critères de longévité et les essais de conformité en cours d'utilisation, cette étude examinera l'évolution prévisible de la technologie anti-émissions.

3. Les émissions de gaz à effet de serre en légère baisse au sein de l'UE

L'AEE, par les travaux de son Centre thématique européen sur les émissions dans l'atmosphère, a dressé l'Inventaire officiel des gaz à effets de serre de la Communauté européenne pour 1990-1998. Le rapport est fondé principalement sur les données des différents Etats membres, soumises à la Commission européenne ainsi que le prévoit le mécanisme de surveillance des gaz à effet de serre de l'UE. Les méthodologies appliquées sont celles qui ont été adoptées par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (FCCC/ONU).

Le dioxyde de carbone (CO₂) représente la plus large contribution aux émissions de gaz à effet de serre de l'UE (81%), la part du méthane (CH₄) et de l'oxyde d'azote (N₂O) (totalisant 19%) étant elle aussi importante. En outre, les gaz de fluorocarbures industriels représentent environ 1% de la totalité des émissions de gaz à effet de serre.

La quantité totale d'émissions de gaz à effet de serre au sein de l'UE a légèrement chuté (2%) entre 1990 et 1998. Pour atteindre l'objectif du Protocole de Kyoto (FCCC/ONU), à savoir une réduction de 8 % d'ici à 2008-2012 (par rapport aux niveaux de 1990) pour l'UE, il sera nécessaire d'opérer de nouvelles réductions des émissions par des options et des mesures supplémentaires.

La réduction s'explique principalement par une diminution survenue dans deux Etats membres (Allemagne, Royaume-Uni), alors que la quantité d'émissions a augmenté depuis 1990 dans la plupart des Etats de l'UE. La quantité totale d'émissions de CO₂ de l'UE a d'abord diminué au début des

années 1990, pour ensuite commencer à augmenter à nouveau, et son niveau est aujourd'hui le même qu'en 1990. Le secteur de l'énergie (production d'électricité et de chaleur) est le principal contributeur aux émissions de l'UE (32%), suivi du secteur des transports (24%) et de l'industrie (18%). Des diminutions substantielles n'ont eu lieu qu'en Allemagne, essentiellement à cause de l'accroissement de l'efficacité énergétique et de la restructuration économique opérée dans l'ex-Allemagne de l'Est, et au Royaume-Uni, essentiellement à la suite du passage du charbon au gaz naturel.

La quantité totale d'émissions de méthane au sein de l'UE a chuté de 16% entre 1990 et 1998 pour des raisons similaires à celles invoquées ci-dessus à propos du CO₂, et représente l'essentiel de la diminution de la quantité totale de gaz à effet de serre émis par l'Union. Les émissions d'oxyde d'azote ont été réduites de 10%, principalement à la suite des mesures de réduction prises dans l'industrie.

4. La Bulgarie prévoit de passer à l'essence sans plomb

Selon un haut-fonctionnaire, la Bulgarie espère passer à l'essence sans plomb trois années plus tôt que prévu. Le 1^{er} janvier 2001 est la date la plus réaliste pour passer du carburant à indice d'octane A-91, le plus répandu, au A-91H sans plomb.

La Bulgarie avait prévu, dans un premier temps, de passer entièrement à l'essence sans plomb en janvier 2004. Elle est en pourparlers avec l'Union européenne en vue de son adhésion et doit convenir d'un calendrier pour se conformer aux exigences de l'UE en matière d'environnement.

5. Introduction d'une essence à très faible teneur en soufre au Royaume-Uni

BP Amoco a lancé un nouveau type d'essence à teneur maximale en soufre de 10 ppm et d'un indice d'octane de 95, destiné au Grand Londres. BP pense qu'il devrait être disponible sur tout le territoire du Royaume-Uni d'ici à la fin de l'année.

AMERIQUE DU NORD

6. Le CARB communique son projet de programme de réduction des risques liés aux émissions de particules diesel

Le California Air Resources Board (CARB) a communiqué son projet de programme de réduction des risques, qui définit les stratégies visant à exiger des filtres à particules sur tous les moteurs diesel de Californie, nouveaux ou existants. Les moteurs diesel concernés par cette proposition sont ceux qui sont montés sur les véhicules lourds et les bus, les engins du bâtiment, les camions-bennes, les générateurs et les moteurs agricoles et marins.

Le CARB estime qu'environ 27 000 tonnes de particules diesel sont émises chaque année dans l'air californien. Le personnel propose que le CARB coopère avec les agences locales et fédérales, les fabricants de moteurs, les distributeurs de carburant et le public pour élaborer des normes supplémentaires pour réduire d'au moins 90 pour cent des particules émises par les 1,25 millions de moteurs diesel que compte cet Etat.

Le projet de programme prévoit douze mesures anti-émissions à adopter dans un délai entre un et cinq ans, leur mise en

œuvre devant être achevée en 2010. Certaines des stratégies proposées dans le programme consistent à équiper tous les nouveaux moteurs diesel de filtres à particules, à exiger du carburant diesel à faible teneur en soufre, à tester les émissions pendant l'utilisation des moteurs, à généraliser l'emploi des carburants de remplacement et à allouer des crédits pour absorber le coût afférent à la conversion des moteurs à ces carburants propres. Le programme prévoit aussi que les moteurs diesel existants soient équipés ultérieurement de filtres à particules.

Le CARB estime le coût d'une opération d'adaptation antipollution à un montant compris entre 10 à 50 dollars par cheval vapeur et veillera à ce que soit disponible le carburant diesel propre nécessaire à l'utilisation d'une technologie anti-émissions de pointe.

En 1998, le CARB a mis en évidence que les particules diesel étaient des facteurs toxiques de contamination de l'air, le composé concerné étant un agent que l'on sait être carcinogène pour l'homme.

Dans le cadre du processus d'identification, l'agence californienne de toxicologie a réalisé une évaluation des risques pour la santé, concluant que les particules diesel peuvent provoquer divers problèmes: maladies respiratoires, troubles cardiaques, crises d'asthme et cancer.

7. L'EPA émet une note de règlement sur les produits toxiques atmosphériques provenant de sources mobiles

L'administrateur de l'EPA, Carol Browner, a signé le 14 juillet une note d'un projet de règlement (NPRM) concernant les émissions toxiques provenant de sources mobiles. Une

série de composants réputés être de dangereux polluants atmosphériques sont émis par des véhicules à moteur et des carburants. Ils sont connus pour leurs graves effets sur la santé ou, du moins, on les soupçonne d'avoir de tels effets.

L'EPA a identifié les composés émis par les véhicules à moteur, qu'il convient de considérer comme des produits toxiques atmosphériques provenant de sources mobiles. Cette liste comporte 21 produits de ce type, mais aussi divers composés organiques volatiles (COV) ainsi que des composés métalliques et des échappements de diesel. L'analyse d'EPA montre que les programmes qu'elle a mis en place, notamment le programme pour l'essence nouvelle (RFG), le programme national pour les véhicules à faible taux d'émission (NLEV), les normes d'émission pour véhicules à moteur Tier 2 et les prescriptions relatives à la réduction de la teneur en soufre de l'essence (Tier 2), les normes qu'elle a proposées récemment pour les moteurs de grosse cylindrée et les véhicules lourds, ainsi que les prescriptions concernant la réduction de la teneur en soufre du carburant diesel à usage routier (règle HD2007) devraient entraîner d'importantes réductions des produits toxiques atmosphériques provenant de sources mobiles. Entre 1990 et 2020, ces programmes sont censés réduire d'au moins 75 pour cent les émissions routières de benzène, formaldéhyde, 1,3-butadiène et acétaldéhyde.

En outre, l'EPA pense que les émissions de particules diesel devraient diminuer de plus de 90 pour cent. Les moteurs et équipements non-routiers contribuent aussi dans une large mesure aux niveaux d'émission de produits toxiques atmosphériques provenant de sources mobiles et ne sont assujettis à des normes d'émission que depuis quelques

années. Etant donné que les moteurs non-routiers ne sont pas soumis aux mêmes normes strictes que les véhicules routiers, les réductions des émissions provenant de ces sources sont plus modérées que dans le cas des émissions provenant de sources routières.

8. L'EPA publie la Règle 2004 visant à réduire la pollution par les véhicules lourds et les bus

L'U.S. Environmental Protection Agency a publié la version définitive d'une règle attendue depuis longtemps, visant à réduire les émissions diesel nocives des véhicules lourds et des bus. Cette règle est la première partie d'une stratégie à deux volets élaborée par l'EPA en vue d'améliorer les moteurs de véhicules et d'avoir un carburant diesel plus propre sur le marché des Etats-Unis. La seconde partie a été proposée en mai et devrait être finalisée d'ici à la fin de l'année.

Lorsque les deux règles auront pris effet, les camions et les bus seront presque aussi propres que les véhicules utilisant des carburants de remplacement, notamment ceux qui marchent au gaz naturel.

Les gros camions et les bus produisent des gaz d'échappement constitués de suie et de polluants générateurs de smog qui, pris ensemble, sont la cause, selon l'EPA, de 15.000 décès, 1 million de cas de troubles respiratoires et 400.000 cas d'asthme aux Etats-Unis.

Les principaux éléments de cette règle définitive applicable aux moteurs diesel de grosse cylindrée peuvent se résumer comme suit:

- L'EPA confirme une norme combinée pour 2004 applicable aux oxydes d'azote (NOx) et aux hydrocarbures (HC), à

savoir 2,4 gr. par cheval-vapeur de puissance au frein/heure (g/bhp-hr)

- La règle ajoute de nouvelles procédures d'essai et des exigences de conformité pour assurer que les normes d'émission soient respectées en situation réelle d'utilisation dans toute une série de conditions de fonctionnement. Ces exigences entreront en vigueur au cours de l'année modèle 2007.
- La règle impose des systèmes diagnostiques embarqués pour les moteurs montés sur des véhicules d'une charge pondérale comprise entre 4.250 kg et 7.000 kg, systèmes que l'on prévoit d'installer progressivement à partir de 2005 et qui ont été conçus pour identifier les pannes survenant sur des composants du dispositif anti-émissions.

9. Le rapport de l'EPA fait apparaître une baisse continue des grands polluants atmosphériques aux Etats-Unis

Il ressort d'un nouveau rapport de l'Environmental Protection Agency que la qualité de l'air aux Etats-Unis continue de s'améliorer, six polluants parmi les plus importants ayant beaucoup diminué au cours des dix dernières années.

Après que le texte sur la pureté de l'air a été signé, devenant texte de loi en 1970, les niveaux globaux de qualité de l'air se sont améliorés à mesure que diminuait la quantité de smog atmosphérique, de monoxyde de carbone, de dioxyde de soufre, de plomb, de dioxyde d'azote et de suie.

Les mesures prises au cours des dix dernières années font apparaître une amélioration de la qualité de l'air dans l'ensemble du pays.

- Baisse de 36 pour cent des concen-

trations de monoxyde de carbone.

- Baisse de 60 pour cent des concentrations de plomb.
- Baisse de 10 pour cent des concentrations de dioxyde d'azote.
- Baisse de 4 pour cent des concentrations de smog.
- Baisse de 18 pour cent des concentrations de suie.
- Baisse de 36 pour cent des concentrations de dioxyde de soufre.

Même avec cette amélioration, 62 millions d'Américains continuent de vivre dans des régions où l'air est malsain.

L'EPA a indiqué qu'elle était en train de prendre des mesures pour améliorer la qualité de l'air, notamment en exigeant que soient montés des moteurs moins polluants sur les voitures et les camions et que soit réduite la teneur en soufre de l'essence et du diesel.

ASIE-PACIFIQUE

10. Diesel à faible teneur en soufre disponible à Hong Kong

On trouve désormais du carburant diesel à très faible teneur en soufre (50 ppm au maximum) à Hong Kong pour un prix inférieur au diesel à haute teneur en soufre.

11. BP Australia veut ramener la teneur en soufre du diesel à 50 ppm

BP Australia Ltd a annoncé que sa raffinerie de Queensland produirait du carburant diesel à 50 ppm de soufre dans un délai de deux mois à la suite d'une valorisation des installations pour un montant de 500 millions de dollars australiens. BP devance ainsi les autres raffineries australiennes pour

la production de diesel à 50 ppm de soufre, dont le gouvernement fédéral a demandé l'introduction à partir de janvier 2006.

GENERALITES

12. Entrée en vigueur de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules

L'Accord concernant l'établissement de règlements mondiaux applicables aux véhicules est entré en vigueur le 25 août, au trentième jour suivant la date à laquelle au moins huit pays ou régions sont devenus parties contractantes.

Le 26 juillet, la Fédération de Russie est devenue la huitième partie contractante. Les sept autres sont l'Allemagne, le Canada, les Etats-Unis d'Amérique, la France, le Japon, le Royaume-Uni et la Communauté européenne.

Cet accord a été conclu à Genève en 1998 dans le cadre du Groupe de travail de la construction des véhicules (WP 29) de la CEE/ONU et fournit le cadre juridique nécessaire à l'établissement de règlements automobiles sur la sécurité, la protection de l'environnement, le rendement énergétique et la protection contre le vol des véhicules routiers.

L'établissement des règlements techniques mondiaux passera par l'harmonisation des règlements nationaux et internationaux existants, y compris les règlements de la CEE actuellement annexés à l'Accord de 1958, toujours en vigueur, lesdits règlements devant rester applicables parallèlement au nouvel accord.

Plusieurs autres pays entendent devenir parties au nouvel accord mondial. La République d'Afrique du Sud l'a déjà signé

mais doit encore le ratifier; l'Espagne a décidé de le signer.

WP 29 et ses groupes de travail, dont le GRPE, élaborent des règlements mondiaux pour les véhicules. Depuis mars 2000, on connaît WP 29 en tant que Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP 29), oeuvrant sous les auspices du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU.

Le texte de l'accord mondial (ECE/TRANS/132 et Corr.1) peut être consulté sur Internet à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

13. Conférences futures

"Reducing the Environmental Impact of Heavy-Duty Vehicles TOPTEC"

4-6 septembre 2000, Gothenburg, Suède

Pour tous renseignements, s'adresser à SAE, Email profdev@sae.org

ou tél. +1 (724) 772-7148

"Tomorrow's power train – soul of the vehicle or simply a sub-system"

7-8 septembre 2000, Graz, Autriche

Pour plus de renseignements, voir la page d'accueil d'AVL

www.avl.com/engine_environment

"Hybrid Vehicles 2000"

11-13 septembre 2000, Hilton Windsor Hotel, Windsor, Ontario

Pour tous renseignements, s'adresser à : Deborah Crommett, Intertech Conferences
tél: + 1 207-781-9800,

fax: + 1 207-781-2150,

Email: info@intertechusa.com

A l'ordre du jour: Les perspectives du marché et les prévisions pour les voitures

particulières, bus et véhicules industriels hybrides . La conférence couvrira aussi les incidences financières et politiques ainsi que la concurrence des véhicules à moteur à combustion interne et des véhicules à pile à hydrogène.

"Hart 2000 World Fuels Conference"

19-21 septembre 2000, Washington DC

Pour tous renseignements, s'adresser à Harts, tél. +1 301 424 3338,

fax. +1 301 340 7136,

www.phillips.com

A l'ordre du jour: le diesel. Une séance spéciale sera consacrée à la question de savoir comment "les technologies d'adaptation ultérieure des moteurs" permettront d'assurer la conformité des futurs moteurs aux propositions de l'EPA.

"Diesel Engine TOPTEC: Emission Challenges for the Future"

26-27 septembre 2000, Indianapolis, Etat-Unis

Pour tous renseignements, s'adresser à SAE, Email profdev@sae.org

ou tél. +1 (724) 772-7148

"VDA Technical Congress: Where Commercial Vehicles and Future Technology Meet"

28-29 septembre 2000, Francfort, Allemagne

Pour tous renseignements, s'adresser à VDA, tél. +49 69 97507-0

fax +49 69 97507-310

www.vda.de

"9th Aachen Colloquium – Automobile and Engine Technology"

4-6 octobre 2000, Eurogress Aix-la-Chapelle

Pour tous renseignements, s'adresser à: VKA, IKA, RWTH ou VDI

“Vehicle In-Use Compliance Testing – Strategies for Meeting the New Requirements”

15-17 octobre 2000, Kempinski Hotel, Berlin

Pour tous renseignements, s’adresser à: Intertech, tél. +1 (207) 781 9800,

fax. +1 (207) 781 2150,

Email info@intertechusa.com,

www.intertechusa.com

Couvre les stratégies commerciales, juridiques et pratiques aux fins de l’adoption et de la mise en œuvre des programmes de mise en conformité en cours d’utilisation, notamment l’influence des carburants à faible teneur en soufre, des filtres à particules, des DéNOx et des systèmes à mélange pauvre.

“2000 Fuel Cell Seminar”

30 octobre-2 novembre 2000, Portland, Orégon, Etat-Unis

Pour tous renseignements, s’adresser à:

fuelcell@courtesyassoc.com

“21st Century Emissions Technology”

4-6 décembre 2000, IMechE, Londres

Pour tous renseignements, s’adresser à: IMechE, tél. +44 20 7975 1312,

fax. +44 20 7222 9881,

Email s_love@imeche.org.uk

A l’ordre du jour: les carburants et la technologie anti-émissions.

“Additives 2001”

20-22 mars 2001, Keble College, Oxford, Royaume-Uni

Pour tous renseignements, s’adresser à: Dr Mario Moustras, RSC, Email:

moustrasm@rsc.org

Conférence internationale sur la composition chimique des additifs pour

carburants et lubrifiants automobiles

“2001 SAE International Fuels and Lubricants Conference”

7-9 mai 2001, Orlando, Floride

Pour tous renseignements, s’adresser à SAE, Email mjena@sae.org

Résumés attendus pour le 2 octobre.