

NAECCewsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Juillet – Août 2004

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

EUROPE.....	2
1. Un accord des constructeurs allemands pour l'installation de filtres à particules.....	2
2. L'Autriche appelle à l'installation de filtres à particules.....	2
3. Les producteurs russes de voitures vont satisfaire le niveau de limites d'émissions Euro 2....	2
4. La Commission approuve les aides danoises à l'installation de filtres.....	2
5. Un programme italien pour subventionner les «véhicules verts».....	3
6. Mercedes-Benz lance la technologie BlueTec pour les moteurs diesels.....	3
7. Communiqué de presse sur le SCR.....	3
8. Volvo lance «la flotte de bus diesels la plus propre du monde».....	4
9. La Directive sur les émissions des petits engins à essence entre en vigueur.....	4
10. La brochure du conseil écologique danois sur les particules diesels.....	4
11. Toyota et Shell lancent l'essai D-CAT avec le carburant liquide d'origine gazeuse (GTL).....	5
AMERIQUE DU NORD.....	5
12. L'ARB de Californie divulgue son esquisse de proposition sur les gaz à effet de serre.....	5
13. L'EPA et le CARB sont arrivés à un accord sur le retrofit.....	5
14. La Californie va restreindre les niveaux d'ozone.....	5
15. Les moteurs diesels Caterpillar satisfont les nouveaux standards de l'EPA pour usages..... non routiers.....	6
16. Le projet de retrofit diesel de la ville de Mexico.....	6
ASIE-PACIFIQUE.....	7
17. La Chine introduit le niveau Euro 2 dans l'ensemble du pays.....	7
18. La Corée du Sud publie des règles détaillées pour les émissions.....	7
19. L'Australie adopte les carburants à bas taux de soufre.....	7
GENERAL.....	8
20. Introduction des standards d'émissions maritimes MARPOL.....	8
21. Lien entre le trafic et les conséquences respiratoires pour les enfants.....	8
22. Le rapport sur la mobilité durable définit sept objectifs.....	9
23. L'ARB de Californie achève une étude de 10 ans sur la santé des enfants.....	9
PROCHAINES CONFERENCES.....	10

Pour plus d'informations contacter :

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

Email: info@aecc.be, Web: <http://www.aecc.be>

EUROPE

1. Un accord des constructeurs allemands pour l'installation de filtres à particules

A la suite d'une rencontre avec le Chancelier Gerhard Schröder, le VDA – association des constructeurs d'automobiles allemands – a annoncé un agrément consistant à installer des filtres à particules sur toutes les voitures diesels vendues en Allemagne. De son côté le gouvernement va avancer dans la mise en place d'un plan d'incitations fiscales de 600 € pour les voitures diesels qui seront équipées de filtres à particules dès 2005. Ayant à maintes reprises mis la pression sur les constructeurs pour qu'ils installent des filtres, le ministre de l'environnement Jürgen Trittin a accueilli favorablement cet accord.

Le VDA a dit, qu'avec ces incitations, il prévoyait qu'un quart des voitures neuves vendues en Allemagne serait équipées de filtres à particules à la fin de 2006. La proportion devrait passer à 75% à la fin 2007 et atteindre 100% à la fin 2008.

L'Allemagne, ainsi que d'autres pays de l'Union Européenne, presse la Commission Européenne de proposer des scénarios de limites d'émissions Euro 5 qui obligent à l'installation de filtres.

2. L'Autriche appelle à l'installation de filtres à particules

Le nouveau porte parole socialiste (SPÖ = Sozialdemokratische Partei Österreichs) pour les questions d'environnement, Kai Jan Krainer, a demandé des taxes plus élevées sur les voitures diesels sans filtre à particules. Il a dit qu'un filtre à particules augmenterait le prix d'une voiture neuve d'environ 360 €, mais aiderait à préserver

la vie des 2 400 autrichiens qui meurent chaque année de l'inhalation de micro particules.

3. Les producteurs russes de voitures vont satisfaire le niveau de limites d'émissions Euro 2

Le directeur adjoint du bureau de l'industrie au ministère russe de l'industrie et de l'énergie, Nikolai Sorokin, a dit, lors d'une conférence de presse, qu'en 2005 tous les constructeurs d'automobiles russes seront prêts à produire des voitures qui correspondront au standard d'émissions Euro 2. Simultanément les usines qui travaillent pour l'exportation devront passer au standard Euro 3. M. Sorokin a dit que le ministère espérait que tous les constructeurs d'automobiles russes seraient prêts à passer au niveau Euro 3 en 2006 et à Euro 4 entre 2008 et 2010. D'ici un mois, le ministre va soumettre au gouvernement un projet de résolution sur l'évolution des producteurs d'automobiles vers les standards écologiques internationaux.

4. La Commission approuve les aides danoises à l'installation de filtres

La Commission Européenne a décidé d'approuver l'aide pour diminuer le coût d'installation de filtres à particules sur les camions danois. La Commission a dit que de tels filtres allaient réduire le niveau de pollution principalement des vieux camions et contribuer ainsi à la protection de la santé humaine et de l'environnement, en particulier dans les plus grandes villes. L'aide de l'état danois couvrira 30% des coûts additionnels générés par l'installation de filtres à particules sur des camions déjà immatriculés au Danemark de plus de 3,5 tonnes.

5. Un programme italien pour subventionner les «véhicules verts»

Trois gouvernements municipaux italiens ont souscrit à un programme du ministère de l'environnement qui va leur rembourser jusqu'à 65% du coût de l'incorporation additionnelle de véhicules amis de l'environnement dans leur flotte de véhicules urbains.

Ceci fait partie d'un effort plus vaste du gouvernement italien de s'attaquer aux émissions des véhicules comme un moyen de réduire sa contribution globale aux émissions de gaz à effet de serre. 74 autres villes ont annoncé vouloir étudier le plan, qui dispose d'un budget de 58 millions d'euros cette année et d'un total de 90 millions d'euros pour les trois prochaines années.

6. Mercedes-Benz lance la technologie BlueTec pour les moteurs diesels

Mercedes-Benz a lancé sa technologie BlueTec pour les moteurs diesels sur véhicules commerciaux, qui assurera jusqu'à 80% de réduction des émissions dangereuses dans les gaz d'échappement par rapport aux limites Euro 3. BlueTec a été produit en liaison avec le niveau Euro 4 qui entrera en vigueur en octobre 2005 (nouveaux modèles) et octobre 2006 (pour l'ensemble de la production) et le niveau Euro 5 qui sera effectif dès octobre 2008 et 2009. La technologie BlueTec améliore l'efficacité des moteurs (par réduction de la consommation de carburant) et traite les effluents en utilisant la technologie de la réduction catalytique sélective (connue sous le sigle SCR). Mercedes va appliquer la technologie BlueTec à tous ses véhicules des séries Actros dès le début 2005. Ils seront suivis par les camions équipés de

moteurs de plus de 235 kW et les camions longues distances des séries Actros et Axor. Des plans ultérieurs pour l'introduction de BlueTec concerneront des modèles avec des moteurs entre 235 kW et 440 kW et un couple nominal variant de 1 650 N/m à 2 800 N/m. La technologie BlueTec pour le moteur diesel est réputée ne pas nécessiter des vidanges de lubrifiant ni des entretiens plus fréquents ni un carburant contenant moins de soufre.

7. Communiqué de presse sur le SCR

Les producteurs DAF Trucks, DaimlerChrysler, Iveco, Renault Trucks et Volvo Trucks; les compagnies pétrolières CEPSA, OMV et Total; et les producteurs de AdBlue AMI, BASF, SKW Piesteritz et Yara International ont publié un communiqué de presse commun sur l'introduction des systèmes SCR à urée.

Ils disent que la grande majorité des constructeurs de camions d'Europe de l'ouest, représentant environ 80% du marché européen du camion s'est prononcée en faveur d'un contrôle d'émissions utilisant la technologie SCR pour satisfaire les normes d'émissions Euro 4 et Euro 5. Les livraisons de AdBlue selon norme DIN 70070 sont garanties par les principaux producteurs européens d'urée, capables de produire AdBlue dans 6 pays européens. Conjointement avec leurs partenaires de la distribution, ils sont en train de mettre en place un réseau couvrant l'ensemble de l'Europe pour fournir leurs clients. Les compagnies pétrolières OMV et Total sont déjà en train de développer leurs stratégies pour le développement de la technologie AdBlue sur les véhicules commerciaux; d'autres compagnies sont en discussions actives. Ceci concerne l'installation de stations

services publiques et de stations de service privées opérées par l'industrie du transport européen équipées de pompes de remplissage SCR couvrant un vaste domaine allant des pompes combinées carburant diesel/AdBlue avec des compteurs séparés et un reçu unique pour les deux produits aux petites stations de remplissage sur le site de la compagnie et les kits complets comprenant les réservoirs et les conteneurs.

8. Volvo lance «la flotte de bus diesels la plus propre du monde»

Pour le trafic entre villes le long de la côte ouest de la Suède, Volvo Bus AB a fourni au plus gros opérateur de bus suédois, Swebus, une flotte de 27 bus qui prétendent être les bus diesels les plus propres du monde. Ils sont motorisés par des moteurs diesels satisfaisant les normes Euro 3 équipés avec des systèmes de contrôle des émissions de dernière génération qui incluent un filtre à particules diesels et un système SCR à urée pour le contrôle des émissions de NOx. De ce fait, ces bus diesels sont conformes aux standards d'émissions Euro 5 de 2 g/kWh de NOx applicables en 2008 aux poids lourds et ce quatre ans avant la mise en place des standards Euro 5. Swebus a installé ses propres équipements pour assurer l'approvisionnement quotidien des bus en carburant diesel à très bas taux de soufre et en urée.

9. La Directive sur les émissions des petits engins à essence entre en vigueur

La Directive 2002/88/EC est entrée en vigueur au 1 août 2004. Elle concerne les petits engins non routiers mobiles à moteurs essence tels que tondeuses à gazon, tronçonneuses et taille haies.

La Commission dit que la Directive doit avoir un impact positif significatif sur la réduction de la pollution de l'air. Une heure d'utilisation d'une tronçonneuse standard équipée d'un moteur deux-temps émet autant d'hydrocarbures que la conduite pendant 2000 Km d'une voiture moderne. Au total, les émissions annuelles d'hydrocarbures de ces moteurs totalisent à peu près 1 million de tonnes dans l'ensemble de la communauté étendue aux 25 pays. Les petites machines fonctionnant à l'essence produisent aussi des quantités significatives de NOx. La directive répertorie sept catégories de machines – manuelles ou non manuelles – en fonction de la taille du moteur et définie des délais d'application allant du 1 août 2004 au 1 février 2009.

10. La brochure du conseil écologique danois sur les particules diesels

Le conseil écologique danois a publié une brochure de 20 pages intitulée «Les particules diesels – un danger pour la santé».

La brochure dit que les chercheurs danois ont conclu que les particules semblent être la cause d'environ 5 000 morts par an dans les villes danoises et que le quart de ces décès pourraient être évités si les véhicules poids lourds diesels étaient équipés de filtres à particules. Ils ont également estimé que les particules étaient impliquées dans 3 300 cas supplémentaires de bronchites chroniques, dans 11 600 nouveaux cas de bronchites aiguës chez les enfants de moins de 15 ans et dans 160 000 crises d'asthme. Cette brochure dit qu'il est temps de s'intéresser aux voitures particulières équipées de moteurs diesels du fait de l'augmentation de leurs ventes et que les filtres doivent être promus par la

réglementation, les taxes écologiques et les subventions.

11. Toyota et Shell lancent l'essai D-CAT avec le carburant liquide d'origine gazeuse (GTL)

Toyota et Shell lancent un essai de trois mois d'utilisation de carburant diesel GTL (gas to liquid) sur une flotte de 10 voitures Toyota Avensis équipées de la technologie de réduction des émissions D-CAT sous forme d'un programme commun. L'essai, intitulé «Driving Tomorrow's Clean Technology» (conduire la technologie propre du futur) est destiné à démontrer que le GTL peu polluant peut être utilisé dans les moteurs diesels d'aujourd'hui sans modification ni investissement. De plus, lorsqu'il est utilisé dans des véhicules propres comme l'Avensis D-CAT, les émissions sont largement améliorées sans sacrifier la performance.

AMERIQUE DU NORD

12. L'ARB de Californie divulgue son esquisse de proposition sur les gaz à effet de serre

Le California Air Resources Board (ARB) a publié son esquisse de proposition pour une réduction d'environ 30 % des émissions de gaz à effet de serre par les voitures particulières et les petits véhicules commerciaux.

La proposition analyse une série de combinaisons de technologies qui peuvent être utilisées par les constructeurs pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces ensembles de technologies sont combinés de telle façon à prendre avantage des synergies naturelles qui existent entre certaines technologies.

L'ARB estime que les coûts moyens pour la première phase de la réglementation,

prévus pour les modèles des années 2009 à 2011, se situeraient entre 241 \$ pour les petites voitures particulières et 326 \$ pour les gros pick-up et SUV. Les coûts moyens pour la seconde phase de la réglementation, concernant les modèles de années 2012 à 2014, devraient varier entre 539 \$ pour les petites voitures particulières et 851 \$ pour les véhicules plus lourds.

La proposition définitive de l'état major devrait être publiée en août.

13. L'EPA et le CARB sont arrivés à un accord sur le retrofit

Le California Air Resources Board a annoncé qu'un accord avait été établi avec la branche de l'agence fédérale de la protection de l'environnement qui se consacre aux programmes volontaires de retrofit diesels pour la coordination de la vérification des systèmes de retrofit diesels.

L'accord établit une réciprocité dans les vérifications des équipements et des ensembles de retrofit. Par cet accord l'EPA et le CARB s'engagent à travailler dans la direction d'accepter les niveaux de vérification établis par le programme de vérification de l'autre organisme pour ce qui concerne les particules (PM) et les oxydes d'azote (NOx). De plus, étant donné que ce sont les producteurs de systèmes de retrofit qui initient et conduisent les essais en service, le CARB et l'EPA s'engagent à coordonner ces essais pour que les données générées puissent satisfaire les exigences de chaque programme.

14. La Californie va restreindre les niveaux d'ozone

Le California Air Resources Board (ARB) et le bureau d'évaluation des risques pour la santé liés à l'environnement (OEHHA)

ont recommandé des nouveaux standards d'ozone sévères pour la qualité de l'air ambiant afin de protéger la santé des nourrissons, des enfants et des autres populations à risques.

L'état propose de conserver le standard d'exposition pendant 1 heure à 0.09 ppm et d'établir un nouveau standard d'exposition pendant 8 heures à 0.07 ppm, sensiblement plus sévère que le standard fédéral d'exposition 8 heures de 0.08 ppm de par la manière dont le respect de la norme sera contrôlé. Ces standards recommandés prennent en compte des études qui montrent clairement des effets négatifs sur la santé en cas d'exposition de plusieurs heures à des niveaux de 0.08 ppm et que des standards plus sévères sont nécessaires pour la protection de la santé des enfants et des autres.

15. Les moteurs diesels Caterpillar satisfont les nouveaux standards de l'EPA pour usages non routiers

Caterpillar est devenue la première compagnie à offrir une ligne complète de moteurs diesels certifiés par l'agence fédérale US de la protection de l'environnement au regard des standards d'émissions 2005 et 2006 en utilisations non routières. La compagnie dit que la certification de sept modèles de moteurs Caterpillar leur permet une production anticipée de moteurs diesels plus propres. Ceci permet aussi à Caterpillar d'offrir à ses clients une ligne complète de moteurs utilisant sa technologie ACERT dans les gammes de puissances allant de 175 à 750 chevaux. Les engins équipés de ces moteurs seront sur le marché en octobre.

16. Le projet de retrofit diesel de la ville de Mexico

Le lancement du projet de retrofit diesel de la ville de Mexico a été annoncé par EMBARQ, le centre pour le transport et l'environnement de l'Institut des Ressources Mondiales, l'agence fédérale US de la protection de l'environnement, le gouvernement municipal de Mexico, le ministère mexicain de l'environnement et des ressources naturelles (SEMARNAT) et le centre pour le transport durable de la ville de Mexico.

C'est un projet pilote qui consiste à équiper un nombre limité de bus de la ville de Mexico avec les toutes dernières technologies de réduction des émissions de particules et autres polluants émis par les moteurs diesels. Dans la ville de Mexico, les sources mobiles, en particulier les vieux camions et bus à moteurs diesels, sont une source majeure de pollution.

Le projet veut démontrer comment la combinaison de carburants plus propres et de technologies de retrofit diesels peut se comporter lorsque mis en opération sur des moteurs diesels dans les conditions particulières qui sont celles de la ville de Mexico. Le projet est identique à des projets de retrofit diesels actuellement en cours dans des villes américaines où des propriétaires de flottes et des opérateurs se sont engagés à équiper plus de 150 000 camions, bus et engins non routiers. Les technologies de retrofit diesels permettent d'éliminer 90 % ou plus des émissions de particules. Pour mettre en place le projet, l'EPA et l'EMBARQ ont accordé des aides s'élevant à un total de 511 000 \$ au centre pour un transport durable, une organisation non gouvernementale basée dans la ville de Mexico.

Lorsqu'il sera terminé, ce projet devra avoir démontré que des réductions significatives des émissions dangereuses des gros moteurs diesels les plus vieux peuvent être obtenues de façon économiquement acceptables par la combinaison de technologies de contrôles des émissions à l'échappement et d'une nouvelle génération de carburants diesels propres (à très bas taux de soufre).

ASIE-PACIFIQUE

17. La Chine introduit le niveau Euro 2 dans l'ensemble du pays

La Chine a annoncé qu'elle allait imposer à l'ensemble de l'industrie automobile de la nation des limites d'émissions basées sur les standards européens Euro 2. Ces standards ont été d'abord introduits dans les métropoles de Pékin et Shanghai il y a un an.

La production, l'importation et la vente de voitures qui ne satisfont pas les nouvelles normes seront interdites d'ici un an. La Chine évoluera alors vers des standards équivalents aux normes européennes Euro 3 à l'horizon 2008.

Shanghai envisage maintenant d'adopter des contrôles d'émissions encore plus sévères et des incitations fiscales pour encourager l'usage de voitures propulsées au gaz naturel et de bus hybrides. Shanghai va interdire les motocycles et scooters brûlant de l'huile sur les principales artères de la ville en 2008. La ville est de plus en plus préoccupée par les émissions automobiles depuis que le nombre de véhicules sur la route augmente annuellement de 10 à 15 %. Pékin considère également une réduction des standards pour l'année prochaine.

18. La Corée du Sud publie des règles détaillées pour les émissions

Le ministère sud coréen de l'environnement a dévoilé des réglementations détaillées pour la mise en œuvre des dispositions législatives de la loi de décembre dernier sur l'amélioration de la qualité de l'air à Séoul et dans la région de la capitale.

Les règles prévoient des limites d'émissions plus sévères pour les véhicules et les usines dans Séoul et 25 villes avoisinantes. Deux textes législatifs, y inclus un décret et un ensemble de règles d'applications (notes n° 2004-74 et 2004-75) détaillent les critères numériques et les standards. Selon une annonce du ministère, l'ensemble des règles nécessite maintenant une approbation parlementaire et devrait entrer en vigueur en janvier 2005.

A partir de janvier 2005, les producteurs d'automobiles vendant au moins 3 000 véhicules par an et les gros distributeurs de véhicules commerciaux de la région devront inclure dans leurs gammes de véhicules proposés à la vente un certain pourcentage de véhicules à basses émissions (LEV), pourcentage qui sera défini chaque année par le ministère. Ces LEV devront satisfaire les nouveaux standards d'émissions édictés par le ministère, lesquels seront encore renforcés en janvier 2006. Les agences du gouvernement et autres institutions publiques gérant 10 véhicules ou plus devront acheter des LEV pour au moins 20% de leurs besoins en véhicules.

19. L'Australie adopte les carburants à bas taux de soufre

Le ministre australien de l'environnement

et du patrimoine a annoncé de nouveaux standards pour les carburants qui vont placer les carburants australiens pour le transport parmi les plus propres du monde.

Le soufre dans la qualité supérieure d'essence sans plomb sera limité à 50 ppm à partir du 1 janvier 2008, au lieu des 150 ppm actuels. Le soufre dans le gazole (actuellement 500 ppm) sera ramené à 50 ppm au 1 janvier 2006 et plafonné à 10 ppm à compter du 1 janvier 2009.

Le gouvernement estime qu'en 2020, les initiatives pour des carburants plus propres auront économisé 3,4 milliards de \$ en frais hospitaliers et médicaux. Ils affirment que «ces réductions auront un impact immédiat sur les émissions de particules de la flotte de véhicules existante et, tout aussi important, vont accélérer l'introduction d'une nouvelle génération de véhicules avec des moteurs plus propres et des systèmes de contrôle des émissions. La pollution due aux particules sera immédiatement réduite de 5 % au niveau national avec l'introduction d'un gazole à 10 ppm (soufre). Les réductions augmenteront avec la mise en service progressive de véhicules de nouvelles technologies».

L'essence ordinaire sans plomb contiendra un maximum de 150 ppm de soufre à partir du 1 janvier 2005, au lieu du niveau actuel maximum de 500 ppm mis en place au 1 janvier 2002.

GENERAL

20. Introduction des standards d'émissions maritimes MARPOL

L'organisation maritime internationale (IMO) a annoncé que l'annexe VI de leur réglementation d'émissions MARPOL applicable aux vaisseaux commerciaux de la marine internationale entrerait en

vigueur en mai 2005.

Ceci comprend:

- Des limites d'émissions de NOx allant d'un plafond de 9,9 à 17 g/kWh selon la vitesse du moteur ;
- Un plafond global de 4,5 % en poids de soufre applicable au carburant diesel commercial pour la marine ;
- Des clauses pour la mise en place de zones spéciales de contrôle des émissions de SOx (SECA), comprenant la Mer Baltique et la Mer du Nord, dans lesquelles le carburant ne doit pas contenir plus de 1,5 % en poids de soufre ou les navires doivent être équipés de systèmes de contrôle pour limiter les émissions de SOx.

Ces réglementations s'appliqueront avec effet rétroactif à tous les moteurs marins de puissance supérieure à 130 kW installés sur des vaisseaux construits au ou après le 1 janvier 2000 ou qui ont subi une modification majeure après cette date.

21. Lien entre le trafic et les conséquences respiratoires pour les enfants

Des études récentes, principalement en Europe, ont fait état d'associations entre les symptômes respiratoires et la proximité de la résidence avec le trafic, cependant peu ont mesuré les polluants du trafic ou ont fourni des informations sur la qualité de l'air local.

Dans une nouvelle étude publiée dans le «American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine» des informations sur les symptômes des bronchites actuelles et de l'asthme, sur l'environnement domestique et sur les données démographiques ont été recueillies au moyen de questionnaires parentaux et les

concentrations des polluants dus au trafic (PM10, PM2,5, suies, NOx et NO₂) ont été mesurées sur 10 sites scolaires pendant plusieurs saisons.

Bien que les niveaux des polluants aient été relativement bas, les auteurs ont observé des différences de concentrations entre les écoles situées près de grands axes routiers et celles plus distantes (ou situées au vent). Ils ont trouvé des associations entre les symptômes respiratoires et les polluants liés au trafic. Ainsi, ils ont trouvé une variabilité dans l'espace des polluants du trafic et des différences associées dans les symptômes respiratoires dans une région où la qualité de l'air est bonne. Les auteurs en ont conclu que leurs résultats confortaient l'hypothèse que la pollution liée au trafic est associée avec des symptômes respiratoires chez les enfants.

22. Le rapport sur la mobilité durable définit sept objectifs

«Mobilité 2030: relever les défis de la pérennité» est un rapport publié par le conseil du commerce mondial pour un développement durable (WBCSD). Le rapport a été élaboré par 12 compagnies multinationales d'automobiles et d'énergie pour évaluer la pérennité de leurs produits et pour envisager le futur de la mobilité, en particulier du transport routier.

Le rapport dit que si les tendances actuelles de la mobilité se confirment, les coûts sociaux, économiques et environnementaux globaux deviendront inacceptablement élevés partout dans le monde. Cependant ces coûts peuvent être évités si la société dans son ensemble se concentre sur la réalisation de sept objectifs. Ceux-ci comportent : s'assurer que les émissions conventionnelles du transport ne sont plus nulle part un problème significatif de santé ; limiter les

émissions de gaz à effet de serre du transport à un niveau durable et minimiser les congestions de trafic. Les défis de la mobilité demanderont jusqu'à un demi siècle pour être relevés, demandant une coopération et des efforts de toutes les composantes de la société.

Le rapport insiste sur le fait que «la clé pour une mobilité pérenne au niveau planétaire sera de l'assurer dans les pays en voie de développement. Ce qui est fondamental pour atteindre ce but c'est de réduire les fossés entre les opportunités de mobilité qui existent au sein des pays mêmes aussi bien qu'entre les pays les plus pauvres de la planète et le monde développé».

23. L'ARB de Californie achève une étude de 10 ans sur la santé des enfants

L'étude en tous points historique sur la santé des enfants, financée par le Air Resources Board de Californie (ARB), a suivi plus de 5 500 enfants dans 52 écoles du sud de la Californie, allant de l'école élémentaire au lycée pour repérer en quoi un air extérieur de qualité différente peut affecter la santé respiratoire.

Les principaux résultats sont:

- Des déficits fonctionnels pulmonaires significatifs sont le plus souvent associés à une exposition au dioxyde d'azote, à l'acidité atmosphérique, aux PM2,5 et PM10. Ceci peut avoir des effets négatifs persistant à l'âge adulte ;
- Les enfants vivant dans les zones à ozone élevé, qui sont particulièrement actifs, sont jusqu'à trois fois plus prédisposés à développer de l'asthme ;
- Les enfants vivant près d'une autoroute avec un trafic important présentent un

risque accru d'être victimes d'asthme ;

- Les expositions à court terme à des niveaux élevés d'ozone sont associées avec un accroissement significatif des absences scolaires dues aussi bien à des pathologies des voies respiratoires supérieures ou profondes qu'à des crises d'asthme ;
- Les enfants qui déménagent vers des zones de vie plus propres avec des niveaux inférieurs de PM présentent une amélioration dans les taux d'accroissement de l'activité pulmonaire. Ceci signifie que même de légères réductions de la pollution de l'air peuvent avoir des effets positifs immédiats sur la santé respiratoire à long terme des enfants vivant dans des zones polluées ;
- Des symptômes bronchitiques sont associés avec l'exposition au dioxyde d'azote et à la fraction de carbone organique des PM_{2,5} chez les enfants asthmatiques.

PROCHAINES CONFERENCES

Small Engine Technology Conference (SETC)

27-30 September, 2004, Graz, Austria

Details at <http://www.sae.org/events/set>

Sponsored by SAE and JSAE. Presentations will focus on innovative combustion technologies, emissions control, NVH, vehicle dynamics, safety and human factors. The effect of various regulatory actions and cost considerations on these technologies will be highlighted.

13. Aachener Kolloquium "Automobile and Engine Technology"

4-6 October 2004, Aachen, Germany

details from www.rwth-aachen.de/ac-kolloquium

The congress will provide a wide range of technical presentations addressing current challenges of the vehicle and powertrain industry. Programme-related test vehicles, prototypes and aggregates from participating companies and institutions will be presented on ika's test track. 82 exhibitors will present their products and services on an exhibition area of more than 1600 m².

Filtration in Transportation – 4th International Conference

5-6 October 2004, Stuttgart, Germany

There will be papers on Diesel Soot Filtration, Fuel Cell High-End Filtration, cabin air filtration and other related topics.

Alternative Fuels and their Powertrain

5-6 October 2004, IMechE, London, UK

Details at

<http://www.imeche.org.uk/conferencesandevents/event.asp?id=276&year=2004&type=>

This seminar will address the current status of alternative and renewable fuels and address questions such the changes needed in powertrain technology to optimise performance on alternative and renewable fuels and the performance of emerging hybrids and HCCI combustion systems on future fuels.

PM Emission Inventories

18 October 2004, Milan, Italy

Details at

<http://tfeip-secretariat.org/unece.htm>

The workshop is specifically addressing the need of improving national PM emission inventories. The meeting is focused on new emission factor development, including measurement programmes, national programmes and new estimation methods for improving the PM emission inventories and to improve the exchange of information between the

measurement, modelling and inventory scientific communities. Combustion, industrial, transport and agricultural sources will be addressed.

Short Course on Diesel Particulates and NOx Emissions

18-22 October 2004, Sacramento, USA

Details at

http://www.leeds.ac.uk/fuel/shortc/diesel_usa.htm

International Rare Earths Conference

24-26 October 2004, Hong Kong

Details at www.metalevents.com

The programme is structured to cover all the main aspects of the rare earths industry, including an overview of the global rare earths; trends in rare earths demand; potential constraints on supply; the impact of the restructuring China's rare earths sector, and new sources of supply.

SAE Powertrain & Fluid Systems Conference & Exhibition

25-28 October, 2004, Tampa, Florida, USA

Details at <http://www.sae.org/calendar/pfs/>

SAE Commercial Vehicle Engineering Congress and Exhibition

26-28 October, 2004, Chicago, USA

Details at <http://www.sae.org/events/cve/>

This new event will cover critical industry topics ranging from emissions and reliability to powertrain and engines across the diesel engine, construction, truck, and agricultural engineering industries.

World Fuels Conference - Asia 2004

8-10 November 2004, Singapore

Details at

<http://www.cwacts.com/hart/pdf/wfcas04.pdf>

Demand for personal transportation in the Asian region is predicted to double over the next decade. Continued pressure from

regional and international authorities to reduce pollution and control greenhouse gas emissions presents a significant challenge to produce clean, efficient, safe and affordable vehicles and fuels. Both energy and environmental issues and agendas are furthering the alternative fuels market.

Innovative Powertrain Systems

11-12 November 2004, Dresden, Germany

Details at <http://www.vdi.de/fvt>

The conference will deal with improvements of today's gasoline and diesel engines; new fuels; hybrids; new solutions for transmissions; energy storage and management; and fuel cell technology.

International Fuel quality Center's Automotive & Marine Fuels Technology & Policy Briefing

18 November 2004, Prague, Czech Republic.

Details at

<http://www.worldfuels.com/pdf/ifqcprague.pdf>

Topics include Russian and East European fuel quality developments including the role of bio fuels; how will the enlarged Europe meet current and future conventional and alternative fuel quality requirements? the effect of emerging global heavy fuel oil, marine and bunker fuel markets.

Internal Combustion Engine Performance & Emissions Conference

7-8 December 2004, IMechE, London, UK

This Conference will address the on-going need for emissions reduction strategies and technologies in automotive, truck, off highway, industrial, marine and locomotive market sectors.

Symposium on International Automotive Technology

19-22 January 2005, Pune, India

Details at

<http://www.araiindia.com/html/siat2005/siatindex.htm>

Topics will include Durability evaluation techniques, Power train, Engine, Emissions (EU3 and beyond), Fuel, Inspection & Maintenance Programmes, Global Harmonisation of Standards, Off-road vehicles, and Emissions inventory and ambient air quality.

International Conference on Sustainable Transportation in Developing Countries (ENVIRONMENT 2005 Exhibition & Conference)

30 January-2 February 2005, Abu Dhabi International Exhibition Centre, United Arab Emirates. Details at: www.ee-uae.com.

Organized by the Environmental Research & Wildlife Development Agency (ERWDA) and the General Exhibitions Corporation (GEC). The conference marks the first part of a chain of international activities to promote sustainable transportation in developing countries. It will address policy issues related to sustainable transportation and the long term objective is to contribute to the promotion of awareness of environmentally sustainable transportation (EST) and its linkages to the socio-economic, health and environment issues.

Additives 2005

5-7 April 2005, Dublin, Ireland
This meeting will put future developments of fuel and lubricant additive technology in the context of the challenge in simultaneously meeting the needs of vehicle owners and of government legislators on targets for exhaust emissions, fuel economy and vehicle recyclability.

SAE 2005 World Congress

11-14 April 2005, Detroit, USA
Details at www.sae.org/congress

SAE Fuels and Lubricants Conference

11-13 May 2005, Rio de Janeiro, Brazil
Details at <http://www.sae.org/>

Topics will include Combustion & Emission Formation Processes in SI and Diesel Engines; Large Stationary Diesel Engines; In-Use Emissions Performance and Technology Trends; Automotive Catalyst and Converter Technologies for LEV and Beyond; Aftertreatment for Gas Direct Injection and Diesel; Lubricants and Fuels.

Beograd 2005 EAEC European Automotive Congress

30 May-1 June 2005, Belgrade, Serbia & Montenegro
Details at

www.jumv.org.yu/eaec2005/prog2.html

Main topics include advanced propulsion and powertrain, energy, emissions, ecology, environment; safety; automotive logistics; and advanced engineering technics and tools.

VDI Congress Trucks and Buses – Solutions of reliability, sustainable environment and transport efficiency

9-10 June 2005, Böblingen, Germany

In 2005 the first vehicles that satisfy Euro 4 exhaust gas regulations will come to the market, but what solutions are being offered for regulations after that? In addition there are requirements on safety, and the introduction of toll systems.

Deadline for abstracts: 22 October 2004.

Non-CO2 Greenhouse Gases (NCGG-4) Science, Control, Policy, Implementation

4-6 July 2005, Utrecht, The Netherlands
Details at www.ncgg4.nl

The symposium will focus on the non-CO2 greenhouse gases. The symposium will be

AECC Newsletter

Juillet - Août 2004

conducted in parallel sessions, focussing on the main themes: sources, sinks and inventories, monitoring and modelling and control and policy implementation.