

N AECC Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Mai – Juin 2001

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

EUROPE	2
1. Conseil européen de l'environnement	2
2. Emissions des tondeuses à gazon.....	2
3. Rapport du Comité de l'environnement sur les émissions des bateaux de plaisance	2
4. Rapport de l'ACEA sur la réduction des émissions de CO ₂	3
5. L'Union européenne et les Etats-Unis dans l'impasse sur les questions d'environnement	3
AMERIQUE DU NORD	3
6. Bush annonce une politique nationale de l'énergie.....	3
7. New York et le Connecticut poursuivent l'EPA à propos d'une décision sur les substances toxiques	4
8. Navistar engage le Mexique à abaisser la teneur en soufre du carburant diesel.....	4
9. Après le départ de Jefford du Parti républicain, les démocrates se retrouvent majoritaires au Sénat.....	5
10. Mack et Cummins annoncent leur mise en conformité au "Consent Decree" (accord amiable) conclu avec l'EPA	5
MOYEN-ORIENT	5
11. Oman passe à l'essence sans plomb	5
ASIE	5
12. Hong Kong fixe des normes plus rigoureuses en matière d'émissions.....	5
INFORMATIONS GENERALES	6
13. Le principal éboueur de l'atmosphère s'essouffle	6
CONFERENCES FUTURES	7

Pour tous renseignements, veuillez 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. Conseil européen de l'environnement

Les ministres de l'environnement de l'Union européenne ont accepté tous les amendements aux prescriptions concernant le démarrage à froid des camionnettes commerciales et des autobus légers qui avaient été adoptés par le Parlement européen le 15 mai 2001. Le Parlement a accepté par un vote le rapport de Bernd Lange tendant à modifier les valeurs limites proposées par la Commission pour les essais à -7°C, soit un plafond plus bas pour les émissions de CO et de HC des camionnettes commerciales des catégories N₁, classes II et III, et des véhicules conçus pour transporter six passagers ou plus. Les amendements Lange sont indiqués ci-après, en **italiques gras et entre crochets** :

Température de l'essai 266 K (-7°C)			
Catégorie	Classe	Masse de monoxyde de carbone (CO) L ₁ (g/km)	Masse d'hydrocarbures (HC) L ₂ (g/km)
M ₁	-	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
N ₁	II	27 [24]	3,2 [2,7]
	III	34 [30]	4,0 [3,2]

Le Royaume-Uni a dit avoir l'intention de s'abstenir. Pour la première fois dans le domaine de l'environnement, une décision finale au sujet d'une directive a été prise en première lecture au Parlement européen.

2. Emissions des tondeuses à gazon

Le passage d'une tondeuse à essence pendant une heure émet autant de polluants dans l'atmosphère que le parcours d'une voiture sur 150 kilomètres de route. Telle est la conclusion d'une étude réalisée dernièrement en Suède, qui recommande l'installation de pots catalytiques sur les tondeuses. Selon les chercheurs, ce rapport, paru dans la livraison de juin de "Environmental Science & Technology", est le premier à comparer la pollution libérée par les tondeuses à gazon

pendant une durée donnée à celle émanant de véhicules par référence au kilométrage.

D'après Roger Westerholm, de l'Université de Stockholm, les HAP sont l'un des principaux polluants rejetés par les tondeuses, et leurs émissions peuvent être réduites de plus de 80 pour cent par l'utilisation de pots catalytiques.

Ce chercheur a établi que, dans les cas extrêmes, les émissions de HAP provenant des tondeuses à essence sans plomb non équipées de catalyseurs totalisaient plus de 4000 microgrammes par heure. Les émissions moyennes tombaient, selon lui, à près de 800 microgrammes sur une même durée si l'on installe un convertisseur catalytique.

Au cours des essais, les chercheurs ont utilisé de l'essence sans plomb normale pour un moteur de tondeuse ordinaire (4 temps, 4hp) avant de conclure, au bout d'une heure, que les émissions de HAP étaient du même ordre que celles d'une voiture à essence moderne roulant sur environ 150 kilomètres.

3. Rapport du Comité de l'environnement sur les émissions des bateaux de plaisance

Le Comité de l'environnement du Parlement européen a adopté le 19 juin un rapport visant à réduire la portée d'un projet de directive sur les dispositions législatives, réglementaires et administratives applicables aux émissions polluantes des bateaux de plaisance. Les amendements proposés par le Comité visent aussi à préciser certaines dispositions de la directive - présentée par la Commission le 12 octobre 2000 - prévoyant un système de contrôle de

conformité en service, qui devrait rassurer tant l'industrie que les plaisanciers.

La nouvelle proposition tend à modifier la directive par l'introduction de limites aux émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote et de particules polluantes, avec des valeurs différentes selon la puissance nominale pour les moteurs à deux et trois temps et les moteurs à compression. Le débat sur ce rapport (procédure de co-décision, première lecture) devrait se tenir à la session plénière, prévue du 2 au 5 juillet à Strasbourg.

4. Rapport de l'ACEA sur la réduction des émissions de CO₂

L'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles), annonce que les constructeurs européens ont lancé sur le marché de nouveaux véhicules dont les émissions moyennes de CO₂ ont été ramenées de 174 g/km en 1999 à un maximum de 169 g/km en 2000.

Selon l'Association, cette initiative répond à l'engagement pris par les constructeurs de réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs en vertu de l'accord volontaire conclu entre la Commission européenne et l'industrie automobile européenne. Elle a souligné que les grandes technologies permettant des économies de carburant ont été les systèmes à injection directe ainsi que les diesels "de nouvelle génération", ou "techniquement avancés", dotés de nouveaux systèmes d'injection à forte compression. Il ressort cependant des travaux de recherche récents que cette technologie est extrêmement sensible à la teneur en soufre du carburant diesel et de l'essence.

5. L'Union européenne et les Etats-Unis dans l'impasse sur les questions d'environnement

L'Union européenne et les Etats-Unis restent dans l'impasse sur les politiques d'environnement après leur première réunion de haut niveau depuis que Washington a publié

un nouveau programme énergétique controversé.

"La situation reste inchangée. Nous sommes en désaccord sur la question climatique", a déclaré le Ministre suédois de l'environnement Kjell Larsson après avoir rencontré le Directeur de l'Agence américaine de protection de l'environnement Christine Todd Whitman.

Selon le Ministre suédois, du fait de ce nouveau programme énergétique - critiqué par l'UE au motif qu'il encourage l'utilisation de combustibles fossiles (le pétrole et le charbon) et qu'il fait trop peu pour promouvoir les économies d'énergie - les Etats-Unis sont dans l'incapacité de renouer avec un accord international visant à combattre le réchauffement planétaire.

"Je suis très déçu de voir que nous ne pouvons pas continuer d'œuvrer dans un cadre universel au sein du processus de Kyoto", a affirmé M. Larsson. L'Union européenne estime que ce programme accentuera le réchauffement de la planète et qu'il fait trop peu pour encourager la conservation.

AMERIQUE DU NORD

6. Bush annonce une politique nationale de l'énergie

Le 17 mai 2001, le Président Bush a annoncé sa politique nationale en matière d'énergie. Celle-ci consisterait à encourager la prospection et le forage pétroliers et gaziers et augmenterait la dépendance à l'égard du charbon et du nucléaire pour la satisfaction des besoins énergétiques sans toutefois vraiment insister sur les économies d'énergie et la mise en valeur d'autres sources d'énergie. Ce plan donne nettement la préférence à la production d'énergie par rapport à des considérations écologiques. Sans faire

expressément machine arrière sur l'application de règles importantes comme les prescriptions qui viennent d'être adoptées pour limiter la teneur en soufre du carburant diesel, cette politique contient des dispositions qui n'excluent pas cette possibilité et augmentent le risque de voir assouplir les conditions imposées aux installations de production d'électricité d'étudier de nouvelles sources d'énergie.

Jan Pronk, qui est à la tête de l'instance chargée des questions climatiques à l'Organisation des Nations Unies, a affirmé que cette nouvelle politique énergétique intensifierait le réchauffement planétaire et que, du fait de ce programme, "il serait extrêmement difficile, voire impossible" d'atteindre les objectifs fixés au départ en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

7. New York et le Connecticut poursuivent l'EPA à propos d'une décision sur les substances toxiques

New York, le Connecticut et trois formations écologistes nationales ont introduit une action devant un tribunal fédéral en affirmant que l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) n'a pas proposé de programme convenable de réduction de la pollution provenant des voitures, camions et autres sources mobiles. Selon les plaignants, l'application d'une décision finale de l'EPA prise en mars dernier exposerait inutilement des millions d'Américains à des cancérigènes humains bien connus comme le benzène.

Earthjustice, représentant le Sierra Club, le Natural Resources Defense Council et le U.S. Public Interest Research Group, dit que l'Agence était mandatée en vertu de la loi américaine sur la salubrité de l'air (Clean Air Act) de réduire, à l'horizon 1995, la menace présentée par les polluants atmosphériques toxiques provenant des voitures, camions, autobus, bateaux, motoneiges, tondeuses à gazon et carburants automobiles.

L'Association a précisé que l'action en justice était motivée par le fait que la décision de mars dernier n'imposait aucune nouvelle réglementation des émissions.

Selon les formations écologistes, l'EPA estime que les sources mobiles émettaient 1,6 million de tonnes de toxines en 1996. Du fait de cette exposition, un risque inacceptable de cancer pesait sur plus de 250 millions de personnes à travers le pays.

Les véhicules émettent, en sus du benzène, d'autres substances toxiques dont on pense qu'elles sont cancérigènes ou qu'elles provoquent de l'asthme telles que le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et, dans le cas du diesel, les particules.

Ces groupes ont affirmé que, en se fondant sur les technologies anti-émissions disponibles, le California Air Resources Board (Conseil californien des ressources de l'atmosphère) a adopté une réglementation qui impose l'utilisation de dispositifs anti-émissions sur plusieurs types de moteurs à essence de matériel non routier tel que bateaux, engins nautiques pour personnes et grands moteurs industriels.

8. Navistar engage le Mexique à abaisser la teneur en soufre du carburant diesel

Le constructeur américain de camions et d'autobus International a engagé le monopole d'Etat mexicain à commencer à produire du carburant diesel à plus faible teneur en soufre afin de pouvoir lancer ses nouveaux moteurs diesel peu polluants.

International, un groupe de la société domiciliée à Chicago Navistar International Corporation, a dit vouloir lancer sa technologie dite de "diesel

vert" sur des autobus californiens en septembre prochain.

Il a ajouté qu'il ne lui sera pas possible de construire ou de vendre des autobus ou des camions utilisant cette technologie au Mexique tant que Petroleos de Mexico (Pemex), l'organisme d'Etat chargé de la production et du raffinage du pétrole, n'aura pas commencé à produire un carburant diesel à teneur en soufre inférieure ou égale à 15 ppm.

Selon International, le carburant diesel le plus pauvre en soufre actuellement disponible au Mexique présente une teneur de 500 ppm.

9. Après le départ de Jefford du Parti républicain, les démocrates se retrouvent majoritaires au Sénat

Le Sénateur James M. Jefford (Indépendant, de l'Etat du Vermont) a annoncé qu'il quittait le Parti républicain pour devenir indépendant. Pour la première fois dans l'histoire, la défection d'un membre d'un parti livre la majorité sénatoriale à l'autre parti. La décision de Jefford donne au Parti démocrate une majorité de 50-49-1 au Sénat et la mainmise sur l'ordre du jour des auditions et de la procédure législative. Le Sénateur Jefford, un énergique défenseur de l'environnement, deviendra président de la puissante Commission sénatoriale de l'environnement et des travaux publics. L'administration Bush sera donc loin d'avoir les coudées franches si elle veut faire adopter des lois ayant des effets néfastes sur l'environnement.

10. Mack et Cummins annoncent leur mise en conformité au "Consent Decree" (accord amiable) conclu avec l'EPA

La constructeur Mack a fait savoir qu'il prévoyait de se conformer au délai de l'accord amiable conclu avec l'EPA, soit octobre 2002, stipulant les normes applicables aux moteurs de grosse cylindrée à compter de 2004, et ce suite à une déclaration faite précédemment par Cummins. L'un et l'autre prévoient de refroidir les gaz d'échappement. L'EPA élabore une législation pénalisant la non-conformité qui

pourrait être appliquée pour permettre de continuer la vente des moteurs non conformes moyennant un surcoût.

MOYEN-ORIENT

11. Oman passe à l'essence sans plomb

Selon un communiqué officiel, Oman ne vendra plus que de l'essence sans plomb à la pompe à partir du 1er août, s'alignant ainsi sur une décision prise par les six membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG) (Arabie saoudite, Bahreïn, Emirats arabes unis, Koweït, Oman et Qatar) de ne vendre plus que du combustible "vert" à l'horizon 2002.

Oman sera le deuxième membre du CCG à introduire le sans plomb, déjà disponible depuis janvier chez le plus grand producteur mondial de pétrole, l'Arabie saoudite.

ASIE

12. Hong Kong fixe des normes plus rigoureuses en matière d'émissions

Le Gouvernement de Hong Kong doit imposer des normes anti-émissions plus strictes à certains véhicules automobiles et rendre obligatoire l'installation de systèmes d'auto-diagnostic sur certains véhicules à essence. Il interdira également l'immatriculation de tout nouveau taxi roulant au carburant diesel, conformément à la réglementation révisée sur la lutte contre la pollution atmosphérique.

En vertu de cette nouvelle réglementation, les normes anti-émissions EURO III, ou leur équivalent américain ou japonais, seront appliquées aux véhicules de plus de 3,5 tonnes et dont la première immatriculation remonte au 1er octobre 2001 ou à une date ultérieure, ainsi qu'à

certaines classes de véhicules automobiles de moins de 3,5 tonnes qui auront été immatriculés à compter du 1er janvier 2002.

Les amendements devaient être déposés devant le Conseil législatif le 6 juin pour faire l'objet de la procédure de contrôle de sécurité par la négative ("negative vetting").

INFORMATIONS GENERALES

13. Le principal éboueur de l'atmosphère s'essouffle

Le pouvoir autonettoyant de l'atmosphère s'est affaibli ces dix dernières années, sans doute en raison d'un changement au niveau du "cocktail" de polluants émanant des pays industrialisés, annoncent des chercheurs dans un numéro récent de la revue "Science". Selon cette étude, les concentrations atmosphériques du principal agent nettoyant, le radical hydroxyle (OH), qui élimine de l'air le monoxyde de carbone, le méthane, le dioxyde de soufre et le dioxyde d'azote, ont augmenté dans les années 80 mais ont chuté en-deçà des niveaux antérieurs dans les années 90.

Une équipe internationale de scientifiques dirigée par le spécialiste de l'atmosphère Ronald Prinn, du Massachusetts Institute of Technology, étudie les concentrations de OH depuis 1978. Cette substance chimique favorise la destruction des polluants atmosphériques et de nombreux gaz impliqués dans l'appauvrissement de la couche d'ozone et l'effet de serre. De 1978 à 2000, ses concentrations dans l'hémisphère sud dépassaient parfois d'un tiers ses niveaux dans l'hémisphère nord, selon cette étude. A l'échelle planétaire, les quantités de OH ont progressé de 1978 jusqu'aux alentours de 1988, pour régresser ensuite.

Les causes de cette fluctuation ne sont pas claires, affirment les chercheurs. Mais comme la baisse des concentrations générales de OH tient à des changements survenant dans l'hémisphère nord - lieu d'une bonne partie de l'industrialisation dans le monde et des émissions de gaz d'origine anthropique - ce

phénomène découle vraisemblablement de causes humaines et non pas naturelles, concluent-ils.

D'après cette étude, cette substance, qui n'a qu'une présence éphémère dans la basse atmosphère, ne peut être mesurée directement, mais on peut inférer son existence de la mesure universelle, sur des durées prolongées, des gaz qu'elle élimine.

Ces chercheurs citent, parmi les facteurs à l'origine de ce phénomène, les variations de la gamme des polluants atmosphériques dans l'hémisphère nord (les oxydes d'azote et le monoxyde de carbone, par exemple) ainsi que les aérosols qui peut-être éliminent le radical hydroxyle et ses molécules connexes de l'atmosphère. En outre, les aérosols reflètent et absorbent sans doute le rayonnement ultraviolet solaire, ce qui pourrait diminuer la production de radicaux hydroxyles, concluent les chercheurs.

CONFERENCES FUTURES

“SIMEA 2001”

26-28 June 2001, São Paulo, Brazil

Details from AEA Brazil, Email: simea@aea.org.br Web: www.aea.org.br

Covers wide range of automotive topics including emissions.

“World Bus & Clean Fuel Expo 2001”

31 July-2 August 2001, San Diego

Details from: <http://www.iqpc.com/1575a>

“Hart World Fuels Conference” – Latin America & Caribbean

13-15 August 2001, Rio de Janeiro, Brazil

Details on: www.chemweek.com

2001 SAE Future Transportation Technology Conference

20-22 August 2001, Hilton-Costa Mesa, California

Details from: <http://www.sae.org/calendar/ft/cfp01.pdf>

Seventh Grove Fuel Cell Symposium

11-13 September 2001, QE II Conference Centre, London

Details on: www.grofuelcell.com

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

19-20 September 2001, Karlsruhe, Germany

Details of Congress on www.prosper.ttk.de .
Call for papers Email Colin.Jefferson@uwe.ac.uk

Topics include hybrids, low and zero emission systems, clean and fuel efficient engines and fuel cells.

SAE Fall Fuels & Lubricants Meeting and Exhibition

24-27 September 2001, San Antonio, Texas
Details on www.sae.org/ffl

MACC 2001 “Material Aspects in Catalytic Converters”

3-4 October 2001, ICM, Munich

Details on www.macc.dgm.de

Covers all material aspects of performance and life of catalytic converters.

International Commercial Powertrain Conference “Synergy for Progress”

18-19 October 2001, Academy of Sciences, Budapest

Details from AVL, Fax: +43 316 351314, Email: event@avl.com

SAE International Truck & Bus Meeting & Exhibition

12-14 November 2001, Chicago

Details on www.sae.org/truck

Covers emission testing and control.

“Spark Ignition Engine, Transmissions, Hybrid Applications: New Developments?”

13-14 November 2001, Paris

Details from SIA on: www.sia.fr

Covers emission topics.

3rd International Conference on Health Effects of Vehicle Emissions

26-28 November 2001, Hilton Birmingham Metropole, NEC Birmingham, UK

Information from Frances Webb, PennWell Global Energy Group, Tel: + 44(0) 1628 810562, Fax: + 44(0) 1628 810762, Email: francesw@pennwell.com

“FISITA 2002 – World Automotive Congress”

2-7 June 2002, Helsinki

Details from FISITA on: www.fisita2002.com

Congress themes include The Environment, New Generation of Vehicles and Policy & Regulation.