

# N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

**Mai – Juin 2003**

## **ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES**

Table des matières

<b>EUROPE</b> .....	<b>2</b>
1. Les ministres en faveur d'une introduction plus rapide du carburant sans soufre.....	2
2. Le Royaume-Uni met au défi les constructeurs automobiles de dessiner une voiture familiale écologique .....	2
3. Les progrès environnementaux de l'Europe en danger.....	3
4. Un workshop international conclut que plus doit être fait en Europe.....	3
5. Le Conseil et le Parlement Européen discutent les émissions des engins mobiles non routiers .....	4
6. Les membres du Parlement Européen ordonnent de rendre plus propres les carburants marins au sein de l'Union Européenne .....	5
7. Les émissions de gaz à effets de serre de l'Union Européenne augmentent.....	6
8. Le Parlement Européen approuve l'accord sur les bateaux de plaisance .....	6
<b>AMERIQUE du NORD</b> .....	<b>6</b>
9. Le CARB modifie la réglementation des véhicules à émissions zéro .....	6
10. Le rapport du NESCAUM sur l'équipement des diesels non routiers .....	7
11. Whitman démissionne de son poste d'Administrateur de l'US EPA .....	8
12. Des groupes d'action sanitaire et environnementale obligent l'EPA à programmer une mise à jour des standards de qualité de l'air .....	8
13. L'EPA et l'EMA se mettent d'accord sur un programme de tests en service sur camion.....	9
<b>ASIE-PACIFIQUE</b> .....	<b>9</b>
14. Le MVEC australien procède à une révision des standards d'émissions et de carburants.....	9
15. Le Parlement coréen du sud pousse à une nouvelle législation de la qualité de l'air cette année .....	9
16. Proposition japonaise de réduire les émissions des motocycles en 2007 .....	10
17. Les agences thaïlandaises engagent des actions contre les véhicules diesels .....	10
18. L'Australie va augmenter les taxes pour stimuler les ventes de carburants à bas taux de soufre.....	11
19. Les ministres australiens approuvent le standard national de relevé des niveaux de fines particules.....	11
<b>GENERAL</b> .....	<b>11</b>
20. Ceux qui réglementent l'air considèrent le soufre comme «le plomb du nouveau siècle» .....	11
21. De nouvelles études indiquent que les maladies respiratoires des enfants sont dues à la pollution liée au trafic .....	12
<b>FUTURES CONFERENCES</b> .....	<b>13</b>

Pour tous renseignements, veuillez contacter :

**ASSOCIATION FOR EMISSIONS CONTROL BY CATALYST**

Avenue de Tervueren 100, B-1040 Bruxelles

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. Les ministres en faveur d'une introduction plus rapide du carburant sans soufre**

Lors d'une réunion à Bruxelles, les ministres des transports de plus de 40 pays européens ont souligné le besoin d'une introduction rapide des carburants routiers sans soufre. L'association de l'industrie du transport routier, le syndicat international du transport routier (IRU), est allé plus loin en demandant en outre des diminutions de taxes sur les véhicules les plus propres, ceux destinés à utiliser le gazole sans soufre. Une résolution sur les carburants sans soufre a été adoptée lors de la séance plénière de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) qui s'est tenue les 23 et 24 avril. En notant que l'Union Européenne s'est déjà accordée sur un calendrier légal pour leur introduction, les ministres ont souligné l'importance d'assurer leur disponibilité dans toute l'Europe «aussi vite que possible» afin d'éviter qu'un décalage s'installe entre l'est et l'ouest.

L'IRU a présenté sa demande spécifiquement à l'Union Européenne, se plaignant que les nouveaux standards d'émissions qui seront applicables aux véhicules diesel et qui, de fait, nécessiteront l'utilisation de carburants sans soufre entreront en vigueur quatre ans avant que les états membres soient tenus de rendre ces carburants universellement disponibles. Le calendrier d'introduction des carburants sans soufre doit donc être modifié afin d'avancer la «disponibilité équilibrée sur le plan géographique» des carburants propres dès 2004, alors qu'actuellement la loi de l'Union Européenne exige seulement que des quantités « limitées » soient sur le marché en 2005. Ils demandent aussi que la date limite pour la distribution universelle soit avancée

de 2009 à 2008, date à laquelle les normes d'émissions Euro V entreront en vigueur pour les véhicules lourds diesels.

### **2. Le Royaume-Uni met au défi les constructeurs automobiles de dessiner une voiture familiale écologique**

Le gouvernement britannique demande aux constructeurs automobiles de dessiner et de construire, à un coût accessible, une voiture familiale peu consommatrice en carbone, c'est ce qu'a annoncé Alister Darling, Secrétaire d'Etat aux Transports. Bien que le travail de développement ait commencé sur des voitures économes en carburant – par exemple avec moteur à hydrogène – celles-ci ne seront probablement pas produites avant 15 ou 20 ans. Selon Darling, des améliorations plus urgentes sont nécessaires pour jalonner la voie dans cette direction. Ainsi, dans le cadre d'un nouveau projet intitulé le challenge de la voiture très faiblement consommatrice en carbone, l'industrie automobile est appelée à soumettre des propositions de nouvelles voitures capables de rouler 1 000 miles avant de refaire le plein et qui seront produites en série d'ici 4 à 8 ans.

Les véhicules de démonstration qui correspondront à l'attente devront être:

- une véritable voiture familiale
- d'un prix accessible et capable d'être produite en série à court ou moyen terme
- limitée en émissions de CO<sub>2</sub> à 90 g/km (à comparer avec les émissions actuelles de 175 g/km)
- économe en carburant – environ 1 000 miles (1 600 km) entre deux pleins avec un réservoir de 12 gallons (45 l)
- capable de parcourir au moins 80 miles par gallon (3 l/100 km) à comparer à la

moyenne actuelle de 36 miles par gallons (6,6 l/100km).

Ce défi est lancé au moment même où le gouvernement britannique lance aussi la campagne « Conduire plus propre, conduire moins cher » pour montrer aux conducteurs de voitures comment ils peuvent bénéficier des taxes plus faibles sur les carburants et les véhicules propres et des aides gouvernementales.

### **3. Les progrès environnementaux de l'Europe en danger**

L'état de l'environnement au travers de toute l'Europe s'est amélioré sur plusieurs points durant la décade écoulée, mais beaucoup de ces progrès risquent d'être effacés par la croissance économique car les gouvernements ont encore besoin d'améliorer de façon significative le découplage entre les exigences de l'environnement et l'activité économique. C'est un des messages essentiels contenus dans le nouveau rapport de l'Agence Européenne de l'Environnement intitulé « Environnement de l'Europe : la troisième évaluation ».

Le rapport a été préparé pour la conférence ministérielle « Environnement pour l'Europe » qui s'est déroulée à Kiev, Ukraine, du 21 au 23 mai, sous les auspices de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE). Le rapport couvre un total de 52 pays, y compris pour la première fois l'ensemble du territoire de la Fédération de Russie et les 11 autres états de l'Est Européen, du Caucase et d'Asie Centrale.

Il montre que la plupart des efforts en direction de l'amélioration de l'environnement continue d'être, le plus souvent en Europe, des mesures pour limiter la pollution en fin de parcours ou

sont le résultat d'une récession économique ou d'une restructuration.

Bien qu'il souligne des différences importantes dans la situation de l'environnement entre et au sein même des différents regroupements régionaux, le rapport confirme que les politiques de l'environnement, lorsqu'elles sont judicieusement développées et mises en place, ont conduit, dans de nombreux domaines, à des améliorations notables de l'environnement et à diminuer les pressions que celui-ci doit subir.

Dans le domaine du transport une évolution marquante en direction de la route et de l'aviation, au détriment de modes de transports plus écologiques, est en cours, augmentant la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

La santé humaine continue de faire face à une série de menaces liées aux questions d'environnement. L'exposition aux particules est maintenant identifiée comme l'atteinte majeure à la santé humaine due à la pollution de l'air dans les villes de l'Europe de l'ouest.

Le rapport conclut que la définition et l'application de politiques prenant pleinement en compte les préoccupations environnementales ont besoin d'être accélérées si l'Europe veut assurer une protection convenable de son environnement et réussir la transition nécessaire pour assurer un développement plus durable.

### **4. Un workshop international conclut que plus doit être fait en Europe**

Le Ministère Fédéral Allemand de l'Environnement a accueilli à Berlin du 1 au 3 avril 2003 à l'Agence Fédérale Allemande de l'Environnement (UBA) un workshop international sur l'application des directives

de la Commission Européenne relatives à la qualité de l'air dans le cadre du programme CAFE (Clean Air For Europe) pour l'Environnement, la Conservation de la Nature et la Sûreté Nucléaire.

Les conclusions de ce workshop peuvent être résumées par ce qui suit.

Depuis les années 80 et 90, la qualité de l'air a été sensiblement améliorée dans les états membres de l'Union Européenne, dans les états en cours d'intégration et dans les autres états européens. Les diverses directives affiliées à celle de la qualité de l'air, les nouveaux standards d'émissions, l'amélioration de la qualité des carburants, la directive sur les plafonds nationaux d'émissions, la directive relative à la prévention et au contrôle intégrés de la pollution et la directive sur les grandes centrales thermiques ainsi que le protocole de Gothenburg sont des pas importants en direction de l'amélioration de la qualité de l'air dans la région.

Cependant quelques standards récents de qualité de l'air européens ne sont pas encore satisfaits. Les problèmes principaux sont la satisfaction des standards européens concernant en particulier les PM10 et le NO<sub>2</sub>, spécialement dans les zones à forte densité de population et proches d'autres sources d'émissions spécifiques. Les sources concernées causant le non respect sont :

- le trafic routier, spécialement celui des poids lourds
- les engins non routiers
- les autres moteurs à combustion (par exemple : engins et chantiers de construction)

Pendant le workshop plusieurs approches furent présentées, concernant la mise en application des directives sur la qualité de

l'air en établissant des plans et des programmes de réduction de la pollution. La plupart des mesures prises en compte dans les plans étaient focalisées sur la gestion du trafic, sur des avantages concurrentiels accordés au transport public ami de l'environnement et sur des incitations financières et des mesures techniques telles que les filtres d'échappement diesel ou bien les véhicules à émissions réduites.

## **5. Le Conseil et le Parlement Européen discutent les émissions des engins mobiles non routiers**

Lors du Conseil Environnement du 13 juin, les ministres de l'environnement des états membres de l'Union Européenne ont conclu un accord sur l'approche générale à adopter pour amender la Directive 97/68/EC relative aux émissions des engins mobiles non routiers, c.a.d. les moteurs qui ne sont pas destinés au transport des personnes ou des marchandises.

Le projet de directive ajoute au précédent domaine d'application les bateaux naviguant sur les voies navigables à l'intérieur des terres (par exemple les remorqueurs ou les pousseurs qui sont construits pour tracter ou pousser des barges de 20 m et plus).

Dans cet esprit, le projet de rapport sur les émissions des engins mobiles non routiers, présenté par le rapporteur Bernd Lange, a été examiné pour la première fois en Comité Environnement du Parlement Européen le 16 juin.

Les points clés dans le projet de rapport de Lange sont:

- renommer l'«étape IIIB» (aux environs de 2010) en «Euro IV»
- rendre plus sévère la valeur limite concernant les émissions HC + NO<sub>x</sub> pour les moteurs ayant une puissance

- >75 kW en l'abaissant à 1.0 g/kWh et à 3,5 g/kWh pour les moteurs ayant une puissance <75 kW
- établir la limite pour les particules (PM) à 0,025 g/kWh, conformément à la valeur proposée par la Commission après discussions avec le groupe de travail GEME
  - l'intention d'introduire un démarrage à froid à température ambiante (le texte dans les annexes techniques n'est pas clair) aussi bien pour le test stationnaire que pour le test transitoire
  - l'extension du domaine d'application de la nouvelle directive à l'ensemble des applications ferroviaires (automotrices ET locomotives) – d'une puissance >560 kWh – et aux bateaux naviguant à l'intérieur des terres
  - une étape ultérieure à Euro IV pour toutes ces applications ferroviaires et la navigation fluviale, reconnaissant ainsi la nécessité de réductions complémentaires des émissions dans le futur (citant la technologie SCR pour la réduction des NOx)
  - des valeurs à ne pas dépasser pour tous les modes d'opération des moteurs établies à + 100% des valeurs de certification
  - des clauses spécifiques sur les systèmes «defeat devices» et les stratégies de contrôle irrationnelles
  - l'alignement sur les standards, les technologies et les carburants du secteur routier ainsi qu'avec les standards US.

Une dérogation pour les canots de sauvetage sera prise en considération ultérieurement. Pour certains membres du Parlement il reste la question des tracteurs. Ceux-ci sont couverts par une autre directive, mais celle-ci mentionne un alignement sur les normes concernant les engins mobiles non routiers.

## **6. Les membres du Parlement Européen ordonnent de rendre plus propres les carburants marins au sein de l'Union Européenne**

Le Parlement Européen a voté à la quasi unanimité des limites plus strictes concernant le soufre dans les carburants marins, allant bien au-delà des propositions établies par la Commission Européenne. Une limite de 1,5% pour le soufre dans les carburants marins devra d'abord être appliquée dans toute l'Europe, ont dit les députés, avec une limite encore plus sévère de 0,5% applicable deux ans plus tard. La teneur actuelle en soufre des carburants marins est de 2,7%.

Les propositions de la Commission étaient limitées à la mise en place d'un accord «Marpol» sur un maximum de 1,5% de soufre uniquement dans trois zones spéciales : la Mer Baltique, la Mer du Nord et le Déroit du Pas de Calais. Les restrictions devaient entrer en vigueur dans les douze mois suivants la date d'application de la directive. Mais le Parlement a voté pour une limite plus basse du soufre, applicable six mois plus tôt et devant être généralisée à l'ensemble des eaux territoriales de l'Union Européenne en 2010. De plus il y aura une seconde étape de réduction, ramenant à 0,5% de soufre, applicable dès 2008 dans les trois zones de contrôle de la pollution et pour les ferries et dès 2012 pour l'ensemble des eaux territoriales de l'Union Européenne. Les limites s'appliqueront à tous les bateaux quelques soient leur pavillon et leur port d'attache.

Des essais pilotes sur des technologies de réduction utilisant des carburants à plus haute teneur en soufre seront permis pour une période allant jusqu'à 18 mois, à la suite

de quoi la Commission aura à déterminer quelles technologies peuvent être admises comme une alternative au carburant à bas taux de soufre.

## **7. Les émissions de gaz à effets de serre de l'Union Européenne augmentent**

Les émissions de gaz à effets de serre de l'Union Européenne ont augmenté pour la seconde année consécutive, selon un rapport publié par l'Agence Européenne de l'Environnement le 6 mai.

Dix des quinze états membres (Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Italie, Pays-Bas et Portugal) se dirigent vers un dépassement sérieux de leur part convenue d'émissions. Les plus forts accroissements entre 2000 et 2001 ont été constatés en Autriche et en Finlande.

## **8. Le Parlement Européen approuve l'accord sur les bateaux de plaisance**

Le Conseil et le Parlement sont tombés d'accord sur les amendements à la Directive 94/25/EC concernant les bateaux de plaisance. La nouvelle Directive proposée comporte des exigences sur le dessin et la construction pour les embarcations des particuliers et réglemente le bruit et les émissions produits par les moteurs de propulsion des bateaux de plaisance et des embarcations de particuliers qui n'étaient pas encore réglementés par la Directive précédente (94/25/EC). De plus elle fixe les valeurs limites pour les émissions polluantes à l'échappement : le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), les oxydes d'azote (NOx) et les particules.

L'accord avait besoin d'être ratifié par le Parlement (à la majorité absolue) et par le Conseil (à la majorité qualifiée) afin que la Directive soit adoptée.

Le Parlement a ratifié le 14 mai l'accord élaboré en conciliation. La plupart des amendements proposés par la délégation du Parlement à la Commission de Conciliation ont été repris dans le texte commun, dans leur rédaction originale ou après reformulation.

Les éléments clés de l'accord sont :

- les reproductions de moteurs diesels installés sur des bateaux construits pour un usage individuel seront exemptées des obligations sur l'échappement et les émissions
- le Conseil accepte une tolérance de 3 dB sur le bruit pour tous les types de moteurs
- le Parlement renonce à sa demande pour une clause spécifique en faveur d'un système de non-conformité

Les délégations du Parlement et du Conseil se sont mises d'accord sur un texte final qui comporte une liste de questions qui devront être solutionnées par le comité exécutif. De plus le dessin et la construction de bateaux propulsés à la vapeur sont exclus du champ d'application de la directive.

Enfin la Commission soumettra un rapport sur les possibilités d'une amélioration ultérieure des caractéristiques environnementales des moteurs et considèrera l'utilité d'une révision des catégories de bateaux.

## **AMERIQUE du NORD**

### **9. Le CARB modifie la réglementation des véhicules à émissions zéro**

Le bureau californien des ressources en air (CARB = California Air Resources Board) a décidé d'apporter des modifications importantes et de mettre à jour les

réglementations de l'état sur les véhicules à émissions zéro (ZEV). La modification la plus importante crée un nouveau chemin d'accès au label ZEV, donnant ainsi aux constructeurs le choix entre deux options pour atteindre leurs obligations en ZEV.

1. Les constructeurs automobiles peuvent satisfaire leurs obligations quant au ZEV en atteignant des standards qui sont similaires à ceux de la règle ZEV, comme cela existait en 2001. Ce qui veut dire en utilisant une formule permettant une flotte moyenne de véhicules vendus comportant 2% d'authentiques ZEVs, 2% de AT-PZEVs (véhicules possédant des technologies avancées assortis de crédits partiels ZEV) et 6% de PZEVs (véhicules conventionnels extrêmement propres). L'obligation ZEV est basée sur le nombre de voitures particulières et de petits camions vendus en Californie.
2. Ou bien, les constructeurs peuvent choisir une nouvelle stratégie alternative de conformité au ZEV, en satisfaisant à leur obligation ZEV en produisant une partie proportionnelle à leur part de marché d'un total d'environ 250 véhicules à piles à combustible en 2008. Le solde de leurs obligations ZEV peut être atteint en produisant 4% de AT-PZEVs et 6% de PZEVs. Le nombre requis de véhicules à piles à combustible passera à 2 500 entre 2009 et 2011, à 25 000 entre 2012 et 2014 et à 50 000 entre 2015 et 2017. Les constructeurs peuvent remplacer jusqu'à 50% de leurs obligations en véhicules à piles à combustibles par des véhicules à batteries électriques.

Du fait que la réglementation ZEV est suspendue en 2003-2004 en raison des procès avec les constructeurs, les obligations mentionnées ci-dessus n'entreront pas

vraiment en vigueur avant 2005. Cependant les constructeurs peuvent obtenir des crédits pour tout véhicule ZEV, PZEV ou AT-PZEV qu'ils choisiront de vendre ou de louer en 2003 ou 2004.

## **10. Le rapport du NESCAUM sur l'équipement des diesels non routiers**

Le NESCAUM (Northeast States for Coordinated Air Use Management – regroupant des états du nord-est américain), en conjonction avec des chercheurs du Keene State College et de l'Université Lowell du Massachusetts, ont publié un rapport d'étape sur l'impact environnemental de l'équipement des diesels non routiers dans les états du nord-est. L'objectif de ce travail était l'évaluation des risques potentiels pour la santé dus aux sources non routières en contrôlant les expositions à une sélection de polluants de l'air jugés dangereux et aux particules dans la cabine de commandes des équipements diesels non routiers et aux limites du chantier en activité.

Les émissions d'engins diesels utilisés en agriculture, dans la construction (bâtiment et chantiers routiers) et dans les industries forestières ont été examinées. Le rapport d'étape regroupe les données collectées sur trois des cinq sites concernés. Pour chaque endroit, les chercheurs ont utilisé des méthodologies fédérales éprouvées pour contrôler les expositions moyennes journalières, et dans certains cas les expositions minute par minute, à la suie diesel, aux particules fines (PM2.5), à l'acétaldéhyde, au benzène, et au formaldéhyde. En complément à ces analyses des méthodes de mesures ont été utilisées pour fournir des analyses qualitatives et quantitatives des contenus en métaux des échantillons de PM2.5.

Les résultats initiaux ont été que :

1. sur tous les sites, l'activité d'équipements diesels augmente l'exposition aux particules fines des travailleurs et des résidents vivant à proximité par un facteur allant, dans certains cas, jusqu'à 16 fois
2. les expositions individuelles estimées des travailleurs sur 24 heures peuvent dépasser les standards courants de qualité de l'air de 2 à 3,5 fois – augmentant sensiblement le risque pour la santé des ouvriers
3. la fraction la plus dangereuse des particules (PM2.5) – les particules du diesel – est estimée exister à des niveaux qui créent un risque d'inflammation chronique et de lésions pulmonaires pour les personnes exposées
4. c'est jusqu'à 200 000 ouvriers qui peuvent être exposés à ces niveaux de concentrations dangereux dus aux émissions des équipements non routiers dans le nord-est
5. les concentrations mesurées en acétaldéhyde, benzène et formaldéhyde autour des sites d'opération d'équipements non routiers sont jusqu'à 140 fois le niveau établi au niveau fédéral comme représentant un risque de cancer
6. les concentrations de métaux comme le fer, le nickel et le vanadium sont élevées dans les échantillons de poussières collectées aux environs des équipements non routiers. Ces métaux sont connus comme pouvant provoquer des inflammations et des dommages aux cellules pulmonaires.

Le rapport est disponible au <http://64.2.134.196/mobile/rpt030609nonroad.pdf>

## **11. Whitman démissionne de son poste d'Administrateur de l'US EPA**

L'Administrateur de l'EPA, Christie Whitman, a démissionné de son poste d'Administrateur de l'agence US de la protection de l'environnement, démission effective au 27 juin 2003. Dans une lettre au Président Bush, Madame Whitman dit que la raison de son départ est son désir de retrouver une vie de famille au New Jersey.

## **12. Des groupes d'action sanitaire et environnementale obligent l'EPA à programmer une mise à jour des standards de qualité de l'air**

Un accord formalisé par un tribunal a été annoncé entre l'agence de la protection de l'environnement des USA et une coalition de groupes d'action environnementale et de santé publique qui ouvre la perspective de standards améliorés pour la qualité de l'air dans tout le pays. Dans l'accord, l'EPA accepte de programmer un réexamen des standards nationaux pour les suies (particules) et le smog (ozone) et d'en accroître la sévérité si nécessaire au vu d'évidences scientifiques récentes.

Les standards de la qualité de l'air qui seront réexaminés ont été définis en 1997, en raison de données montrant que les standards précédents étaient inadaptés à la protection de la santé publique et au bien-être. Le Clean Air Act exige que ces standards, basés sur les questions sanitaires soient renouvelés, ou lorsque nécessaire modifiés, tous les cinq ans afin d'assurer qu'ils reflètent bien la connaissance scientifique la plus récente.

### **13. L'EPA et l'EMA se mettent d'accord sur un programme de tests en service sur camion**

L'agence de la protection de l'environnement des USA (EPA) et l'association des constructeurs de moteurs (EMA) ont établi un accord qui doit déboucher sur un programme de tests des émissions en service des gros camions diesel, tournés par les fabricants. Ce programme de tests en service mesurera les émissions à l'échappement des moteurs diesels en utilisant des systèmes portables embarqués sur les camions. L'EPA proposera les clauses réglementaires détaillées de ce programme d'ici environ un an. Comme prévu dans l'accord, l'EPA rédigera un recueil de recommandations qui apportera aux constructeurs de moteurs des assurances complémentaires et des détails sur les obligations qu'ils doivent remplir dans le processus de test et de certification de leurs moteurs.

Le nouveau programme de tests évaluera les émissions à l'échappement en service des gros camions à moteurs diesels en utilisant pour la première fois des systèmes portables de mesures d'émissions.

## **ASIE-PACIFIQUE**

### **14. Le MVEC australien procède à une révision des standards d'émissions et de carburants**

Le MVEC (comité australien de l'environnement des véhicules à moteurs) a entrepris une révision des standards concernant les émissions des véhicules et les carburants pour l'Australie au-delà de 2006. Le département des transports et des services régionaux du Commonwealth (DOTARS) et Environnement Australie (EA), agissant au nom du MVEC, assurent conjointement la révision.

La révision prend en compte les éléments principaux suivants :

- examen des standards d'émissions des véhicules après 2006
- examen des standards de carburants nécessaires pour rendre possible tout nouveau standard d'émissions
- examen des mesures complémentaires, y compris les options politiques non réglementaires.

Un document de travail a été développé qui a pour but de stimuler la réaction du public afin d'aider à la définition de standards de qualité des carburants et d'émissions bien adaptés à l'Australie. Ces standards donneront également le cadre légal aux initiatives de soutien aux véhicules et aux carburants plus propres, y compris l'annonce d'un budget du gouvernement du Commonwealth permettant de financer des encouragements à la promotion de carburants plus propres.

### **15. Le Parlement coréen du sud pousse à une nouvelle législation de la qualité de l'air cette année**

L'assemblée nationale de Corée du Sud a adopté une résolution appelant une action du gouvernement pour réduire la pollution de l'air à Séoul et dans les zones entourant la capitale. Citant des niveaux de pollution «sérieux» dans la région, les législateurs exhortent le gouvernement à agir en se basant sur la législation proposée tendant à introduire des mesures spéciales afin d'accroître le contrôle centralisé du gouvernement sur la qualité de l'air dans la région. Cette résolution a été adoptée le 29 avril.

Le niveau des particules dans l'atmosphère de Séoul est 3,5 fois celui de Londres et 1,7

fois celui de Tokyo, contribuant à de sérieux problèmes pour la santé, disent-ils.

La loi spéciale proposée appelle à une implication accrue du gouvernement central dans la définition des limites d'émissions spécifiques à une province, à une ville, à un comté, à une usine et même à une automobile. Comme il s'agit d'une mise en place dans le cadre d'une économie de marché, les acteurs économiques de la région concernée seront autorisés à acheter et à vendre des droits d'émissions.

L'opinion publique est très majoritairement en faveur de cette loi spéciale, selon un sondage publié par le ministère de l'environnement. Environ 80% d'un échantillon de 1 000 résidents de la région de la capitale qui ont été sondés disent qu'ils sont favorables à cette législation. De plus 60% d'entre eux ont qualifié la pollution dans leur région de «sérieuse» ou «très sérieuse».

## **16. Proposition japonaise de réduire les émissions des motocycles en 2007**

Le ministère de l'environnement a publié le 22 avril, et soumis aux commentaires du public, une proposition pour ce qu'il espère être les réglementations les plus sévères au monde applicables aux émissions des motocycles, composante d'une tentative du ministère de réduire les émissions qui causent des maladies respiratoires et le smog photochimique. La proposition appelle à réduire:

- les émissions d'oxydes d'azote des motocycles (avec moteurs 4 temps) de toutes les cylindrées au niveau de 0,15 g/km en 2007, à comparer avec 0,51 g/km sous la réglementation de 1999
- les hydrocarbures à 0,3-0,5 g/km en 2007 à comparer au niveau actuel de

2,93 g/km

- le monoxyde de carbone qui passera de 20 g/km à 2,0 g/km en 2007.

La réglementation proposée ne couvre pas les particules.

Les hydrocarbures émis par les motocycles au Japon contribuent à hauteur de 20% aux émissions totales d'hydrocarbures de l'ensemble des véhicules à moteurs, selon un officiel du bureau de l'administration du ministère de l'environnement.

Les motocycles utilisés sur les routes japonaises devront être capables de conserver les nouveaux niveaux d'émissions après 24 000 km (15 000 miles) d'utilisation au lieu des 12 000 km (7 500 miles) de la réglementation actuelle. Les motocycles devront satisfaire aux normes en passant la procédure japonaise de test 15-mode qui comporte les modes ralenti, accélération et décélération.

## **17. Les agences thaïlandaises engagent des actions contre les véhicules diesels**

Le ministère des ressources naturelles et le département de contrôle de la pollution de l'environnement (PCD) considèrent de nouvelles mesures sévères pour retirer les bus et les camions polluants des rues de Bangkok mais n'ont pas encore proclamé une interdiction totale des véhicules incriminés. Parlant le 26 avril à l'issue d'une réunion avec la police de Bangkok et des officiels du département des transports terrestres (LTD), le directeur général adjoint du PCD, Supat Wangwongwatana, a dit que les trois agences allaient proposer de nouvelles réglementations au gouvernement thaïlandais qui donneraient aux agents du LTD le pouvoir d'interdire les gros véhicules à moteurs diesel dans le centre de la ville de Bangkok. L'actuelle législation ne

permet au LTD que d'engager des actions contre les véhicules polluants dans la banlieue de Bangkok.

Les nouvelles réglementations pourraient entrer en application dès le mois de juin après approbation par le cabinet thaïlandais.

## **18. L'Australie va augmenter les taxes pour stimuler les ventes de carburants à bas taux de soufre**

Le gouvernement australien va accroître les niveaux des taxes sur les carburants essence et diesel pour accélérer l'utilisation d'essence et de gazole à bas taux de soufre, c'est ce qu'a annoncé le 13 mai le trésorier Peter Costello lors de son discours sur le budget de l'année fiscale 2003-2004. A compter du 1 janvier 2006 le gouvernement augmentera les taxes sur l'essence pendant deux ans afin de réunir les fonds nécessaires à la production ou à l'importation d'essence à bas taux de soufre (moins de 50 ppm). Des mesures du même type entreront en vigueur au 1 janvier 2007 pour réunir les fonds pour l'importation ou la production de carburants diesels à très bas taux de soufre (moins de 10 ppm).

## **19. Les ministres australiens approuvent le standard national de relevé des niveaux de fines particules**

Les ministres australiens de l'environnement aux niveaux de la fédération, des états et des territoires ont approuvé le 23 mai un standard national de relevé pour les particules fines ayant un diamètre inférieur ou égal à 2,5 microns (PM2.5). Le standard oblige les états et les territoires à signaler toute circonstance identifiée où les niveaux de PM2.5 dans l'air ambiant dépassent une moyenne journalière des 25 microgrammes par mètre cube ou une moyenne annuelle de

8 microgrammes par mètre cube. Les relevés de tous les événements de ce type doivent être soumis chaque année au conseil ministériel qui a adopté le standard, le conseil de protection et de préservation de l'environnement (EPHC). Les états et territoires doivent aussi signaler toute action entreprise pour faire face aux hauts niveaux de PM2.5.

La réunion du EPHC a aussi diffusé un projet de plan de protection nationale de l'environnement relatif aux toxiques dans l'air. Ce plan spécifie des standards d'observation pour le formaldéhyde (moyenne sur une journée de 0,015 ppm), le benzène (moyenne annuelle de 0,003 ppm) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (moyenne annuelle de 0,3 nanogrammes par mètre cube).

## **GENERAL**

### **20. Ceux qui réglementent l'air considèrent le soufre comme «le plomb du nouveau siècle»**

Les principaux législateurs de la pollution et des experts en technologies du monde entier ont fait une déclaration considérant le soufre dans les carburants comme «le plomb du siècle nouveau» - avertissant les gouvernements que le soufre menace de devenir le prochain obstacle majeur à l'accès à l'air pur. Le conseil international sur les transports propres (ICCT) a appelé les pays à mettre en place rapidement des mesures économiquement viables pour réduire significativement les niveaux de soufre dans les carburants.

Les membres de l'ICCT, soutenus par la Fondation Hewlett et par la Fondation pour l'énergie, participent à titre d'experts individuels à la mise au point de stratégies pour le développement de technologies pour les véhicules propres. Le Conseil se

compose de leaders dans le domaine de la législation sur la qualité de l'air comme le Dr. Alan Lloyd du California Air Resources Board, Margo Oge de l'US EPA, des scientifiques tels que le Prix Nobel de chimie Dr. Mario Molina du Massachusetts Institute of Technology et des experts en véhicules comme le Professeur Yasuhiro Daisho de l'Université Waseda. Les plus grands constructeurs automobiles et les plus importants pays de production automobile au monde sont aussi représentés au Conseil, en particulier les Etats-Unis, l'Union Européenne, l'Allemagne, le Royaume-Uni, le Japon, la Chine, l'Inde, le Brésil, le Mexique et la Thaïlande.

La prise de position du ICCT a été rendue publique en même temps que la publication de « Essence et gazole à bas taux de soufre : la clé des véhicules peu polluants ». Ce rapport souligne les avancées dans les technologies de contrôle des émissions pour les véhicules essence ou diesel, identifie les carburants à haute teneur en soufre comme un obstacle sérieux à l'introduction de ces technologies et analyse les coûts de l'élimination du soufre dans les carburants. Le rapport signale que de nombreux pays sont encore gênés par de très hautes teneurs en soufre ; par exemple les limites en soufre dans certains pays d'Asie peuvent être aussi élevées que 10 000 ppm, soit 1 000 fois plus élevées que la teneur en soufre des carburants les plus propres disponibles aujourd'hui dans certains pays européens. En mentionnant des études en Asie, aux Etats-Unis et en Europe, le rapport conclut qu'aller dans la direction de carburants pratiquement sans soufre procure des bénéfices pour la santé publique à la fois significatifs et efficaces sur le plan du coût. Le rapport est disponible au :

<http://www.cleantransportcouncil.org/>.

Les carburants avec une forte teneur en soufre gênent de façon significative ou, dans certains cas, empêchent complètement l'utilisation de technologies de pointe pour le contrôle des pollutions comme les catalyseurs d'oxydation, les pièges à particules, les catalyseurs de destruction des oxydes d'azote et le recyclage des gaz d'échappement. Ces technologies, utilisées avec des carburants pratiquement sans soufre (environ 10 ppm), réduisent largement non seulement les particules fines (PM2.5) – le polluant de l'air le plus dangereux – et le dioxyde de soufre, mais aussi le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC) et les oxydes d'azote (NOx).

Les Etats-Unis, l'Union Européenne et le Japon ont ouvert la voie de la réduction du soufre et vont atteindre des niveaux de soufre proches de zéro dans les carburants devant être utilisés par les véhicules routiers au cours de cette décennie. Mais même dans ces pays leaders, les carburants diesels non routiers, utilisés pour mouvoir les trains, les bateaux, les tracteurs, les équipements de chantiers publics et les autres moteurs de fortes puissances, continuent de contenir de grandes quantités de soufre et produisent une pollution excessive.

## **21. De nouvelles études indiquent que les maladies respiratoires des enfants sont dues à la pollution liée au trafic**

Les maladies respiratoires des enfants sont apparemment générées, et pas seulement aggravées, par la pollution liée au trafic, selon deux nouvelles études qui seront publiées dans l'édition de juin de l'European Respiratory Journal (ERJ). L'asthme, les rhinites allergiques, une toux sèche et une respiration sifflante chez l'enfant peuvent toutes être causés par la

pollution liée au trafic, d'après ces deux études indépendantes menées à Taiwan et en Allemagne et qui ont pris en compte un total de 315 000 enfants.

## **FUTURES CONFERENCES**

### **Engine Emissions Measurement**

23-27 June 2003, University of Leeds, UK

Details from:

[www.leeds.ac.uk/fuel/shortc/sc.htm](http://www.leeds.ac.uk/fuel/shortc/sc.htm)

*A short course to explain the function of on-line gas analysis and emission measurements from gas turbine, diesel and spark ignition engines.*

### **Clean Air 2003 – Seventh International Conference on Energy for a Clean Environment**

7-10 July 2003, Lisbon, Portugal

Details from: <http://navier.ist.utl.pt/cleanair>

*The conference will deal with the reduction of local and global environment degrading emissions and aims at a better integration of supply and demanding side, while covering all the end users sectors with emphasis on industry and transport.*

### **European Congress on Advanced Materials and Processes - Euromat 2003**

1-5 September 2003, Lausanne, Switzerland

Organised by Deutsche Gesellschaft für Materialkunde e.V. The full call for papers is available on the conference website:

<http://www.euromat2003.fems.org>

### **SAE Toptec**

#### **Heavy Duty Diesel Emissions Control**

23-25 September 2003, Gothenburg, Sweden

Details from:

[http://www.sae.org/contedu/tt\\_hddiesel.htm](http://www.sae.org/contedu/tt_hddiesel.htm)

*Sessions on policy and regulation, engine development, market development, emission control technologies, future standards and system integration; visit to Volvo Emissions Testing Laboratory.*

### **6th International Congress on Catalysis and Automotive Pollution Control (CAPoC6)**

22-24 October 2003, Brussels

Details from CAPoC6 web site:

<http://www.ulb.ac.be/sciences/cpmct/capoc6/index.html>

*Covers applications and requirements of catalysis in automotive (including cars, light and heavy duty vehicles) emission control, including catalyst technologies, fuel cell catalysis, materials for catalysts, washcoat and fuel-borne catalysts, particulate emission control, lean NOx emission control, unregulated pollutants, integrated emission control systems and alternative fuel technologies.*

### **15<sup>th</sup> International AVL Conference Engine & Environment**

3-4 November 2003, Graz, Austria

Details from: [www.avl.com](http://www.avl.com)

*Automotive industry leaders and specialists will address the following issues: market requirements, efficient powertrains, drivetrain application and calibration and engine/vehicle/drivetrain integration.*

### **2004 SAE World Congress**

8-11 March 2004, Detroit, USA

Details from:

<http://www.sae.org/congress/index.htm>

*Call for Papers, abstracts should be submitted (on-line) before 1 June 2003.*

**World Automotive Congress FISITA  
2004**

23-27 May 2004, Barcelona, Spain

Call for papers, deadline for abstracts is 31  
May 2003, more on [www.fisita2004.com](http://www.fisita2004.com)

*FISITA is a global conference on automotive  
technology with a session on “vehicles and  
the environment” dealing with, amongst  
other topics, emissions.*