



Newsletter

Mai - Juin 2005

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

EUROPE.....	2
Des Etats membres ne respectent pas les limites européennes de particules.....	2
Incitations fiscales en Allemagne pour les filtres à particules.....	2
L'Allemagne prévoit un système de marquage pour les véhicules à faibles émissions de particules.....	2
Un tribunal allemand ordonne la diminution de la pollution par fines particules.....	2
La Suisse opte pour des incitations fiscales pour les filtres à particules plutôt que pour une limite du nombre de particules.....	3
Les particules sont les polluants atmosphériques "les plus coûteux" pour la Norvège.....	3
L'Autriche prévoit des subventions pour réduire les émissions de fines particules industrielles.....	3
Une étude française à long terme constate les effets néfastes de la pollution atmosphérique sur la santé.....	3
Rapport sur la pollution par particules du groupe d'experts britannique sur la qualité de l'air.....	4
L'Italie accorde des incitations financières pour les scooters conformes à la norme Euro 2.....	4
Selon un sondage européen, l'environnement est aussi important que l'économie.....	4
L'ozone en Europe – Eté 2004.....	4
Le Protocole sur la pollution atmosphérique transfrontière entre en vigueur.....	5
Le biodiesel et les voitures diesel avec filtres à particules.....	5
La Suède et l'Espagne demandent de l'essence à plus haute teneur en éthanol.....	5
Rapport sur le potentiel du post-traitement pour les grandes installations de combustion.....	5
AMERIQUE DU NORD.....	6
L'état de Washington adopte les normes californiennes d'émissions.....	6
L'EPA signe une réglementation finale pour des tests en utilisation sur moteurs diesel.....	6
Retrofit de SCR à l'urée dans la ville de New York.....	6
Financement américain pour le retrofit des bus scolaires.....	6
Une législation dans le New Jersey pour le retrofit des véhicules diesel.....	6
Proposition de nouveau programme fédéral d'incitations pour les retrofits diesel.....	7
La campagne de l'EPA pour des véhicules diesel propres finance des projets non-routiers.....	7
Une commission du Sénat donne son accord pour une enquête de sécurité sur les catalyseurs pour petits moteurs.....	7
Les scientifiques insistent pour que l'EPA renforce les normes américaines de qualité de l'air en matière de PM.....	7
Proposition de l'EPA pour les émissions des moteurs diesel stationnaires.....	7
Canada : 5 900 décès par an liés à la pollution atmosphérique.....	8
Trois études établissent un lien entre les niveaux quotidiens d'ozone et les taux de mortalité.....	9
L'EPA reporte la date du passage au gazole à ultrafaible teneur en soufre.....	9
L'EPA américaine maintient ses exigences de composés oxygénés dans l'essence reformulée.....	9
New York propose d'adopter les normes californiennes d'émissions de gaz à effet de serre.....	9
Un concept-car diesel chez Mercedes-Benz.....	9
AMERIQUE DU SUD.....	10
SAE Fuels & Lubes 2005 Conference.....	10
ASIE-PACIFIQUE.....	10
La Corée du Sud augmente la taxe sur le gazole pour réduire la pollution.....	10
L'Asie va passer aux carburants à faible teneur en soufre.....	10
Inde : l'additif pour carburant à base de manganèse sera supprimé.....	10
AFRIQUE.....	10
L'Afrique du Sud va adopter un gazole à teneur en soufre de 500ppm.....	10
GENERAL.....	10
Consensus entre l'Union européenne et la Chine sur l'environnement.....	10
Les dirigeants de l'Union européenne soutiennent les appels pour une Organisation mondiale des Nations Unies pour l'environnement.....	11
Les Etats-Unis font une priorité du développement des véhicules diesel propres, en coopération avec l'Union européenne.....	11
De nouvelles réglementations sur les émissions marines entrent en vigueur.....	11
Remise de prix pour l'environnement et l'énergie.....	11
Des accords des Nations Unies sur l'environnement signés par les maires de 50 villes du monde.....	11
PROCHAINES CONFERENCES.....	12

EUROPE

Des Etats membres ne respectent pas les limites européennes de particules

Le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie sont déjà en rupture avec les normes de pollution par fines particules émises par l'Union européenne, en vigueur depuis janvier 2005.

Ces normes permettent le dépassement de la limite de PM10 (particules plus petites que 10µm) de 50µg/m³, jusqu'à 35 jours par an.

Incitations fiscales en Allemagne pour les filtres à particules

Le gouvernement allemand a approuvé un projet de loi accordant des incitations fiscales pour l'achat de voitures diesel neuves équipées de filtres à particules ou pour le retrofit des véhicules anciens. Cependant le Bundesrat (chambre haute du parlement allemand, composée de représentants des länder allemands) qui est contrôlé par l'opposition, a jusqu'à présent rejeté cette proposition, soutenant que ces incitations ne devraient s'appliquer qu'aux véhicules anciens.

La proposition du gouvernement aurait accordé, pour deux ans à partir de janvier 2006, une incitation fiscale de 350€ pour les voitures diesel neuves conformes à la limite de 5mg/km PM, et de 250€ pour l'équipement de filtres sur les véhicules plus anciens. A compter de 2008, une surcharge d'impôt de 20% aurait été appliquée aux voitures diesel neuves non conformes à la limite. Il semblerait que le Bundesrat se soit inquiété de cette perte de revenus fiscaux pour les länder allemands et pense qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer ces incitations aux véhicules neufs. Greenpeace Allemagne avait fortement critiqué la proposition, indiquant que les incitations d'un montant maximum de 350€ encourageraient l'utilisation de filtres de qualité inférieure, et par conséquent ne réussiraient pas à diminuer les émissions de manière significative, et que les incitations pour les véhicules neufs représentaient simplement une subvention pour l'industrie automobile. Ils demandaient à la place des incitations fiscales de 1 000€ applicables aux seuls véhicules existants, et également que le seuil d'émissions de 5mg/km recommandé par l'Union européenne pour accorder des incitations fiscales devienne limite légale dès 2008.

L'Allemagne prévoit un système de marquage pour les véhicules à faibles émissions de particules

Le ministère de l'Environnement allemand a publié les premiers détails d'une loi introduisant un système national de marquage pour les voitures et camions à faibles émissions de fines particules. Le ministère indique que les futures restrictions de circulation visant à réduire la pollution par particules ne s'appliqueraient alors qu'aux véhicules à hautes émissions n'ayant pas le droit de porter de plaque. Plusieurs villes allemandes envisagent l'application de ces restrictions.

Si cette loi est adoptée, le marquage s'appliquera aux camions, aux véhicules particuliers et aux véhicules utilitaires légers. Les véhicules à moteur diesel seront classés en trois catégories selon leur taux d'émissions de particules. Le groupe de véhicules avec le taux d'émissions le plus élevé ne recevra pas de plaque. Le groupe générant moins d'émissions recevra une plaque jaune et le groupe le plus performant une plaque verte. Les véhicules équipés de moteurs Otto recevront également une plaque puisqu'il doit être indiqué qu'ils produisent peu de particules. Pour ceux-ci, on différenciera entre ceux équipés d'un catalyseur de régulation (plaque bleue) et ceux sans catalyseur (plaque noire). Le ministère de l'Environnement souligne que ce système de catégorisation par la couleur tiendra aussi compte des précautions concernant l'impact des oxydes d'azote (NOx) sur la qualité de l'air à partir de 2010.

Un tribunal allemand ordonne la diminution de la pollution par fines particules

La campagne menée par Deutsche Umwelthilfe afin de forcer les villes allemandes à respecter les normes européennes de pollution atmosphérique par fines particules a repris de la vigueur depuis qu'un tribunal de Stuttgart a jugé que le land de Baden-Württemberg devait faire plus pour combattre la pollution par PM10.

La campagne a entraîné des plaintes-tests contre cinq villes allemandes (Düsseldorf, Dortmund, Berlin, Munich et Stuttgart) qui ont été citées en justice afin de les obliger à se conformer aux normes. A Stuttgart, les plaignants, soutenus par Deutsche Umwelthilfe, ont présenté des preuves que Stuttgart et trois autres villes du land étaient déjà en rupture avec la directive européenne sur la qualité de l'air de 1999. Le tribunal a reconnu que le land de Baden-Württemberg n'avait pas assez agi pour se conformer aux limites européennes. Le jugement ordonne au land d'établir un plan d'action pour les PM10. Le gouvernement du

Baden-Württemberg va faire appel. Deutsche Umwelthilfe insiste sur l'imposition de restrictions pour les voitures et camions diesel non équipés de filtres à particules.

La Suisse opte pour des incitations fiscales pour les filtres à particules plutôt que pour une limite du nombre de particules

Le conseil fédéral suisse a donné son avis sur la motion parlementaire visant à introduire une limite obligatoire du nombre des émissions de particules pour les véhicules diesel particuliers. Le conseil a rejeté les deux mesures proposées dans la motion parlementaire (les limites obligatoires et le "bonus-malus") mais a indiqué qu'il était prêt à mettre en place des incitations fiscales.

Le conseil a examiné deux mesures différentes pour réduire les émissions de particules des véhicules diesel particuliers : une "mesure restrictive" et une "mesure incitative". La première exigerait de toutes les voitures diesel neuves mises en circulation en Suisse à partir du 1^{er} janvier 2006 de respecter une "valeur limite stricte" du nombre de particules, en plus de la limite existante de masse de particules. Cependant, l'Union européenne a objecté que ceci représenterait une barrière technique au commerce. Le conseil fédéral a conclu que si la Suisse prenait l'initiative d'introduire cette mesure restrictive, elle enfreindrait les accords internationaux. La deuxième option consisterait en l'introduction d'incitations financières. Ceci est différent du système de "bonus-malus" mentionné dans la motion parlementaire puisqu'au lieu de compléter la mesure restrictive, ce système la remplacerait. Il permettrait aux cantons d'appliquer diverses taxes cantonales pour les véhicules motorisés mais a pour inconvénient que l'équipement de filtres à particules ne serait que facultatif.

Les modalités de cette incitation financière vont être maintenant discutées entre le conseil fédéral suisse et le parlement.

Les particules sont les polluants atmosphériques "les plus coûteux" pour la Norvège

Le calcul des coûts socio-économiques de 11 polluants atmosphériques, effectué par l'autorité norvégienne du contrôle de la pollution (SFT), montre que les particules PM10 sont les plus coûteuses, avec un coût estimé de 1 600-5 500 couronnes norvégiennes (198-680€) par kilo.

Le rapport indique que si les émissions de particules provenant de la circulation routière étaient réduites de 10% rien qu'à Oslo, la société bénéficierait chaque année d'un gain de 50-120 millions de couronnes norvégiennes en réduction d'effets néfastes sur la santé.

L'Autriche prévoit des subventions pour réduire les émissions de fines particules industrielles

Le ministère de l'Environnement autrichien a annoncé des subventions de 7,5 millions d'euro sur 18 mois pour aider les installations industrielles à diminuer leurs émissions de fines particules. Le ministère a indiqué que l'industrie contribue pour 37% des particules, comparé à 19% pour les véhicules routiers. Le gouvernement a déjà approuvé des incitations fiscales pour les véhicules équipés de filtres à particules (en place dès le 1^{er} juillet 2005).

Une étude française à long terme constate les effets néfastes de la pollution atmosphérique sur la santé

Un nouveau rapport français intitulé "Mortalité et pollution atmosphérique sur 25 ans : résultats de l'enquête PAARC" montre les effets à long terme de la pollution atmosphérique sur la mortalité. 14 284 adultes vivant dans 24 zones de 7 villes françaises se sont portés volontaires pour cette étude en 1974. Pendant trois ans (1974-76), ont été mesurées quotidiennement les quantités de dioxyde de soufre, toutes particules en suspension, fumées noires, dioxyde d'azote et oxyde nitrique, dans chaque zone.

Des modèles proportionnels de survie ont été mis en œuvre afin de quantifier le rôle à long terme de la pollution atmosphérique sur la mortalité en tenant compte de l'incidence du tabagisme, du niveau d'éducation, de l'indice de masse corporelle et de l'exposition professionnelle à la pollution. Ces modèles ont été utilisés tout d'abord sur les 24 zones, puis en excluant six zones assujetties à une pollution routière locale ($NO/NO_2 > 3$ en ppb). Après exclusion de ces zones, les analyses ont montré que les rapports ajustés de risque de toutes les particules en suspension, fumées noires, NO_2 et NO sur la mortalité non accidentelle étaient respectivement de 1,05, 1,07, 1,14, et 1,11 pour $10\mu g/m^3$. Des schémas cohérents ont été observés dans les décès par cancer du poumon et pour causes cardio-pulmonaires. Les auteurs ont conclu que la pollution atmosphérique urbaine des années 70 est liée à une mortalité accrue en France sur 25 ans.

Rapport sur la pollution par particules du groupe d'experts britannique sur la qualité de l'air

Le groupe d'experts britannique sur la qualité de l'air a publié son deuxième rapport sur les particules au Royaume-Uni. Le rapport a été préparé par le DEFRA (le département britannique de l'environnement, de l'alimentation et des affaires rurales).

Les émissions de PM10 au Royaume-Uni ont diminué entre 1970 et 2001, diminution due en grande partie aux réductions d'émissions provenant du chauffage domestique, de la production d'énergie et de la combustion industrielle, largement du fait que ces activités utilisent moins de charbon comme carburant. On s'attend à de nouvelles réductions d'émissions de 28% d'ici 2010, principalement grâce aux réductions d'émissions provenant des centrales électriques et du transport routier. Cependant, les émissions devraient se stabiliser entre 2010 et 2020. Le rapport indique pourtant que la réduction ne sera peut-être pas aussi importante que prévu si le nombre de voitures diesel en circulation continue d'augmenter.

Le rapport note que les réductions des niveaux de PM10 enregistrées dans tous les sites dans les années 90 ont cessé ces dernières années et dans certains sites les concentrations ont même augmenté. Les raisons de ces changements ne sont pas claires mais ils sont peut-être liés aux conditions atmosphériques, en particulier pendant la canicule de l'été 2003.

En plus des données de PM, le rapport indique que les émissions de NOx, qui génèrent la formation de nitrate, ont diminué de 39% depuis 1990, dû en grande partie aux améliorations dans la conception des moteurs et à l'équipement de catalyseurs trois voies sur les voitures essence.

L'Italie accorde des incitations financières pour les scooters conformes à la norme Euro 2

Le ministère italien de l'Environnement et l'Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori (ANCMA) ont annoncé une initiative de 25 millions d'euros pour encourager l'utilisation de scooters "verts".

L'Italie compte environ 12,4 millions de scooters en circulation mais seulement 1 sur 10 est conforme aux normes d'émissions Euro 2 entrées en vigueur en 2004. Selon le plan, les acquéreurs de scooters neufs équipés de moteurs d'une capacité inférieure à 50cc et conformes aux normes Euro 2 recevront des incitations fiscales de 250€ à partir du 1^{er} mai 2005. Ceux qui ont acheté des scooters conformes à l'Euro

2 dans les douze derniers mois peuvent réclamer cette somme. L'ANCMA aidera à promouvoir ces incitations et à certifier que les véhicules prétendant respecter les normes environnementales sont bien conformes.

L'initiative fait suite à une action similaire menée conjointement par la région de Lombardie et l'ANCMA qui s'applique aux scooters et motocycles jusqu'à 255cc.

Selon un sondage européen, l'environnement est aussi important que l'économie

Une enquête Eurobaromètre mettant à jour un sondage de 2002 sur les attitudes face à l'environnement et incorporant les points de vue des dix nouveaux Etats membres de l'Union européenne, indique que 85% des personnes interrogées souhaitent que les décideurs politiques placent la politique environnementale au même rang que la politique économique et sociale.

Le Commissaire pour l'environnement, Stavros Dimas, a salué les conclusions comme donnant à l'Union européenne "un mandat clair pour continuer le travail afin d'atteindre un haut niveau de protection de l'environnement". L'association Les Amis de la Terre a déclaré que ces conclusions devraient obliger le Président de la Commission, Monsieur Barroso, à repenser son discours qui donne la priorité au développement économique.

L'ozone en Europe – Été 2004

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a maintenant publié son rapport sur l'ozone troposphérique en Europe pendant l'été dernier.

Le rapport conclut que le seuil d'alerte à l'ozone (180µg/m³) a été très souvent dépassé en Europe méridionale mais que les niveaux atteints étaient semblables aux années précédentes (excepté en été 2003). L'objectif de la directive pour la protection de la santé à long terme, de 120µg/m³ sur 8 heures, a été dépassé dans presque tous les pays, pendant pratiquement tous les mois d'été et à la plupart des stations. Cependant, il n'y a pas eu d'épisodes durables et géographiquement importants de hautes concentrations d'ozone comme ceux qui se sont produits pendant la canicule de l'été 2003. Les niveaux les plus élevés ont été enregistrés en Italie et en Espagne, avec un taux maximum d'ozone de 417µg/m³.

Le rapport indique que les tendances observées en matière de concentration d'ozone ne sont pas, en général, statistiquement significatives sur la période 1996-2002, mais les données suggèrent que la

tendance à la baisse des valeurs maximum observée plus tôt, s'est stabilisée ces dernières années. On observe une tendance à la hausse des concentrations médianes dans tous les types de stations, bien que l'augmentation soit plus prononcée dans les stations urbaines.

Le Protocole sur la pollution atmosphérique transfrontière entre en vigueur

Le Protocole pour réduire l'acidification, l'eutrophisation et l'ozone troposphérique à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), est entré en vigueur le 17 mai 2005. Il a été ratifié jusqu'à présent par la République Tchèque, le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie, l'Espagne, la Suède, les Etats-Unis et la Communauté européenne.

Le Protocole vise à réduire les émissions de soufre, oxydes d'azote (NOx), composés organiques volatiles (COV) et ammoniac provenant de la production d'énergie, de sources industrielles, de véhicules motorisés, de l'agriculture et de produits manufacturés. D'ici 2010, les émissions de NOx en Europe devraient être réduites de 41% et celles de COV de 40% comparées aux niveaux de 1990. Le Protocole fixe également des valeurs limites pour des sources d'émissions spécifiques (par exemple, usines de combustion, production d'électricité, voitures et camions) et exige que les meilleures techniques disponibles soient utilisées pour maintenir un faible taux d'émissions.

Des calculs effectués pendant les négociations du Protocole ont montré que les cibles une fois atteintes, le nombre de jours présentant des niveaux d'ozone excessifs sera réduit de moitié.

Le biodiesel et les voitures diesel avec filtres à particules

Un rapport préparé par all4engineers.com indique que les producteurs de biodiesel sont inquiets du fait que les constructeurs automobiles allemands ne permettent pas l'utilisation de carburant 100% biodiesel pour les voitures équipées de filtres à particules. Les mélanges biodiesel sont cependant toujours acceptables.

Le biodiesel aurait été rejeté dû à des soucis concernant la dilution plus importante du film d'huile pendant les post-injections de carburant utilisées pour

augmenter la température des gaz d'échappement durant la régénération du filtre.

La Suède et l'Espagne demandent de l'essence à plus haute teneur en éthanol

La Suède et l'Espagne ont indiqué à la Commission européenne que l'Union européenne ne peut pas atteindre sa cible pour les biocarburants de transport sans doubler la limite d'éthanol dans l'essence jusqu'à 10%. Cette limite avait été fixée par la directive sur les carburants.

La Directive européenne sur les biocarburants fixe une cible non obligatoire de 5,75% de biocarburants dans l'essence et le diesel sur une base énergétique d'ici 2010. L'ajout d'éthanol est la principale option de biocarburant pour l'essence. La Suède et l'Espagne affirment que la limite d'éthanol de 5% du volume fixée par la directive sur les carburants ne représente que 3% sur une base énergétique. L'essence suédoise contient déjà 5% d'éthanol. Le groupe eBio de producteurs européens de carburant bioéthanol souligne que la limite actuelle de pression des vapeurs d'essence - dont le but est de limiter les émissions évaporatoires - est également un problème parce que l'addition d'éthanol augmente la pression des vapeurs. Même si l'éthanol peut être transformé en ETBE (pouvant constituer jusqu'à 15% du volume tout en satisfaisant toujours aux normes de volatilité), les deux pays affirment que le mélange direct est le meilleur moyen d'atteindre les objectifs de la directive sur les biocarburants.

La Commission doit revoir les spécifications européennes actuelles de qualité du carburant routier d'ici la fin de cette année ; elle consulte déjà les parties intéressées et prévoit d'organiser une deuxième conférence après la pause estivale.

Rapport sur le potentiel du post-traitement pour les grandes installations de combustion

Un rapport préparé par Entec pour la Commission européenne a souligné de possibles éléments-clés pour la prochaine revue de la Directive européenne de 2001 sur les émissions provenant des grandes centrales de combustion (LCP).

Examinant la faisabilité d'inclure de nouvelles réductions d'émissions dans la revue des LCP, le rapport indique que les technologies de post-traitement offrent le moyen d'amener les émissions de NOx et de PM en dessous du niveau exigé par la directive. Entec note le potentiel que représentent les instruments marchands pour réduire les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) et de NOx, reflétant ainsi

l'intérêt grandissant de la Commission pour ce genre d'outils.

Le rapport sera pris en compte lors de la révision de la directive LCP, de même que la nouvelle Stratégie Thématique sur la Qualité de l'Air (CAFÉ) et une étude sur la faisabilité de rationaliser les mesures européennes de contrôle des émissions industrielles.

AMERIQUE DU NORD

L'état de Washington adopte les normes californiennes d'émissions

Le Gouverneur de l'état de Washington a signé une législation adoptant les normes californiennes d'émissions de gaz d'échappement pour les voitures et véhicules utilitaires légers neufs, ce à partir des véhicules modèle 2009. L'état adopte également la réglementation californienne à venir sur les émissions de CO₂ et autres gaz à effet de serre provenant des véhicules motorisés. Les normes californiennes ont été adoptées par huit autres états (y compris New York et la plupart des états de Nouvelle Angleterre) et devraient être adoptées par l'état d'Orégon.

L'EPA signe une réglementation finale pour des tests en utilisation sur moteurs diesel

La US Environmental Protection Agency (agence américaine pour la protection de l'environnement ou EPA) a signé une réglementation finale mettant en place des tests sur moteurs diesel pour véhicules lourds lors de leur utilisation. Selon le programme, les constructeurs mesureront les émissions de gaz et de particules provenant des moteurs diesel en utilisant des systèmes portables de mesure d'émissions diesel (PEMS) installés sur le véhicule. La réglementation permettra d'assurer que les normes d'émissions diesel sont respectées et ce dans des conditions de conduite réelles.

Les réglementations américaines sur les émissions diesel comprennent des normes "à ne pas dépasser" (NTE – not-to-exceed) qui dans la plupart des cas sont fixées à 1,25-1,5 fois la limite d'émissions respectives. Les limites NTE doivent être satisfaites dans toutes les conditions de fonctionnement du moteur (en régime stable ou transitoire) à l'intérieur d'une zone prédéfinie sur la cartographie moteur, sans référence à aucun cycle de test particulier. On s'attend à ce que les exigences des tests NTE soient également adoptées dans les futures normes d'émissions en Europe et l'EPA a fait partager son expérience des tests NTE aux autorités de l'Union européenne par l'intermédiaire du GRPE des Nations Unies.

A la suite d'un programme-pilote qui commence cette année, les tests en utilisation américains deviendront obligatoires en 2007 pour les moteurs circulant sur les grands axes routiers. Si des moteurs non-conformes sont identifiés, l'EPA utilisera les données pour juger si de nouvelles actions sont nécessaires. Les données seront également mises à la disposition du public. Les tests seront menés et financés par les constructeurs sous la surveillance de l'EPA.

Retrofit de SCR à l'urée dans la ville de New York

Un projet de démonstration de réduction de NO_x, impliquant le retrofit de systèmes SCR à l'urée sur des véhicules de ramassage de déchets, a démarré dans la ville de New York.

Six véhicules seront équipés du système SCR. Les véhicules choisis comprennent des camions à déchargement automatique, des compacteurs et des chargeuses aux stations de transfert. Les données d'émissions seront recueillies des véhicules et des engins, sur l'année qui vient, pour contrôler la performance de la technologie dans des conditions de travail réelles. A partir de ces données, des modèles de qualité de l'air seront construits pour quantifier les bénéfices potentiels de l'utilisation d'une technologie de contrôle des NO_x à un niveau local et régional.

Financement américain pour le retrofit des bus scolaires

L'EPA a annoncé qu'un financement d'environ 7,5 millions de dollars était disponible pour le retrofit et/ou des projets de remplacement réduisant la pollution provenant des bus scolaires à l'aide de technologies de contrôle d'émissions confirmées. De 20 à 30 allocations de fonds seront effectuées, les demandeurs devant contribuer un minimum de 5% du coût total du projet. L'EPA prévoit qu'à la suite de cela, environ 4 000 bus seront équipés en deuxième monte, ou remplacés, et/ou utiliseront des carburants plus propres.

Une législation dans le New Jersey pour le retrofit des véhicules diesel

Le Sénat et l'Assemblée du New Jersey ont tous deux voté une loi qui exige l'utilisation de contrôles de retrofit sur les 30 000 véhicules publics diesel, y compris les bus scolaires, les navettes et les camions-poubelles, utilisés dans l'état.

La législation prévoit aussi une mise en application plus stricte des lois imposant de couper le moteur lorsqu'un véhicule est à l'arrêt, et exige l'utilisation de diesel à ultrafaible teneur en soufre (max. 15 ppm) pour les véhicules diesel non-routiers en 2007, soit

plus de trois ans avant le délai fédéral. La législation envisage que l'Etat accorde 160 millions de dollars de fonds sur 10 ans pour aider à l'achat de technologies de retrofit, comme les catalyseurs d'oxydation, les filtres à particules et les filtres à carter. La législation sera présentée aux électeurs du New Jersey pour approbation aux élections de novembre 2005.

Proposition de nouveau programme fédéral d'incitations pour les retrofits diesel

Un groupe de sénateurs, avec à leur tête les sénateurs George Voinovich et Hillary Clinton (D-NY), a annoncé une législation qui autoriserait un programme fédéral semblable au programme d'incitations californien de Carl Moyer, dans le but de rendre plus propres les moteurs diesel anciens.

S'il est approuvé, le 2005 Diesel Emissions Reduction Act (Loi 2005 sur les réductions d'émissions diesel) établira un programme de prêts-subsidations financé à hauteur de 200 millions de dollars par an sur cinq ans, afin que les états et les organisations locales encouragent les retrofits diesel dans les parcs de véhicules publics et privés. La loi contiendra des critères stricts pour s'assurer que l'argent est distribué aux zones qui en ont le plus besoin, comme les mégapoles qui ont besoin d'assistance pour respecter les nouvelles normes de l'EPA sur les particules.

La campagne de l'EPA pour des véhicules diesel propres finance des projets non-routiers

L'EPA a annoncé que dans le cadre de sa campagne nationale pour des véhicules diesel propres, elle acceptait les demandes concernant des projets de réductions d'émissions provenant de véhicules et d'engins non-routiers et d'engins, à l'aide de technologies de retrofit. Le projet concerne les engins de construction, agricoles, portuaires et similaires. L'EPA prévoit d'accorder de 8 à 12 subventions, allant de 50 000 à 150 000\$.

Une commission du Sénat donne son accord pour une enquête de sécurité sur les catalyseurs pour petits moteurs

Le US Senate Appropriations Committee a voté une proposition du sénateur Kit Bond qui exige que l'EPA et les autres agences fédérales comme la Consumer Product Safety Commission (Commission de consommateurs sur la sécurité des produits) et la US Fire Administration (Autorité américaine des incendies) mènent une enquête de sécurité avant d'approuver les nouvelles réglementations pour

réduire les émissions d'engins à petits moteurs comme les tondeuses à gazon et les tronçonneuses.

Le sénateur Bond affirme que cette étude est vitale pour assurer la sécurité des consommateurs et empêcher les feux accidentels pouvant être occasionnés par l'utilisation de catalyseurs sur herbe sèche. La proposition de l'EPA sur les nouvelles normes d'émissions des petits moteurs devait être publiée à la fin de cette année mais sera probablement reportée jusqu'en 2006 si les conclusions de l'enquête de sécurité sont incluses dans la réglementation finale.

Les scientifiques insistent pour que l'EPA renforce les normes américaines de qualité de l'air en matière de PM

Une coalition de 100 médecins, scientifiques, professeurs et chercheurs insiste pour que l'EPA renforce ses normes de fines particules (PM_{2,5}).

Dans une lettre envoyée au Scientific Advisory Board (Comité de conseillers scientifiques) de l'EPA, ils soutiennent que des études récentes indiquent que les normes actuelles de PM_{2,5} ne protègent pas correctement la santé publique, en particulier celle des populations vulnérables comme les enfants et les personnes âgées. Ils recommandent une norme plus stricte de fines particules par 24 heures de 25-35µg/m³ comparée au niveau actuel de 65µg/m³ et une norme annuelle de fines particules de 12-14µg/m³ par rapport à la norme existante de 15µg/m³. Selon le Clean Air Act, l'EPA est tenue d'examiner et de réviser les normes des polluants réglementés tous les cinq ans. Les normes actuelles de fines particules ont été fixées en 1997. Selon les termes d'un accord avec les groupes écologistes, l'EPA a jusqu'à décembre 2005 pour déterminer si ces normes ont besoin d'être révisées, la décision finale étant attendue en septembre 2006.

Proposition de l'EPA pour les émissions des moteurs diesel stationnaires

Le 29 juin, l'EPA a publié une proposition de normes d'émissions pour les moteurs diesel stationnaires. Ceci constituera le premier programme de réglementation de l'EPA pour ce type de moteurs. Ceux-ci sont utilisés dans la production d'électricité et pour faire fonctionner les pompes et compresseurs dans les centrales électriques, les usines chimiques et les usines de production ; on les utilise également comme générateurs de secours et pour le contrôle des incendies et des inondations.

Dans presque tous les cas, les nouvelles normes exigeront de ces moteurs de respecter les normes s'appliquant aux moteurs diesel mobiles non-routiers;

ces moteurs devront utiliser du gazole à ultrafaible teneur en soufre (15 ppm S max.) à partir d'octobre 2010.

L'EPA estime que la réglementation proposée affectera quelques 81 500 nouveaux moteurs diesel stationnaires et réduira les émissions de NOx, d'hydrocarbure, de monoxyde de carbone, de particules et de dioxyde de soufre, de plus de 68 000 tonnes en 2015. Le coût annuel de cette réglementation est estimé à 57 millions de dollars en 2015.

La réglementation proposée comprend les dispositions suivantes :

Moteurs de moins de 10 litres par cylindre :

- Les moteurs fabriqués après le 1er avril 2006 mais avant le modèle 2007, devront généralement respecter les normes d'émissions non-routières Tier 1.
- A partir du modèle 2007, tous les moteurs diesel stationnaires neufs, modifiés ou reconditionnés, exceptés les générateurs de secours, devront respecter les normes d'émissions des moteurs diesel non-routiers adéquates (c'est-à-dire les normes EPA d'émissions non-routières Tier 1, 2, 3 ou 4 qui varient selon le modèle (année) et la puissance).
- Une exception est faite pour les moteurs stationnaires >3000 hp. Ceux-ci n'ont à être conformes qu'aux normes non-routières Tier 1 jusqu'à ce que les normes Tier 4 soient exigées. (Ces normes seront introduites progressivement à partir de 2011 et comprennent des réductions importantes de PM et de NOx basées sur l'utilisation de filtres à particules diesel et de systèmes absorbeurs de NOx ou SCR. Elles contiennent également des limites NTE).
- Les moteurs stationnaires de secours devront également être conformes aux normes diesel non-routières Tier 2 et 3. Ils devront également respecter les normes Tier 4 n'exigeant pas l'utilisation de technologies de contrôle des émissions comme le filtre à particules ou le catalyseur de contrôle des NOx.

Moteurs de 10 à 30 litres par cylindre :

- Les moteurs fabriqués avant le modèle 2007 devront respecter une limite d'émissions de NOx entre 9,8 et 17,0 g/kW-hr selon la vitesse du moteur.
- A partir du modèle 2007, les moteurs de cette taille, de secours ou non, doivent être certifiés conformes aux normes d'émissions exigées pour les moteurs diesel marins neufs de mêmes cylindrée et puissance maximum. Ces normes sont généralement satisfaites par des contrôles de moteurs et ne sont pas assez strictes pour exiger

l'utilisation de filtres à particules ou de catalyseurs de contrôle des NOx.

- Dès que l'EPA aura proposé et finalisé de nouvelles normes plus strictes pour les moteurs diesel marins (proposition attendue en 2006), l'agence examinera si ces nouvelles normes pourront s'appliquer aux moteurs diesel stationnaires de cette taille.

Moteurs de plus de 30 litres par cylindre :

- Il sera exigé des propriétaires et des opérateurs de ce type de moteur diesel stationnaire de réduire les émissions de NOx d'au moins 90% ou de limiter les émissions de NOx à 0,40 g/kW-hr. Ils auront aussi à diminuer les émissions de PM d'au moins 60% ou à limiter les émissions de PM à 0,12 g/kW-hr.

Autres exigences

- Les fabricants de moteurs diesel stationnaires de secours pour pompes à incendie devront respecter des normes d'émissions en 2010, basées en grande partie sur des contrôles de moteurs.
- Les propriétaires et opérateurs de moteurs diesel stationnaires devront utiliser du gazole à teneur en soufre de 500 ppm S à partir du 1^{er} octobre 2007 et de 15 ppm S max. (gazole à ultrafaible teneur en soufre) à partir du 1er octobre 2010.
- Les tests de certification, les exigences quant à la garantie du niveau des émissions sur la durée de vie des moteurs, et les dispositions concernant les moyennes d'émissions par flotte, les crédits d'émissions et la vente de ces derniers, seraient identiques à ceux pour les moteurs diesel marins ou non-routiers (pour les moteurs de cylindrées inférieures à 30 litres par cylindre).

Cette proposition ne contient pas de réglementation pour les moteurs essence stationnaires. L'EPA a déclaré avoir besoin de plus de temps avant de proposer une réglementation pour ces moteurs. Une fiche d'information concernant la proposition pour les moteurs diesel stationnaires est disponible sur le site internet suivant :

http://www.epa.gov/ttn/oarpg/t3/fact_sheets/stadiesengine_prop_fs.html

Canada : 5 900 décès par an liés à la pollution atmosphérique

Selon Health Canada, 5 900 décès canadiens par an peuvent être directement associés à la pollution atmosphérique. Cette estimation a été effectuée à l'aide de modèles statistiques complexes et de données provenant d'études de mortalité et de pollution atmosphérique dans les villes canadiennes de Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton (Ontario), Windsor (Ontario), Calgary (Alberta) et Vancouver. Cette nouvelle estimation examine les effets à court et long termes de la pollution

atmosphérique sur la santé et suppose un niveau pré-existant de pollution atmosphérique. Health Canada conseille vivement aux Canadiens de réduire l'impact potentiel de la pollution atmosphérique sur leur santé en conduisant moins souvent leur automobile, en tenant compte des alertes de pollution atmosphérique et en évitant ou réduisant toute activité trop physique à l'extérieur quand les niveaux de smog sont élevés.

Trois études établissent un lien entre les niveaux quotidiens d'ozone et les taux de mortalité

Trois études de recherche indépendantes, commanditées par l'EPA et publiées dans le numéro de juillet de la revue *Epidemiology*, arrivent aux mêmes conclusions et établissent un lien entre les niveaux quotidiens de pollution à l'ozone et un risque accru de mortalité.

Ces trois papiers sont des analyses ou des examens statistiques de données provenant de recherches antérieures. En combinant les résultats d'un grand nombre d'études, d'importants schémas émergent qui ne sont pas apparents dans les études individuelles. Même si les chercheurs ont travaillé indépendamment en utilisant une grande variété d'études et en appliquant diverses méthodes statistiques, toutes les études avaient un but commun : estimer si le taux de mortalité augmentait les jours de forte pollution à l'ozone – et si c'était le cas, de combien.

Deux des études ont trouvé que pour chaque augmentation de 10ppb du niveau quotidien d'ozone, le taux de mortalité total pour cette journée et les deux jours suivants augmentait de 0,87% et 0,86% respectivement. La troisième étude a suggéré un effet moindre mais a confirmé que l'impact principal avait lieu pendant les mois d'été. Cette étude a montré que le rapport le plus élevé entre le niveau d'ozone et le taux de mortalité avait été constaté à Brisbane (Australie) et à Mexico – dans ces deux villes, les niveaux d'ozone restent quasiment constants toute l'année.

L'EPA reporte la date du passage au gazole à ultrafaible teneur en soufre

L'EPA a annoncé des plans pour faciliter le passage au gazole à ultrafaible teneur en soufre (ULSD). L'agence va publier une réglementation plus tard dans l'année qui reportera la date de mise en conformité du 1^{er} septembre 2006 au 15 octobre 2006 afin de donner plus de temps aux terminaux et aux distributeurs de carburants pour se mettre en conformité avec la norme ULSD de 15 ppm. Pendant cette période prolongée de transition, le gazole d'une teneur en soufre de 22ppm peut être commercialisé à

la pompe comme USLD. L'EPA indique que cette réglementation n'affectera pas l'introduction des véhicules et moteurs diesel propres prévue pour l'automne 2006 ; elle ne réduira pas non plus les bénéfices écologiques qui seront obtenus par l'application de la réglementation 2007 Heavy-Duty Highway (pour les poids lourds utilisant les grands axes routiers).

L'EPA américaine maintient ses exigences de composés oxygénés dans l'essence reformulée

Des pétitions adressées par les états de Californie, de New York et du Connecticut demandant la dérogation à la norme de teneur en composés oxygénés de l'essence reformulée ont été rejetées par l'EPA. Tout en acceptant les affirmations californiennes qu'une dérogation à la norme conduirait à une réduction des émissions contribuant à la formation d'ozone et de particules, l'EPA a conclu que l'impact global sur les émissions est peu significatif. L'EPA indique qu'il est probable que les émissions de composés organiques volatiles (COV) et de NOx seront réduites en cas de dérogation à cette norme, mais que les émissions de monoxyde de carbone (CO) seront augmentées.

New York propose d'adopter les normes californiennes d'émissions de gaz à effet de serre

Le Gouverneur de New York a annoncé une proposition demandant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GHG) provenant des véhicules motorisés neufs, en adoptant la réglementation californienne sur les émissions de GHG.

Pour tous les véhicules années 2009 et suivantes, les constructeurs seront tenus de respecter une norme moyenne par flotte d'émissions de GHG (équivalence CO₂) ; cette norme sera renforcée tous les ans jusqu'en 2016. La réduction moyenne des émissions de GHG provenant des voitures et utilitaires légers neufs, comparés aux véhicules actuels, sera de l'ordre de 30% en 2016.

Un concept-car diesel chez Mercedes-Benz

DaimlerChrysler a dévoilé un nouveau concept-car diesel lors de leur Innovation Symposium à Washington.

Le concept-car, léger et aérodynamique, utilise un moteur diesel de 103kW (140hp) avec SCR qui "augmente fortement l'autonomie en carburant et réduit encore plus les émissions d'échappement".

Dans le cadre du cycle de test européen, ce véhicule consomme 4,3 litres de carburant aux 100 kilomètres.

AMERIQUE DU SUD

SAE Fuels & Lubes 2005 Conference

Quelques 130 papiers ont été présentés lors de la conférence SAE sur les carburants et les lubrifiants, qui s'est tenue à Rio de Janeiro au Brésil du 11 au 13 mai et à laquelle ont participé un grand nombre d'experts techniques du monde entier.

Il a eu 4 séances sur HCCI et, à noter parmi les papiers et présentations intéressants, plusieurs sur les développements en matière de catalyseurs ; une vue d'ensemble du travail effectué avec CETESB et la Fondation Hewlett sur des diesels propres à Sao Paulo ; un papier de VITO sur des simulations de consommation de carburant et d'émissions dans des conditions typiques de conduite en Inde ; un papier sur un exercice français de mesure des PM chez Renault, PSA, l'IFP et l'UTAC indiquant que la méthode gravimétrique actuelle peut mesurer avec fiabilité des taux aussi faibles que 8mg/km ; et des données provenant d'Octel concernant un bus équipé en retrofit au Chili utilisant un filtre à particules diesel combiné à un additif catalytique soluble dans le fuel.

AECC a présenté un papier préparé conjointement par AECC et Ricardo sur le programme AECC de tests sur motocycles mené par Ricardo en 2004.

ASIE-PACIFIQUE

La Corée du Sud augmente la taxe sur le gazole pour réduire la pollution

La Corée du Sud a annoncé qu'elle prévoit d'augmenter la taxe de transport domestique sur le gazole de 14,4% à partir du 1^{er} juillet 2005 dans le cadre de ses efforts pour réduire la pollution atmosphérique. Cette augmentation s'aligne sur le plan à moyen terme du gouvernement d'amener le prix du gazole à la pompe à 85% du prix de l'essence d'ici juillet 2007.

Ces propositions, devant être soumises à l'approbation du parlement en juin, augmenteraient la taxe de transport sur le gazole de 46 won par litre à 365 won et auraient pour conséquence une augmentation de 6,5% du prix du carburant à la pompe, soit 1 025 won le litre, basé sur le prix moyen sur six mois. La taxe augmenterait encore de 39 won par litre en juillet 2006 et de 50 won par litre en juillet 2007 pour atteindre l'objectif à moyen terme.

Pour alléger la charge financière des opérateurs de camions et de bus, le gouvernement prendra en charge la totalité de ces augmentations de prix au

moyen d'une subvention sur les trois prochaines années.

L'Asie va passer aux carburants à faible teneur en soufre

Selon une étude menée par Reuters, les pays consommant plus de la moitié des 24 millions de barils de pétrole (barrel per day ou bpd) dont l'Asie a besoin par jour, vont passer aux normes des carburants à faible teneur en soufre d'ici fin 2007. D'ici 2010, presque toute l'Asie aura resserré ses spécifications.

Rien que l'année prochaine, quatre pays asiatiques qui consomment 8,2 millions de bpd réduiront leur limite de teneur en soufre à 500ppm, norme qui est entrée en vigueur en Europe en 1996. Plus de la moitié de l'Asie est déjà conforme à cette norme. D'ici 2010, les pays consommant plus de 8 millions de bpd envisagent d'adopter une teneur maximum en soufre de 50 ppm, le niveau maximum exigé en Europe à partir de cette année. Aux Philippines et en Inde où de nouvelles normes sont entrées en vigueur cette année, les raffineurs se sont vus contraints d'importer du carburant à faible teneur en soufre, ayant hésité à investir pour moderniser leurs installations.

Inde : l'additif pour carburant à base de manganèse sera supprimé

Le ministre indien pour le pétrole et le gaz naturel a indiqué qu'en dehors de Numaligh Refinery Limited, les raffineries de pétrole du secteur public n'utilisaient plus l'additif pour carburant à base de manganèse MMT. Numaligh utilise des petites quantités de MMT comme booster d'octane mais arrêtera son utilisation d'ici mars 2006.

AFRIQUE

L'Afrique du Sud va adopter un gazole à teneur en soufre de 500ppm

L'Afrique du Sud va adopter une nouvelle spécification, plus stricte, de teneur en soufre dans le gazole de 500ppm en janvier 2006. La spécification de teneur en soufre existante est de 3 000ppm.

GENERAL

Consensus entre l'Union européenne et la Chine sur l'environnement

Le Commissaire européen pour l'environnement, Stavros Dimas et le ministre chinois de l'Environnement, Xie Zhenhua ont indiqué qu'ils allaient coopérer sur des questions écologiques, comme la pollution atmosphérique, la biodiversité et le

changement climatique. Xie a affirmé que la Chine prévoit déjà des mesures d'économies d'énergie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et met en place des énergies renouvelables.

Les dirigeants de l'Union européenne soutiennent les appels pour une Organisation mondiale des Nations Unies pour l'environnement

Lors d'un récent sommet, les dirigeants européens ont demandé que plus de fonds soient accordés au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) ainsi qu'un mandat plus ferme.

Ils ont soutenu l'appel du Secrétaire général des Nations Unies, Kofi Annan pour "une structure d'autorité pour l'environnement plus intégrée, basée sur les institutions existantes" et ont indiqué que des discussions sur le renforcement du PNUE devraient démarrer lors d'une réunion de haut niveau en septembre. La déclaration aligne officiellement l'ensemble de l'Union européenne sur les demandes de la France, de l'Allemagne et de l'Espagne pour que le PNUE devienne une organisation mondiale pour l'environnement. Les dirigeants de ces pays ont également indiqué que la proposition "a le soutien d'un nombre croissant de pays industrialisés et en voie de développement, y compris la Chine".

Les Etats-Unis font une priorité du développement des véhicules diesel propres, en coopération avec l'Union européenne

Les Etats-Unis ont fait une priorité du développement des véhicules diesel propres, dans le cadre d'une nouvelle position en matière de politique de l'énergie en coopération avec l'Europe.

Un papier intitulé "Sécurisation de l'énergie, efficacité énergétique, énergies renouvelables et développement économique", publié lors d'un récent sommet, traite de l'élargissement de la coopération pour le développement des véhicules diesel propres, un objectif sur lequel les Etats-Unis et l'Union européenne vont concentrer leurs activités comme domaines d'action en commun. "L'objectif diesel" est le suivant : "travailler ensemble pour promouvoir le développement, le déploiement et l'adoption de technologies pour des véhicules diesel plus propres et plus efficaces, y compris en essayant de mieux aligner nos normes réglementaires pour les moteurs et carburants diesel."

De nouvelles réglementations sur les émissions marines entrent en vigueur

Conformément à la Convention MARPOL, de nouvelles réglementations internationales contrôlant les émissions néfastes provenant des navires de mer sont entrées en vigueur le 19 mai 2005.

Les réglementations de l'annexe VI fixent des taux d'émissions de SOx et de NOx dans les échappements des navires de mer et interdisent les émissions délibérées de substances diminuant la couche d'ozone. L'annexe exige une teneur en soufre maximum globale de 4,5% en masse pour le mazout. Sont incluses également des dispositions prévoyant des "zones de contrôle d'émissions de SOx" (SECA) spéciales, comme la mer Baltique où la teneur en soufre du mazout utilisé à bord des navires de mer ne peut dépasser 1,5%. Autrement, les navires doivent être équipés d'un système de nettoyage des gaz d'échappement ou utiliser d'autres méthodes pour limiter les émissions de SOx.

Remise de prix pour l'environnement et l'énergie

A la veille de la World Refining and Fuels Conference : Europe 2005 (conférence mondiale sur le raffinage et les carburants) qui s'est tenue à Bruxelles, trois Européens ont été récompensés lors du dîner de remise des prix pour l'environnement et l'énergie qui a eu lieu dans les locaux du Parlement européen.

Les prix ont été présentés au Dr Axel Friedrich, très connu pour son travail sur les émissions à l'UBA en Allemagne (l'office fédéral allemand de l'environnement); au Dr Paul Greening, responsable d'un grand nombre de directives sur les émissions lorsqu'il était à DG Enterprise et qui est maintenant retourné au ministère britannique des Transports; et au député européen, Mme Satu Hassi, anciennement ministre finlandais de la Coopération pour l'Environnement et le Développement et maintenant Vice-présidente de la Commission et maintenant l'environnement du Parlement européen et rapporteur sur la directive concernant les carburants marins.

Des accords des Nations Unies sur l'environnement signés par les maires de 50 villes du monde

Le 5 juin 2005, les maires de 50 villes dans le monde ont signé les Accords des Nations Unies sur l'environnement urbain, un document exposant 21 actions destinées à mettre les villes sur la bonne voie, et de manière durable, en matière d'utilisation de

l'énergie, réduction des déchets, transport et autres domaines.

Les actions dans lesquelles les villes peuvent choisir de s'investir comprennent les points suivants :

- La réduction de 25% des émissions de gaz à effet de serre dans la ville d'ici 2030;
- L'adoption de systèmes de classification des bâtiments selon des critères écologiques;
- L'expansion de transports publics abordables;
- L'élimination de l'essence contenant du plomb;
- La mise en place d'un système pour mesurer la pollution atmosphérique et rendre l'air plus propre.

Selon les accords, les villes doivent essayer de mettre en œuvre le plus grand nombre possible des 21 actions avant la Journée mondiale de l'environnement de 2012. Un système d'étoiles vertes (City Green Star Program) récompensera les villes. Les villes qui auront adopté de 19 à 21 actions se verront décerner quatre étoiles ; trois étoiles pour les villes adoptant de 15 à 18 actions ; deux étoiles pour celles adoptant de 12 à 17 actions ; et une étoile pour les villes mettant en place entre 8 et 11 actions.

Les villes qui ont rejoint San Francisco, Chicago et d'autres villes américaines pour signer ces accords comprennent les villes suivantes : Londres, Istanbul, Copenhague, Moscou, Delhi, Stockholm, Zurich, Taipei, Rio de Janeiro, Djakarta, Lyon (France), Nairobi, San Miguel de Allende (Mexique); Vitoria-Gasteriz (Espagne), et Vancouver (Colombie britannique).

PROCHAINES CONFERENCES

International Conference on Environment and Transport

1-5 August 2005, Nagoya, Japan

Details at:

<http://www.cleanairnet.org/caiasia/1412/article-58966.html>

As part of EXPO 2005 AICHI; a wide range of discussions will take place among various participants, including policy makers responsible for environment and transport issues from fourteen Asian countries, representatives from international organisations, local governments, industry, academia, NGOs and other stakeholders. The conference is expected to facilitate the exchange of technologies and information among participants, and to serve as a forum for discussion.

9th ETH-Conference on Combustion-Generated Nanoparticles

15-17 August 2005, Zurich, Switzerland

More at: http://www.lav.ethz.ch/nanoparticle_conf/

The conference will again provide a forum for the discussion of new scientific findings on combustion-emitted nanoparticles, and new methods to characterize such particles for research, automobile type-approval and engine diagnostics. Moreover, we intend to discuss progress in particle filtration from exhaust gases, as well as health effects, effects on climate and emission control of IC-engines in combination with particle elimination.

European Aerosol Conference (EAC) 2005

28 August - 2 September 2005, Ghent, Belgium

More at <http://www.eac2005.be> .

EAC 2005 will cover a variety of areas of basic and applied research involving fine airborne particles. There will be special sessions on Health effects of aerosols and Medical aerosols.

EUROMAT 2005 – European Congress on Advanced Materials and Processes

5-8 September 2005, Prague, Czech Republic

Topics include Catalytic and sensoric properties of nanomaterials; Powder & ceramics processing; Materials characterisation; and Coatings & surface engineering.

AVL Kongress: Motor und Umwelt

8-9 September 2005, Graz, Austria

ICE2005: 7th International Conference on Engines for Automobile.

11-16 September 2005, Capri (Naples), Italy

ICE2005 aims to disseminate research results related to the field of engines, fuels and innovative propulsion systems for sustainable mobility. The scope of the papers presented in the technical sessions of the Conference covers in-cylinder fluid dynamics and combustion, diesel engines, spark ignition engines, fuel injection and sprays, emissions measurement and aftertreatment, engine simulation and control, liquid and gaseous fuels, and hybrid and electric-fuel cell vehicles.

Reduction of Emissions and Geological Storage of CO₂

15-16 September 2005, Paris, France

The purpose of the symposium is to examine the role of technical innovation as well as the capture and geological storage of CO₂ in reducing greenhouse gas emissions. This symposium will also consider new technological approaches in the light of the resources needed to finance such operations.

Sustainable Communities Series 2005-06: Transport & Sustainable Mobility Conference

19-20 September 2005, Brussels, Belgium

More at:

<http://www.euconferences.com/events.asp?ID=17&Type=Event>

The conference focuses on Euro 5 legislation, limiting emissions from vehicles in the EU and the development of sustainable forms of mobility and transport.

4th SAE Heavy Duty Diesel Emissions Control Symposium

20-22 September 2005, Gothenburg, Sweden

More at: <http://www.sae.org/events/symposia/hddec/>

The symposium will discuss advances in engine developments and likely emissions control strategies to be adopted for Euro 5, US 2007 and Japan 2005 compliance. The symposium will also discuss technologies being investigated for 2010 and beyond, against a background of legislative priorities. For the first time, this symposium will incorporate a session specifically covering non-road emissions control.

PTNSS Kongress 2005 - The Development of Combustion Engines

25-28 September 2005, Bielsko-Biala/Szczyrk, Poland
Details at <http://www.ptnss.pl/kongres.html>

The Congress will discuss latest achievements in such fields as design, manufacture, research and ecological impact of internal combustion engines and fuels. The main areas of interest include Combustion processes in SI and CI engines; Alternative fuels; Emission measurements and aftertreatment; and Engine testing, durability, reliability and diagnostics.

Feinstaub – Quellen, Wirkungen und Vermeidung

29 September 2005, Berlin, Germany

Details at <http://www.euroforum.de/p1100030>

What are the sources of the fine particles? Are past measuring methods sufficient for the clearing-up of the damage mechanisms of the particles? What are the health dangers from fine particles? How large is the contribution of traffic to particles? What measures can be taken to lower the particle load?

14. Aachener Kolloquium – Aachen Colloquium Automobile and Engine Technology

4-6 October 2005, Aachen, Germany

<http://www.rwth-aachen.de/ac-kolloquium/index.html>

The congress will provide a wide range of technical presentations addressing to current challenges of the vehicle and powertrain industry. Program-related test vehicles, prototypes and aggregates from participating companies and institutions will be presented and there will be an accompanying exhibition.

1st International Symposium on Development Methodology – Optimisation of complex powertrains

11-12 October 2005, Wiesbaden Kurhaus, Germany

More at www.symposium-development-methodology.com

New Trends In Catalysis - International Course

11-13 October 2005, Brussels, Belgium

The course aims to cover catalysis research at large, and will provide a unique forum for sharing new methodologies, new insights and innovative developments in applications including petrochemicals and fine chemicals. Topics include new catalytic materials, chemical engineering in catalysis, biocatalysis and polymerisation catalysis.

Diesel Particulates and NOx emissions

17-21 October 2005, Michigan USA

University of Leeds / University of Minnesota intensive short course covering the latest developments in in-cylinder and exhaust aftertreatment, diesel particulates and NOx control.

Mechanisms of Action of Inhaled Fibres, Particles, and Nanoparticles in Lung and Cardiovascular Disease

25-28 October 2005, EPA Conference Centre, Research Triangle Park, North Carolina, USA

The overall goal of this meeting will be to provide a forum for discussion of basic and applied research strategies with an emphasis on interaction between environmental exposures to particles and fibres with host factors that may lead to disease pathogenesis.

6th China/Asia Clean Fuels Conference + Hart's World Refining and Fuels Conference: Asia

8-11 November 2005, Beijing, China

International Conference on Gas-Fuel 05

14-16 November 2005, Brugge, Belgium

Details at:

<https://www.ti.kviv.be/conf/Gas-Fuel%2005/index.html>

The growing demand for energy has led to an increased market for natural gas. Simultaneously its use as a feedstock for the petrochemical industry is rapidly growing. Gas-to-liquid conversion is now a reality and research in this field is intensive. The symposium covers the general trends and European perspectives and the related research contributions with their potential for future commercial developments.

2006 SAE World Congress

April 3-7, 2006, Detroit, Michigan, USA

More at <http://www.sae.org/congress/>

27th International Vienna Motor Symposium

27-28 April 2006, Vienna, Austria



NEWSLETTER

Mai - Juin 2005

2nd International Symposium 'Environment & Transport' including 15th Conference on Transport and Air Pollution

12-14 June 2006, Reims, France

Abstracts to INRETS by 30 September 2005

Details at:

<http://www.inrets.fr/services/manif/env-trp2006/index.e.html>

The themes will be evolution of transport systems, perception of the environment, the impact of transport on populations and ecosystems, the place of the environment in the concept of sustainable development, methods of evaluation, control methodologies and political scenarios for transport.