

# NAECCewsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

## MARS-AVRIL 2000

### ACTUALITE REGLEMENTAIRE INTERNATIONALE

#### Table des matières

1.	L'UE entend surveiller les émissions automobiles de dioxyde de carbone.....	2
2.	République tchèque: interdiction de l'essence au plomb en janvier 2001 .....	2
3.	L'Italie envisage des mesures incitatives en faveur de l'essence sans plomb.....	2
4.	Le Royaume-Uni inscrit à son budget des mesures incitatives en faveur de l'essence à très faible teneur en soufre.....	3
5.	La CARB abaisse les taux d'émissions pour les autobus urbains.....	3
6.	US EPA durcit les normes pour les petits moteurs.....	4
7.	Rapport de STAPPA/ALAPCO sur le risque cancérigène des particules diesel .....	4
8.	Une nouvelle étude met en évidence la relation entre les rues à trafic intense et la leucémie de l'enfance et d'autres cancers.....	5
9.	Grande détermination de New York à se doter des bus les plus propres de la planète .....	6
10.	Corrélation entre particules et décès prématurés confirmée par de nouvelles études .....	6
11.	Le Japon plus résolu que jamais à "nettoyer" les diesels .....	7
12.	Australie: retrait de l'essence au plomb prévu pour janvier 2002 .....	7
13.	Taiwan EPA retire de la circulation les véhicules fonctionnant à l'essence au plomb .....	8
14.	La Corée du Sud en passe de durcir les normes applicables aux véhicules.....	8
15.	Les Philippines accélèrent le retrait de l'essence au plomb.....	8
16.	Suppression de l'essence au plomb à la Jamaïque.....	8
17.	Futures conférences .....	9

Pour plus d'informations, veuillez contacter:

Robert A. Searles  
Directeur Général

ASSOCIATION FOR EMISSIONS CONTROL BY CATALYST  
Avenue de Tervueren 100  
B-1040 Bruxelles

Tél.: ++ 32 2 743.24.90

Fax.: ++ 32 2 743.24.99

## **EUROPE**

### **1. L'UE entend surveiller les émissions automobiles de dioxyde de carbone**

L'Union européenne a adopté un plan de suivi des intentions annoncées par les fabricants automobiles de réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le premier du genre pour la surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> au sein de l'UE. Dans une déclaration faite au terme d'une réunion du comité de conciliation du Parlement européen et des représentants gouvernementaux des Etats-membres, l'UE a indiqué que ce plan permettra de vérifier si l'accord volontaire passé avec l'industrie automobile est respecté. Le texte devrait être ratifié par le Parlement et le Conseil des Ministres dans les semaines à venir.

Les voitures particulières représentent environ la moitié des émissions de CO<sub>2</sub> imputables au secteur des transports, et près de 12 pour-cent du total de ces émissions pour l'UE.

### **2. République tchèque: interdiction de l'essence au plomb en janvier 2001**

Le gouvernement tchèque a approuvé un décret d'interdiction de la vente d'essence au plomb à dater du 1<sup>er</sup> janvier 2001. Ce décret, présenté par les ministères de l'environnement et de l'industrie, avait été publié le 10 novembre 1999.

Le décret tchèque répond à des objectifs nationaux et internationaux. Il traduit essentiellement la volonté de réduire les émissions automobiles. Les fumées sont un

problème, notamment dans les grandes villes du pays, dont les quartiers en centre-ville sont parfois fermés aux véhicules à moteur pendant les mois d'hiver en raison de l'extrême pollution due aux effets conjugués des gaz d'échappement du trafic et des fumées de chauffage des installations à charbon.

Le décret vise principalement à promouvoir le respect des prescriptions figurant dans la Directive EC/98/70 de l'UE, qui interdit la commercialisation de l'essence au plomb à partir de 2000. La République tchèque a présenté sa candidature d'adhésion à l'UE, d'où la nécessité pour elle d'harmoniser au préalable ses lois avec la législation de l'UE. Le 20 décembre 1999, le Commissaire à l'Environnement de l'UE, Margot Wallström, a annoncé que la Grèce, l'Italie et l'Espagne avaient obtenu une dérogation de deux ans à cette interdiction, ou une période de transition pour s'y conformer.

### **3 L'Italie envisage des mesures incitatives en faveur de l'essence sans plomb**

Le Ministre de l'Environnement italien a annoncé des mesures incitatives pour encourager le retrait de la circulation d'ici janvier 2002 des voitures fonctionnant à l'essence au plomb. Le gouvernement italien a indiqué vouloir offrir une prime de 200.000 liras (environ 100 Euros) par voiture pour couvrir les frais de mise hors service des véhicules immatriculés avant 1984. Une autre incitation sous forme de prime de 800.000 liras par voiture encouragera la conversion au méthane ou au GPL d'environ 83.000 véhicules.

Ces incitations devraient être approuvées en juin, quoique le gouvernement envisage un report jusqu'à l'année prochaine.

#### **4. Le Royaume-Uni inscrit à son budget des mesures incitatives en faveur de l'essence à très faible teneur en soufre**

Le budget du Royaume-Uni, présenté en mars, traduit la volonté du gouvernement britannique de promouvoir de faibles taux d'émissions en recourant éventuellement à des mesures fiscales et incitatives:

- 1 pence/litre d'abattement fiscal sur l'essence à très faible teneur en soufre à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2000.
- Nouveaux barèmes du droit d'accise applicables aux véhicules à émissions de CO<sub>2</sub>.
- Pour bénéficier du droit d'accise le plus faible, les véhicules ne devront pas émettre plus de 165g/km de CO<sub>2</sub> en 2002/03, 155 g/km en 2003/04 et 145 g/km en 2004/05, cette valeur avoisinant l'objectif que s'est fixé l'industrie, à savoir 140 g/km en 2008.
- Les voitures diesel seront taxées d'un supplément correspondant à 3 % de leur prix au motif que leur avantage sur le plan du CO<sub>2</sub> est négativement compensé par des taux d'émissions plus élevés des "deux polluants atmosphériques locaux les plus préoccupants": les NOx et les matières particulaires.
- Le gouvernement britannique note que "les récents progrès réalisés en matière de retraitement du diesel offrent des perspectives de réductions importantes des émissions ...(en sorte que) ...

certains véhicules diesel pourraient avoir des taux d'émissions comparables...aux véhicules à essence les plus propres." Il est proposé de supprimer le supplément imposé sur les véhicules diesel de manière à ce que puisse leur être appliqué le droit d'accise le plus faible.

## **AMERIQUE DU NORD**

#### **5. La CARB abaisse les taux d'émissions pour les autobus urbains**

Le *California Air Resources Board* (CARB) a adopté un règlement qui réduira davantage encore la pollution atmosphérique par les autobus urbains de l'Etat et oblige certains opérateurs de parcs de bus à commencer à utiliser d'ici trois ans des bus à taux d'émission zéro (BEZ). Ce règlement, qui entrera en application en 2002, concerne environ 8.500 bus dans environ 75 compagnies californiennes de transport en commun. L'entrée en application de ce règlement se fera en plusieurs étapes au cours des dix années à venir. Il s'agira d'utiliser des moteurs et du carburant diesel plus propres, de procéder, sur les bus diesel de modèle ancien, à des adaptations antipollution pour réduire les dégagements de matières particulaires (MP), de mettre en service des BEZ et de réduire les émissions de MP et d'oxydes d'azote (NOx) des moteurs diesel de modèles récents.

Ce règlement laisse aux compagnies de transport en commun le choix entre une voie diesel ou une voie carburant de remplacement pour abaisser les émissions dans l'atmosphère. Elles peuvent choisir

d'utiliser des carburants de remplacement tels que le gaz naturel comprimé ou liquéfié, le propane, le méthanol, l'énergie électrique, les piles à combustible ou d'autres techniques de pointe. Le maintien de la technologie diesel impliquera l'utilisation de carburant diesel à faible teneur en soufre (15 ppm) à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2002, ainsi qu'une nouvelle réduction de 75 pour-cent des émissions des nouveaux bus diesel à partir de 2004. Une norme inférieure pour les NOx est prévue aussi bien pour les moteurs diesel que pour les moteurs de bus à carburant de remplacement qui seront vendus aux compagnies californiennes à partir de 2007.

En outre, pour la voie diesel et la voie carburants de remplacement sera appliquée, à partir de 2002, une norme moyenne d'émissions/parc de 4,8 grammes de NOx par cheval-vapeur de puissance au frein (g/bhp/heure), qui obligera certaines compagnies de retirer leurs modèles de bus les plus anciens et les plus polluants. L'adaptation antipollution d'un système de filtration et d'autres dispositifs de réduction des émissions de MP sera obligatoire dès 2003.

Selon les calculs du personnel du CARB, les nouvelles règles applicables aux autobus urbains, auxquelles se conjuguera la rotation normale du parc d'autobus, se traduiront par des réductions de l'ordre de 7 tonnes/jour de NOx et de 12 tonnes/an de MP d'ici l'an 2020.

## **6. US EPA durcit les normes pour les petits moteurs**

L'*U.S. Environmental Protection Agency* a ordonné que soit considérablement réduite la

pollution par les tondeuses, les tondeuses à fil nylon, les scies à chaîne et autres équipements à petit moteur utilisés par les ménages, indiquant que les nouvelles normes feraient baisser les dégagements de fumées de 70 pour-cent d'ici 2007. Les 20 millions de dispositifs à petit moteur que les Américains achètent chaque année contribuent pour une part relativement faible aux émissions d'hydrocarbures mais constituent, selon EPA, le principal contributeur aux émissions dites "non routières".

Ces réductions, qui doivent s'échelonner sur les sept prochaines années, abaisseront les émissions de 350.000 tonnes par an à partir de 2007 tout en accroissant le rendement du carburant de 30 pour-cent.

## **7. Rapport de STAPPA/ALAPCO sur le risque cancérigène des particules diesel**

Le projet de rapport final présenté l'année dernière par la *South Coast Air Quality Management District* (SCAQMD), intitulé "Étude des effets de l'exposition à plusieurs polluants atmosphériques dans le bassin aérien de la Côte sud" (*Multiple Air Toxics Exposure Study in the South Coast Air Basin*), comportait une analyse des risques de cancer dans la région dûs à l'exposition aux particules diesel, indiquant en conclusion que les sources mobiles étaient responsables d'environ 90 pour-cent des risques de cancer locaux et que 70 pour-cent de l'ensemble des risques de cancer étaient imputables aux particules diesel.

Les *State and Territorial Air Pollution Program Administrators* (STAPPA) et l'*Association of Local Air Pollution Control*

*Officials* (ALAPCO) s'emploient maintenant à étendre aux autres villes du pays l'évaluation des risques de cancer liés aux particules diesel et à évaluer, à l'échelle nationale, le nombre de cancers résultant de l'exposition à ces particules. STAPPA et ALAPCO estiment que les suies dégagées par les moteurs diesel sont responsables de 125.000 cas de cancer aux Etats-Unis.

L'*U.S Environmental Protection Agency* (EPA) est en train d'élaborer une proposition, à paraître ce printemps, visant à imposer des normes d'émissions plus sévères pour les poids lourds routiers diesel et à introduire d'importantes réductions de la teneur en soufre du carburant diesel utilisé dans un contexte routier. En outre, s'agissant des normes d'émissions et de qualité de carburant à appliquer aux moteurs diesel lourds non routiers tels que les équipements de construction et les machines agricoles, l'*Agency* est en train de définir sa ligne d'action. STAPPA et ALAPCO ont prié instamment EPA de:

- Fixer, pour les émissions d'oxyde d'azote (NOx) et les matières particulaires (MP), des normes plus strictes applicables à 100 % du parc de véhicules modèles 2007 pourvus de moteurs gros travaux d'application non routière. Les normes relatives aux NOx ne devraient pas excéder 0,2 g/bhp-heure; les normes relatives aux MP devraient ne pas dépasser 0,01 g/bhp-heure et être fondées sur les technologies de pointe;
- Fixer des normes d'émissions plus sévères pour les moteurs diesel travaux lourds d'application non routière, équivalentes à celles des moteurs diesel

routiers, avec le même calendrier;

- Réduire considérablement la teneur en soufre du carburant diesel utilisé dans les moteurs diesel routiers et les moteurs diesel non routiers pour arriver à des niveaux extrêmement faibles à partir du milieu de 2006, une valeur maximale de 30 ppm étant admise pendant la période transitoire d'ici à 2004.

## 8. Une nouvelle étude met en évidence la relation entre les rues à trafic intense et la leucémie de l'enfance et d'autres cancers

Selon les résultats d'une nouvelle étude menée dans la région métropolitaine de Denver, en pleine expansion, les enfants vivant à proximité de rues très passantes ou d'autoroutes risquent beaucoup plus de développer un cancer, notamment la leucémie de l'enfance.

Les chercheurs ont établi une corrélation entre les volumes élevés de trafic dans les rues ou sur les autoroutes situées à proximité d'habitations où les incidences du cancer de l'enfance avaient été préalablement documentés. L'étude réalisée par *Radian International* de Denver, l'Université du Colorado, *Boulder and Electric Power research Institute* et *Palo Alto* a été financée par EPRI.

Cette nouvelle étude a montré que pour les foyers situés près des corridors routiers où passent au moins 20.000 véhicules par jour, le risque pour les enfants d'attraper un cancer, notamment la leucémie de l'enfance, était multiplié par six. Les véhicules à moteur sont une importante source de

pollution atmosphérique, notamment par leurs émissions de benzène et autres composés organiques. L'exposition professionnelle à des concentrations élevées de benzène est une cause connue de la leucémie des adultes.

## **9. Grande détermination de New York à se doter des bus les plus propres de la planète**

Le gouverneur de New York a annoncé un plan pour veiller à ce que la *Metropolitan Transportation Authority* (MTA) dispose du parc d'autobus le plus propre de la planète. Pour ce faire, il prévoit d'acheter un grand nombre de nouveaux autobus à carburant propre et d'adapter les modèles déjà en service, l'objectif étant de réduire considérablement la pollution.

250 millions de dollars seront alloués à un Programme amélioré d'autobus à carburant propre, et le *Department of Environmental Conservation* coopèrera avec MTA et la communauté écologique pour élaborer de nouvelles normes en matière de résultats d'émission pour tous les autobus de MTA afin qu'ils respectent les mêmes normes que celles des autobus à gaz naturel comprimé (GNC), ou soient même plus performants.

Le plan prévoit l'acquisition de 550 nouveaux autobus à carburant propre, exige la conversion de tous les autobus diesel existants à une technologie propre et préconise la construction d'un nouveau laboratoire pour moteurs "travaux lourds" où seraient soumises à des tests complets toutes les technologies de carburant propre en cours d'élaboration.

Ces mesures devraient permettre d'avoir plus d'un millier de nouveaux autobus à carburant propre en service et d'équiper de systèmes de filtration spécifique, avec conversion rapide à un carburant à très faible teneur en soufre, tous les autres autobus d'une conception plus ancienne, en sorte que l'ensemble du parc de MTA devrait réduire les émissions à l'échelle de la ville dans les trois ans.

## **10. Corrélation entre particules et décès prématurés confirmée par de nouvelles études**

Une étude sur la relation entre l'air pollué et la santé dans les principales villes des Etats-Unis, indique que même des niveaux relativement faibles de particules accroissent le risque de décès et de maladie grave. Cette étude, publiée à la réunion annuelle du *Health Effects Institute* et connu sous le titre d'étude sur la morbidité, la mortalité et la pollution atmosphérique (*National Morbidity, Mortality and Air Pollution Study*), a permis d'établir que pour chaque accroissement de 10 microgrammes par mètre cube de particules dans l'atmosphère, le risque mortel augmentait de 0,4 % en moyenne nationale.

L'étude a aussi mis en évidence, pour le Nord-est et le sud de la Californie, une augmentation très spectaculaire du risque mortel en cas d'exposition à des concentrations particulières accrues. Ses auteurs pensent que d'autres polluants atmosphériques, existant en fortes concentrations dans ces régions, pourraient bien avoir contribué à l'accroissement de ce risque.

## REGION ASIE-PACIFIQUE

### 11. Le Japon plus résolu que jamais à "nettoyer" les diesels

Le Gouvernement de la métropole de Tokyo a annoncé le 18 février un projet de règlement prévoyant l'installation obligatoire de filtres à particules diesel (FPD) sur tous les véhicules utilisés dans la région de Tokyo. Le gouvernement a proposé de modifier sa loi antipollution d'ici la fin de l'année 2000 à l'effet d'imposer l'adaptation de systèmes antipollution sur tous les moteurs diesel existants. Le nouveau règlement deviendra effectif le 1<sup>er</sup> avril 2001. Deux années seront prévues comme période préparatoire à cette adaptation, en sorte que les véhicules du premier groupe visé par le règlement devront être équipés d'un FPD après avril 2003. Les prescriptions prendront effet selon un processus par étapes, mais 100 % des véhicules devront être équipés d'ici avril 2006.

Environ 190.000 voitures particulières diesel et 460.000 véhicules à usage commercial sont immatriculés à Tokyo. En outre, 240.000 véhicules diesel viennent chaque jour à Tokyo en provenance d'autres régions.

Le 22 février, le Directeur général de l'*Environment Agency* a adressé des requêtes à *Petroleum Association of Japan* (PAJ) et à JAMA (*Japan Automotive Manufacturers Association*) concernant les émissions provenant des véhicules diesel. Il a été demandé au Président de PAJ de faire en sorte d'encourager la recherche technique en vue d'abaisser la teneur en soufre du carburant diesel.

Le 16 mars, JAMA a indiqué que, s'agissant des nouvelles voitures à construire, elle préconisera une conception respectueuse des valeurs limites d'échappement applicables aux diesels à partir de 2007 et fournira en 2003-2004 des véhicules diesel équipés d'un FPD régénérant ou de toute autre système de réduction des MP. Pour les voitures en service, JAMA développera une stratégie de réduction des MP en fonction des besoins des utilisateurs, qui consistera, notamment dans les grandes villes, à installer des FPD et à remplacer les véhicules à essence par des véhicules fonctionnant au GNL ou au GNC.

PAJ a répondu que, s'agissant du règlement prévu pour 2007, elle fournirait progressivement du carburant diesel à faible teneur en soufre et, pour les véhicules doté d'un FPD régénérant, une qualité de carburant diesel à faible teneur en soufre, et ce avant 2007.

Le gouvernement municipal de Tokyo a annoncé qu'il pousserait l'industrie pétrolière à produire du carburant à faible teneur en soufre pour les autobus urbains à partir de 2001.

### 12. Australie: retrait de l'essence au plomb prévu pour janvier 2002

L'Australie veut supprimer l'essence au plomb à l'échelle nationale d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2002, ce qui entraînera une nette amélioration des niveaux de pollution atmosphérique du pays, comme l'a annoncé son Ministre de l'Environnement.

Le pays compte environ 2,5 millions de voitures construites avant 1986 et qui, de ce fait, ont été conçues pour marcher à l'essence au plomb. Mais le gouvernement a

négocié avec les compagnies pétrolières en vue de l'introduction à l'échelle nationale de l'essence à remplacement du plomb (ERP). L'ERP aura le même indice d'octanes que l'essence au plomb, avec un additif de nature à empêcher un tassement du siège de soupape grâce à des propriétés lubrifiantes comparables à celles du plomb. *Western Australia* a déjà introduit l'ERP, dont les prix sont les mêmes que pour l'essence au plomb.

### **13. Taiwan EPA retire de la circulation les véhicules fonctionnant à l'essence au plomb**

Compte tenu de l'interdiction de la vente de l'essence au plomb à Taiwan, en vigueur depuis le début de cette année, *China Petroleum Corporation* a mis sur le marché, en octobre 1999, un additif de remplacement du plomb dans le carburant. Toutefois, EPA presse les propriétaires de véhicules fonctionnant à l'essence au plomb de les remplacer dans les meilleurs délais en raison de leurs taux élevés d'émissions.

### **14. La Corée du Sud en passe de durcir les normes applicables aux véhicules**

Le Ministre de l'Environnement est en train d'établir de nouvelles normes relatives aux émissions pour 2002-2004. Les normes Euro 3 seront appliquées aux camions travaux lourds et aux autobus diesel, et les normes US LEV aux voitures particulières à essence. Ces normes seront fixées d'ici le milieu de cette année.

### **15. Les Philippines accélèrent le retrait de l'essence au plomb**

Les compagnies pétrolières des Philippines ont signé un mémorandum d'accord avec le gouvernement pour stopper la vente d'essence au plomb d'ici avril 2000, c'est-à-dire plus tôt que ce qui avait été initialement prévu, à savoir janvier 2001. La mise en vente de l'essence plomb aux Philippines a débuté en février 1994.

## **AMERIQUE CENTRALE**

### **16. Suppression de l'essence au plomb à la Jamaïque**

Au début du mois d'avril ont été stoppées les ventes d'essence au plomb sur l'île caribéenne de la Jamaïque.

## **17. Futures conférences**

### **“Particles and Air Quality”**

17 mai 2000, Royal Society of Arts, Londres

Pour tous renseignements, s'adresser à:  
*National Society for Clean Air*, Tél. +44  
1273 326313, Fax. +44 1273

735802, Email [sales@nsca.org.uk](mailto:sales@nsca.org.uk)

*Conférence sur le thème: Effets des  
particules fines sur la santé, sources,  
distribution et gestion de la qualité de l'air.*

### **“F-Cells 2000”**

23-26 mai 2000, Palm Springs, Californie

Pour tous renseignements, s'adresser à:  
IQPC, Tél. +1 973 256 0211, Fax. +1 973  
256 0205

*Conférence et atelier sur la  
commercialisation des piles à combustible,  
couvrant les applications automobiles et de  
production d'électricité.*

### **“World Bus and Clean Fuel Summit”**

31 mai – 2 juin 2000, Los Angeles,  
Californie

Pour tous renseignements, s'adresser à:  
IQPC, Tél. +1 973 256 0211, Fax +1 973  
256 0205

*Conférence sur tous les aspects des  
technologies propres pour bus.*

### **“Tomorrow's power train - soul of the vehicle or simply a sub-system”**

7-8 septembre 2000, Graz, Autriche

Pour tous renseignements, consulter: page  
d'accueil AVL

[www.avl.com/engine\\_environment](http://www.avl.com/engine_environment)

### **“21<sup>st</sup> Century Emissions Technology”**

4-6 décembre 2000, ImechE, Londres

Pour tous renseignements, s'adresser à:  
ImechE, Tél. +44 20 7975 1312, Fax. +44  
20 7222 9881, Email

[s\\_love@imeche.org.uk](mailto:s_love@imeche.org.uk)

*Comprend diverses technologies: carburants  
et contrôle des émissions*