

# N AECC Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst  
Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

**Mars - avril 2001**

## ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

### Table des matières

EUROPE.....	2
1. La Commission propose d'introduire l'essence et le diesel à teneur zéro en soufre.....	2
2. La Commission lance un programme "Air .....	3
2. pur pour l'Europe" .....	3
3. La Pologne revoit à la baisse ses requêtes formulées lors des pourparlers en vue de son adhésion à l'UE.....	4
4. Le Royaume-Uni réduit les taxes sur les carburants à très faible teneur en soufre .....	4
5. Nouvelle directive de l'UE pour renforcer la lutte contre les émissions provenant de véhicules à moteur .....	4
AMERIQUE DU NORD.....	5
6. La Cour suprême maintient les normes nationales relatives à la qualité de l'air (NAAQS) .....	5
7. Navistar fait homologuer le premier filtre à particules pour poids lourd diesel.....	5
8. EPA consacre un atelier public à l'Accord de 1998 sur les règlements techniques mondiaux .....	6
9. Le secrétaire aux transports des Etats-Unis veut que les instances autorisées fixent des normes de moindre consommation d'essence.....	7
10. Le projet de budget de Bush réduit de 2,3 milliards de dollars les fonds disponibles pour l'environnement.....	7
11. La ville de New York prévoit de réduire les émissions provenant des bennes à ordures.....	8
REGION ASIE-PACIFIQUE.....	8
12. Nouveautés du Japon.....	8
CONFERENCES FUTURES .....	11

Pour plus de renseignements, prière de contacter:  
ASSOCIATION FOR EMISSIONS CONTROL BY CATALYST  
Avenue de Tervueren 100, B-1040 Brussels  
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. La Commission propose d'introduire l'essence et le diesel à teneur zéro en soufre**

La Commission européenne a adopté une proposition\* visant à introduire l'essence et le diesel à teneur zéro en soufre (<10 ppm) dans chaque Etat membre dès le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Bien que la part de l'essence sans soufre sur le marché ne représentera probablement que "quelques pour cent" en 2005, cette valeur devrait croître rapidement, jusqu'à ce que toutes les voitures fonctionnent avec ce type de carburant, d'ici 2011, puisqu'il est proposé d'interdire sur le marché de l'Union européenne, à partir de cette année-là, les carburants à teneur en soufre, aussi bien l'essence que le diesel.

Dans sa déclaration, la Commission a indiqué que ces carburants accéléreraient le processus consistant à installer sur les voitures et autres véhicules les toutes dernières technologies à faible consommation d'essence, réduisant dans des proportions notables les émissions de dioxyde carbone. A partir de 2011, l'utilisation de l'essence sans soufre sera obligatoire. La date à laquelle le diesel sans soufre deviendra obligatoire sera confirmée dans le cadre d'un examen ultérieur, prévu pour 2006.

---

\* Proposition de la Commission (COM)2001/241. Version définitive pour une Directive du Parlement européen et le Conseil sur la qualité de l'essence et du gazole, modifiant la Directive 98/70/EC.

La Commission a indiqué que les nouveaux carburants réduiront considérablement les émissions de polluants atmosphériques provenant des véhicules anciens et aideront à améliorer la qualité de l'air. Le Commissaire à l'Environnement Margot Wallström a déclaré: "C'est un bon jour pour l'environnement. Le fait de disposer de carburants sans soufre permettra de surmonter un important obstacle technique à l'introduction des véhicules les plus performants en termes de faible consommation de carburant. Nous pouvons désormais nous attendre à ce que les nouveaux véhicules, fourgons, camions et bus émettent nettement moins de dioxyde de carbone. En outre, grâce à ces carburants, les véhicules anciens, et donc plus polluants, pollueront moins à mesure que les dispositifs catalytiques dont ils sont équipés gagneront en efficacité, et la qualité de l'air s'en trouvera améliorée pour les populations de toute l'Union européenne."

La Commission a souligné le fait que le soufre contenu dans l'essence et le diesel abaissait la qualité de fonctionnement des dispositifs de traitement des gaz d'échappement, nouveaux ou existants, tels que les convertisseurs catalytiques, d'où la possibilité d'optimiser encore les nouvelles technologies automobiles de manière à réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub>.

Les améliorations des nouveaux véhicules en termes de moindre consommation de carburant devraient être plus importantes que l'accroissement des émissions de CO<sub>2</sub>

dans les raffineries, notamment si l'on tient compte des progrès réalisés dans les procédés de désulfuration appliqués dans les raffineries. Cependant, les informations concernant la désulfuration des carburants diesel et les progrès prévus vers une moindre consommation de carburant des nouveaux véhicules diesel sont moins sûres que pour l'essence. En conséquence, la date ultime pour l'introduction généralisée du diesel sans soufre sera confirmée lors d'un examen ultérieur afin d'empêcher un accroissement global des émissions de gaz à effet de serre.

## **2. La Commission lance un programme "Clean Air for Europe"**

Le programme "Clean Air for Europe" (CAFÉ) a été adopté par la Commission européenne au début du mois de mai et vise à améliorer la qualité de vie des citoyens européens en poursuivant une stratégie intégrée de lutte efficace contre la pollution de l'air. Il constitue une mesure complémentaire majeure aux initiatives législatives déjà prises pour tenter de venir à bout de ce problème.

La Commission recommande l'adoption de cette stratégie en 2004, l'année où doivent être révisées de nombreuses directives européennes sur la qualité de l'air. On considère en effet qu'un programme intégrant dans une stratégie globale tous les travaux en cours est le meilleur moyen de préparer cet exercice. CAFÉ servira de cadre pour fixer aussi bien les nouvelles normes de qualité de l'air à l'échelon de l'UE que les plafonds nationaux d'émissions, et pour recueillir et présenter des informations

scientifiques et techniques sur les effets de la pollution, les bilans & projections concernant les émissions et les études de coût-efficacité des éventuelles mesures d'assainissement.

Les matières particulaires et l'ozone de la basse atmosphère sont considérées comme les polluants les plus nocifs en raison de leurs effets pervers sur l'environnement à travers le climat, et sur la santé humaine.

Les principaux éléments de la stratégie mise en place sont les suivants:

- Examen approfondi de l'adéquation et de l'efficacité de la législation existante
- Diffusion d'une information détaillée sur la qualité de l'air
- Analyse des mesures complémentaires de réduction des émissions qui seront nécessaires pour réaliser les objectifs de qualité de l'air
- Les propositions concernant les nouvelles directives ou les directives révisées sur la qualité de l'air et les plafonds nationaux d'émissions.
- Un rapport de situation sur les mesures – et leur suivi – visant à réduire les émissions provenant de sources telles que les grandes installations de combustion et les véhicules à moteur.

Le programme Auto-Oil II a démontré que la politique d'amélioration de l'air avait généré de nombreux avantages pour la santé humaine et l'environnement, mais il faut aller plus loin.

### **3. La Pologne revoit à la baisse ses requêtes formulées lors des pourpalers en vue de son adhésion à l'UE**

La Pologne, soucieuse de maintenir sur les rails les pourpalers en vue de son adhésion, a revu à la baisse ses demandes concernant l'octroi de longues périodes de transition pour ajuster son environnement aux normes de l'Union européenne, comme l'a indiqué récemment le négociateur en chef national. La Pologne, principal Etat d'Europe orientale à solliciter son entrée dans l'UE, a abandonné six des quatorze demandes portant sur l'octroi d'un délai pour la mise en application des normes strictes relatives à l'environnement européen. Toutefois, elle a maintenu ses demandes concernant l'octroi de périodes de transition dans les domaines les plus coûteux. La Pologne, qui voudrait adhérer à l'UE dès 2003, a retiré une requête visant l'octroi d'un délai de 10 ans pour se conformer aux réglementations de l'UE concernant l'évacuation des déchets urbains ainsi que les déchets dangereux. Elle a aussi retiré une demande portant sur l'octroi d'un délai de quatre ans pour satisfaire aux normes de qualité de l'essence et du gazole.

### **4. Le Royaume-Uni réduit les taxes sur les carburants à très faible teneur en soufre**

Confirmant les projets annoncés en novembre, le *Chancellor of the Exchequer* du Royaume-Uni, Gordon Brown, a réduit de deux pences/litre les taxes prélevées sur le diesel à très faible teneur en soufre.

### **5. Nouvelle directive de l'UE pour renforcer la lutte contre les émissions provenant de véhicules à moteur**

La Commission européenne a adopté une Directive modifiant la Directive\* 88/77/EEC sur les émissions des poids lourds diesel (modifiée la dernière fois en 1999, devenant ainsi la Directive 99/96/EC).

La nouvelle Directive contient des dispositions visant à renforcer la lutte contre l'utilisation de dispositifs d'invalidation, décrits comme des composants de "véhicules à moteur qui altèrent le fonctionnement des systèmes de réduction des émissions, diminuant leur efficacité lorsque les véhicules sont utilisés dans des conditions de conduite normales", et contre l'application de stratégies irrationnelles de réduction des émissions, présentées comme des "dispositifs diminuant l'efficacité des systèmes de réduction des émissions, lorsque les véhicules fonctionnent dans des conditions de conduite normales, à des niveaux inférieurs à ceux qui ont été fixés pendant la procédure d'essai anti-émission". Les fabricants doivent désormais fournir une

---

\* Directive de la Commission 2001/27/EC du 10 Avril 2001, adaptant aux progrès techniques réalisés la Directive du Conseil 88/77/EEC concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs diesel à combustion par compression destinés à la propulsion des véhicules, et contre les émissions de gaz polluants émis par les moteurs à allumage commandé destinés aux véhicules fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié.

information détaillée justifiant l'application, dans certaines conditions d'utilisation, de toutes les mesures susceptibles d'être considérées comme des mécanismes d'invalidation ou des stratégies irrationnelles de réduction des émissions.

La nouvelle Directive couvre aussi l'homologation des moteurs à étincelles, de nouveaux critères de validité des essais étant prévus pour couvrir la réponse dynamique de ces moteurs, différente de celle des moteurs diesel. C'est une manière de répondre à la difficulté d'utiliser des moteurs à étincelles en cycle transitoire européen. Elle introduit en outre une nouvelle définition des carburants de référence pour les moteurs fonctionnant au gaz naturel (GN) et au gaz de pétrole liquéfié (GPL), couvrant toute la série de carburants gazeux disponibles sur le marché. Enfin, une nouvelle annexe VIII définit les caractéristiques applicables aux essais pour l'homologation-type des véhicules fonctionnant à l'éthanol.

## AMERIQUE DU NORD

### 6. La Cour suprême maintient les normes nationales relatives à la qualité de l'air (NAAQS)

Dans l'une des plus importantes décisions qui aient été prises depuis plusieurs dizaines d'années en faveur de l'environnement et du commerce, une décision adoptée à l'unanimité par la Cour suprême des Etats-Unis a validé la manière dont le gouvernement fédéral fixe les normes en

matière de pollution atmosphérique, rejetant les arguments de l'industrie, selon lesquels les coûts, et pas uniquement les avantages pour la santé, devraient être pris en compte. La plus haute cour de justice de la nation a également indiqué dans son arrêt faisant jurisprudence que l'*US Environmental Protection Agency (EPA)* n'avait pas usurpé le pouvoir législatif du Congrès en fixant, en 1997, les normes strictes applicables à l'ozone et aux suies.

Mais dans la troisième partie de l'arrêt, la Cour a indiqué que la politique mise en œuvre par *EPA* pour appliquer la norme sur l'ozone était illégale et que l'agence devait s'astreindre à une interprétation raisonnable.

Les normes pour la qualité de l'air limitent le niveau admissible d'ozone, une composante très importante du smog, à 0.08 parties par million (ppm), au lieu de 0.12 ppm, selon l'ancien règlement.

Les Etats fédéraux doivent pour la première fois réguler les particules microscopiques, ou les suies, provenant des centrales électriques, des voitures ou d'autres sources, ces particules ne devant pas dépasser 2,5 microns (MP 2,5).

### 7. Navistar fait homologuer le premier filtre à particules pour poids lourd diesel

L'*International Truck and Engine Corporation (Navistar)* a obtenu une homologation pour un moteur équipé d'un filtre à particule diesel (FPD). *US EPA* et *California ARB* ont homologué l'ensemble comprenant un moteur Navistar (530

cylindrée unitaire) de 275 CV, équipé d'un filtre à particules catalysées.

Dans le domaine du contrôle des émissions, c'est la première homologation mondiale d'un moteur diesel poids lourd équipé d'un FPD. La norme US2007 pour les émissions exigera probablement que tous les moteurs diesel poids lourd soient équipés d'un filtre à particules.

Le moteur est homologué à un niveau de MP de 0.01 g/bhp-h (norme US2007). Les émissions de NOx ont été mesurées à 3 g/bhp-hr.

Navistar a soumis les moteurs dotés d'un FPD à des essais complets sur le terrain, qui ont démontré une bonne régénération et aucune élévation des niveaux de contre-pression. L'entreprise se dit convaincue du niveau de performance et de la durabilité de l'ensemble moteur/FPD. Comme procédure de maintenance, Navistar recommande que les cendres accumulées du lubrifiant soient retirées du filtre chaque année.

L'ensemble homologué fait partie de la technologie "Green diesel" [*diesel vert*] commercialisée par Navistar pour les bus de ramassage scolaire et d'autres applications poids-lourd, essentiellement en Californie. Le moteur équipé d'un FPD doit fonctionner avec un carburant diesel à très faible teneur en soufre (15 ppm).

## **8. EPA consacre un atelier public à l'Accord de 1998 sur les règlements techniques mondiaux**

EPA a tenu, le 19 mars, un atelier public à Washington DC dans le cadre d'un

processus visant à informer les parties prenantes intéressées en vue de sa participation au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, organisé par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), (WP.29). EPA invite aussi le public à formuler des commentaires sur l'élaboration de règlements dans le cadre de l'Accord de 1998 concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (Accord mondial).

EPA a proposé de soumettre le programme concernant la catégorie 2 des véhicules utilitaires légers, les normes applicables aux moteurs routiers poids lourd en 2007, le programme concernant le système embarqué de gestion de données sur véhicules utilitaires légers, et le programme CAP 2000 d'homologation des véhicules utilitaires légers et de vérification de tels véhicules en service, qui doit être adjoint aux règlements. Ces règlements visent à fournir des exemples de programmes réglementaires pour les sources mobiles d'émissions, applicables aux différents pays désireux d'établir des programmes réglementaires pour des catégories spécifiques de sources mobiles d'émissions. EPA a aussi identifié plusieurs secteurs prioritaires qu'il convient d'examiner dans le cadre de l'Accord mondial, notamment:

- Cycle d'essais mondial pour moteur diesel poids lourd
- Procédure mondiale d'essai de

cyclomoteurs

- Procédures mondiales d'évaluation du système embarqué de gestion de données, d'une part, et de la performance "émissions" lors de l'utilisation d'un tel système, d'autre part.
- Protocoles d'essai pour mesurer la performance en termes d'émissions des véhicules à moteur hybride.

## **9. Le secrétaire aux transports des Etats-Unis veut que les instances autorisées fixent des normes de moindre consommation d'essence**

Le Secrétaire aux transports, Norman Mineta, a déclaré que le Congrès devrait lever le gel de six ans sur les normes concernant le rendement du carburant automobile et rétablir l'autorité de son agence sur cette question. Pendant presque toutes les années Clinton, le Congrès, contrôlé par les Républicains, a empêché le Département des transports de simplement envisager un relèvement des normes nationales de rendement des carburants, fixées à 27,5 miles par gallon pour les voitures, et à 20,7 miles par gallon pour les camionnettes, dont font partie les véhicules utilitaires et les fourgonnettes.

Mineta souhaiterait que le gouvernement impose un rendement minimum du carburant, sans toutefois préciser quelles devraient être ces valeurs minimales.

## **10. Le projet de budget de Bush réduit de 2,3 milliards de dollars les fonds disponibles pour l'environnement**

Les fonds fédéraux disponibles pour une série de programmes en faveur de l'environnement au cours de l'année fiscale 2002 seront réduits d'environ 2,3 milliards de dollars dans le projet de budget que le Président a soumis au Congrès. Bush demande 26,4 milliards de dollars pour les programmes fédéraux en faveur des ressources naturelles et l'environnement pour l'année fiscale qui commence le 1<sup>er</sup> octobre 2001, au lieu des 28,7 milliards de dollars budgetés pour l'année fiscale en cours. Parmi les programmes fédéraux figurent la mise en place de protections garantissant un air propre et une eau potable ainsi que des études sur le réchauffement de la planète. Mais ce budget empêchera les Etats-Unis de consentir la moindre dépense au titre du Traité de Kyoto de 1997.

Une décision de dernière minute pourrait retirer jusqu'à 39 millions de dollars du Partenariat pour les véhicules de nouvelle génération (PNGV), les trois grands constructeurs automobiles et fabricants de camions de Detroit cherchant à opérer des percées en produisant des véhicules et des camions plus propres et consommant moins. On observe ainsi une baisse de 28 pour cent des moyens de financement.

## **11. La ville de New York prévoit de réduire les émissions provenant des bennes à ordures**

Le département de l'hygiène publique (*Department of Sanitation*) de New York lance actuellement un programme visant à réduire, au cours des trois prochaines années, la pollution causée par 260 de ses bennes diesel à ordures. Ce programme, qui découle d'un accord d'une valeur de 1 million de dollars, conclu en 1998 entre le *Department of Justice* et les fabricants de moteurs diesel, vise à réduire les émissions de particules de carbone émises par ces moteurs. Le but de ce programme est de réduire d'environ 90 pour cent les émissions particulières provenant des moteurs de camion.

Ce département de l'hygiène publique de la Ville de New York utilisera du carburant diesel à faible teneur en soufre, et 10 bennes à ordures seront équipés de dispositifs de réduction des émissions particulières.

## **REGION ASIE-PACIFIQUE**

### **12. Nouveautés du Japon**

Au niveau national et municipal, les pressions persistent en faveur d'une forte réduction des émissions particulières, et des efforts sont entrepris à ces deux échelons.

#### **Programme de l'Administration métropolitaine de Tokyo (AMT)**

Tokyo maintient son engagement de rendre moins polluants ou de retirer de la

circulation leurs véhicules diesel. Deux actions majeures sont en cours, l'une visant à équiper "après coup" les véhicules existants et l'autre visant à retirer de la circulation les véhicules les plus anciens.

#### ***Programme de montage "après coup"***

A l'heure actuelle, Tokyo travaille avec deux grands fournisseurs.

Vingt deux variantes d'un même système ont été mis en service, fonctionnant avec du carburant à 350 ppm de soufre. Sur la base des premiers résultats obtenus, un système modifié à été mis au point et installé sur un petit nombre de véhicules. Depuis 1<sup>er</sup> avril, tous les combustibles utilisés dans ces véhicules sont passés à 50 ppm de soufre.

Un autre fournisseur a mis six systèmes en service, et d'autres systèmes sont en train de sortir.

Les points de vente de carburant diesel à faible teneur en soufre, c'est-à-dire à 50 ppm au maximum, se multiplient.

#### ***Normes de l'AMT applicables aux véhicules en service***

L'AMT a adopté une interdiction concernant l'utilisation des véhicules diesel qui ne satisfont pas aux normes des émissions de la Ville de Tokyo pour les matières particulières (voir tableau ci-après). Cette interdiction aura pour conséquence que des filtres à particules diesel (FPD) devront être installés sur les véhicules existants.

type de véhicule	Modalités des essais	Normes des émissions	
		Entre oct 2003 et 2005	A partir de 2005
Véhicules diesel --PNBV: 1700kg ou moins	mode 10-15	0.08g/ km	0.052g/km
Véhicules diesel --PNBV: de 1701 à 2500kg	mode 10-15	0.09g/km	0.06g/km
Véhicules diesel --PNBV: plus de 2500kg	mode diesel 13	0.25g/kg	0.18g/km

Pour l'essentiel, ce programme vise au retrait forcé de tous les véhicules diesel modèle pré-1989. Selon la législation nationale concernant les NOx, ces véhicules ne pourront être utilisés après 2005. Avec le nouveau programme de Tokyo, la survie de ces véhicules jusqu'en 2005 passera par l'installation "après coup" d'un dispositif anti-pollution dès 2003. Après 2005, les normes de Tokyo prévoient que tous les véhicules diesel en service soient dotés "après coup" d'un FPD.

### Programme national

Au niveau national, on observe deux évolutions, la première étant l'introduction accélérée de "normes à long terme" et du carburant à faible teneur en soufre, la seconde étant la modification de la législation dite NOx.

#### *Normes strictes et carburant à faible teneur en soufre*

Ainsi qu'il avait été annoncé, le gouvernement exigera que tous les carburants diesel contiennent moins de 50 ppm de soufre d'ici la fin de 2004 et que tous les nouveaux véhicules devront, dès 2005, être aux normes en utilisant un carburant d'une teneur en soufre inférieure d'au moins 50 % au niveau qui avait d'abord été adopté. L'intention évidente est de veiller à ce que tous les nouveaux véhicules diesel soient équipés après 2004 d'un filtre diesel à particules.

## *Modification de la législation concernant les NOx*

La législation sur le NOx est en vigueur depuis plus de dix ans. Elle a pour objet essentiel d'interdire l'utilisation de vieux camions dans les zones hautement polluées de Tokyo et d'Osaka. Cette législation sera désormais modifiée de manière à couvrir également la réduction des MP. En résumé, à Osaka et Tokyo, la limitation des NOx sera étendue aux véhicules de passagers ainsi qu'aux camions. En outre, et c'est là un fait de plus grande importance, une nouvelle disposition concernant les MP sera ajoutée pour les villes de Nagoya, Tokyo et Osaka. Tous les camions de moins de 3.5 tonnes vendus dans ces villes doivent être conformes aux normes existantes, qui sont "extrêmement strictes". Si l'interprétation donnée de cette disposition est que les véhicules diesel doivent être conformes aux normes applicables à l'essence, il en résultera effectivement une interdiction des véhicules utilitaires légers fonctionnant au diesel.

## **CONFERENCES FUTURES**

### **“ EAEC European Automotive Congress – Europe & the Second Century of Auto-Mobility”**

Du 18 au 20 juin 2001, Bratislava, Slovaquie

Pour plus de renseignements, s'adresser à: SIA, tél: +33 1 41 93 70, fax: +33 1 41 93 79. <http://www.saits.sjf.stuba.sk/>

### **6<sup>th</sup> Italian Seminar on Catalysts “Fundamentals and Application to Environmental Problems”**

Du 18 au 23 juin 2001, Grado, Italie

Pour plus de renseignements, consulter <http://www.dsch.univ.trieste.it/>

### **“Engine 2001 Conference”**

Du 19 au 21 juin 2001, Foire de Stuttgart

Pour plus de renseignements, consulter <http://www.ukintpress.com/engine/expo> ou appeler Mark Fenner: tél: +44 1306 877411 ou E-mail <mailto:expo@ukintpress.com>

*Les sessions porteront sur le sujet suivant: “Réduction des émissions: Euro IV et au-delà – Les convertisseurs catalytiques du 21<sup>ème</sup> siècle, les filtres de NOx, la réduction des particules ....”*

### **5<sup>th</sup> Automotive News Conference**

Du 24 au 26 juin 2001, Hilton Hotel, Prague

Pour les renseignements et l'enregistrement, consulter:

<http://www.networkevents.co.uk/events/index.htm>

### **“SIMEA 2001”**

Du 26 au 28 juin 2001, São Paulo, Brésil

Pour plus de renseignements, s'adresser à AEA Brazil, E-mail: [simea@aea.org.br](mailto:simea@aea.org.br) Web: [www.aea.org.br](http://www.aea.org.br)

*Couvre toute une série de sujets du secteur automobile, y compris le problème des émissions.*

### **“World Bus & Clean Fuel Exp 2001”**

Du 31 juillet au 2 août 2001, San Diego

Pour plus de renseignements, consulter: <http://www.iqpc.com/1575a>

### **“Hart World Fuels Conference” – Latin America & Caribbean**

Du 13 au 15 août 2001, Rio de Janeiro, Brésil

Pour plus de renseignements, consulter: [www.chemweek.com](http://www.chemweek.com)

### **2001 SAE Future Transportation Technology Conference**

Du 20 au 22 août 2001, Hilton-Costa Mesa, Californie

Pour plus de renseignements, consulter: <http://www.sae.org/calendar/ftt/cfp01.pdf>

### **Seventh Grove Fuel Cell Symposium**

Du 11 au 13 septembre 2001, QE II Conference Centre, Londres

Pour plus de renseignements, consulter: [www.grovesfuelcell.com](http://www.grovesfuelcell.com)

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

Du 19 au 20 septembre 2001, Karlsruhe, Allemagne

Pour plus de renseignements sur le Congrès, consulter [www.prosper.ttk.de](http://www.prosper.ttk.de) . Appel de documents par E-mail: [Colin.Jefferson@uwe.ac.uk](mailto:Colin.Jefferson@uwe.ac.uk)

*Les sujets sont notamment les véhicules hybrides, les systèmes à niveau faible ou nul d'émissions, les moteurs propres et consommant peu, les piles à combustible.*

## **MACC 2001 "Aspects matériels des convertisseurs catalytiques"**

Du 3 au 4 octobre 2001, ICM, Munich

Pour plus de renseignements, consulter [www.macc.dgm.de](http://www.macc.dgm.de)

*Couvre tous les aspects matériels de la performance et de la durée de vie des convertisseurs catalytiques.*

## **International Commercial Powertrain Conference "Synergy for Progress"**

Du 18 au 19 octobre 2001, Académie des Sciences, Budapest

Pour plus de renseignements, s'adresser à AVL, fax: +43 316 351314, E-mail: [event@avl.com](mailto:event@avl.com)

## **SAE International Truck & Bus Meeting & Exhibition**

Du 12 au 14 novembre 2001, Chicago

Pour plus de renseignements, consulter [www.sae.org/truck](http://www.sae.org/truck)

*Couvre la réduction des émissions et les essais en la matière.*

## **"Spark Ignition Engine, Transmissions, Hybrid Applications: New Developments?"**

Du 13 au 14 novembre 2001, Paris

Pour plus de renseignements, consulter SIA on: [www.sia.fr](http://www.sia.fr)

*Couvre des sujets concernant les émissions. Prière d'envoyer des documents.- Réponses attendues d'ici le 18 juin.*

## **3<sup>rd</sup> International Conference on Health Effects of Vehicle Emissions**

Le 28-28 novembre 2001, Hilton Birmingham Metropole, NEC Birmingham, Royaume-Uni

Pour toutes informations, s'adresser à Frances Webb, PennWell Global Energy Group, tél: + 44(0) 1628 810562, fax: + 44(0) 1628 810762, E-mail: [francesw@pennwell.com](mailto:francesw@pennwell.com)

## **"FISITA 2002 - World Automotive Congress"**

Du 2 au 7 juin 2002, Helsinki

Pour plus de renseignements, s'adresser à FISITA : [www.fisita2002.com](http://www.fisita2002.com)

*Le sujet du Congrès sera notamment: l'environnement, la nouvelle génération de véhicules; politique & réglementation.*