

# N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

**Mars – Avril 2003**

## ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

<b>EUROPE</b> .....	<b>2</b>
1. Enfin un accord de l'Union Européenne sur l'encadrement des taxes .....	2
2. Le Royaume-Uni pousse l'Union Européenne à une réduction de 60% des émissions de CO <sub>2</sub> .....	2
3. Le plan d'action pour les technologies de l'environnement .....	2
4. Un rapport dit que la pollution de l'air en France diminue mais que les émissions des véhicules demeurent un problème .....	3
5. Le sommet franco-allemand pousse à de nouvelles réglementations au sein de l'Union Européenne .....	3
6. La pollution urbaine met encore la Suède dans une position critique .....	4
7. Une scientifique de l'environnement nommée à la tête de l'Agence Européenne de l'Environnement .....	4
8. Le Parlement et le Conseil de l'Union Européenne trouvent un accord sur les bateaux de plaisance .....	4
9. La Directive carburants est publiée .....	5
10. Les directives sur les tests d'aptitude à rouler des véhicules sont publiées .....	5
11. Des hauts niveaux de NO <sub>2</sub> et de benzène dans la région parisienne .....	6
12. L'Italie étend son programme d'incitations pour encourager les ventes de véhicules propres .....	6
13. La DG Environnement souligne les priorités pour 2003 .....	7
14. L'attitude des européens envers l'environnement .....	7
<b>AMERIQUE du NORD</b> .....	<b>8</b>
15. Le CARB propose des mesures de contrôle des particules diesel sur les flottes de véhicules .....	8
16. L'EPA publie la proposition Tier 4 pour les moteurs non routiers .....	8
17. Le Canada propose de nouvelles règles pour le contrôle des émissions des petits moteurs .....	9
<b>ASIE-PACIFIQUE</b> .....	<b>10</b>
18. Shanghai adopte les standards Euro II d'émissions des véhicules .....	10
19. Le Japon envisage d'instituer une taxe environnementale en 2005 .....	10
20. Le secteur automobile australien fixe des objectifs pour réduire la consommation .....	11
21. Le ministère sud-coréen prêt à lever l'interdiction frappant les voitures à moteurs diesel en 2005 .....	11
<b>FUTURES CONFERENCES</b> .....	<b>12</b>

Pour tous renseignements, veuillez contacter :  
**ASSOCIATION FOR EMISSIONS CONTROL BY CATALYST**  
Avenue de Tervueren 100, B-1040 Bruxelles  
Tel: + 32 2 743.24.90, Fax: + 32 2 743.24.99  
Email: [info@aecc.be](mailto:info@aecc.be), Web: <http://www.aecc.be>

## **EUROPE**

### **1. Enfin un accord de l'Union Européenne sur l'encadrement des taxes**

Les ministres des finances de l'Union Européenne ont finalement abouti à un accord politique sur une proposition de cadre commun pour la taxation de l'énergie. Ce cadre est perçu comme un élément clé dans les politiques de l'Union Européenne sur le changement climatique. Des taxes minima harmonisées aboutiront à une réduction des distorsions de concurrence entre les états de l'Union Européenne et entre les produits énergétiques. La signification de la proposition en termes de politique énergétique est qu'elle offre une base aux états de l'Union Européenne pour l'augmentation collective des prix de l'énergie avec le temps, offrant ainsi des encouragements à une utilisation plus efficace de l'énergie.

L'accord entre les ministres doit être voté par le Parlement Européen avant d'être formellement adopté ; cependant les députés du Parlement Européen n'ont qu'une voix consultative sur la directive, comme sur tout ce qui concerne les questions relatives aux taxes, l'accord peut donc raisonnablement être considéré comme virtuellement acquis.

### **2. Le Royaume-Uni pousse l'Union Européenne à une réduction de 60% des émissions de CO<sub>2</sub>**

Le Royaume-Uni a publié un manifeste sur le changement climatique, s'engageant à une réduction des émissions de dioxyde de carbone de 60% à l'horizon 2050 et demandant – avec le soutien de la Suède – aux autres états de l'Union Européenne de faire de même. L'objectif de réduction des émissions de 60% affiché par le Royaume-Uni est de loin le plus ambitieux adopté par

une nation industrielle et pourrait avoir un impact considérable dans les débats sur les prochains objectifs en termes d'émissions dans le cadre du protocole de Kyoto des Nations Unies.

En se basant sur un plan d'action de l'Union Européenne sur les technologies de l'environnement qui devrait être prochainement publié par la Commission (voir point suivant), les premiers ministres du Royaume-Uni et de la Suède demandent une série de nouvelles mesures. Elles comprennent de nouveaux objectifs nationaux pour dynamiser les énergies renouvelables, un travail continu au travers de toute l'Union Européenne pour accroître l'efficacité énergétique, le développement d'une stratégie pour l'établissement d'une infrastructure sur l'ensemble de l'Union Européenne pour les carburants routiers alternatifs et le développement d'un système global européen de classification des voitures et camions dès 2005 avec pour objectif d'accroître leurs efficacités à l'horizon 2010.

### **3. Le plan d'action pour les technologies de l'environnement**

En mars la Commission a rendu publique une communication intitulée «Développons un plan d'action pour les technologies de l'Environnement» afin de présenter le processus mis au point pour la consultation des parties concernées ainsi que les premiers résultats du travail entrepris. La Commission entend finaliser un plan d'action pour les technologies de l'environnement d'ici la fin de cette année, ce plan devant inclure une identification plus complète des technologies prometteuses, des obstacles et des actions à engager. Un site Web a été ouvert afin de faciliter la communication avec les partenaires et de les impliquer dans la préparation du plan d'action.

#### **4. Un rapport dit que la pollution de l'air en France diminue mais que les émissions des véhicules demeurent un problème**

La pollution de l'air poursuit sur sa tendance à décroître en France en 2002, avec des réductions importantes pour tous les polluants réglementés, selon un rapport rendu public le 27 février par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. Cependant le rapport intitulé «L'évolution de la qualité de l'air en France» dit aussi que plus doit être fait pour réduire les émissions dues aux véhicules et pour la pollution dans quelques grandes zones industrielles.

Le rapport cite des diminutions importantes pour ce qui concerne les oxydes d'azote, avec les concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en décroissance d'environ 20% sur les six dernières années dans la plupart des grandes villes françaises. Cependant les autoroutes et les autres zones de trafic intense dans les grandes agglomérations comme Paris, Lyon et Marseille sont les seules exceptions à la réduction du NO<sub>2</sub>, selon le rapport, qui note également que ces villes n'ont pas respecté les objectifs nationaux ni ceux de l'Union Européenne.

Le rapport dit que l'élimination du plomb du carburant standard à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000 a contribué à diminuer de 3 ordres de grandeur la concentration du plomb dans l'air.

Le rapport permet de mieux apprécier les efforts en cours pour améliorer le contrôle et donc réduire les émissions de particules fines et de benzène, les décrivant comme étant deux des autres priorités du gouvernement.

Le gouvernement dit que les résultats des opérations de contrôle indiquent le succès du

travail en cours mais soulignent également le besoin de continuer les efforts pour réduire la pollution de l'air que ce soit par l'industrie, les incinérateurs d'ordures municipaux, les installations de chauffage urbain ou les véhicules.

Parmi les jalons que la France s'est imposée on peut noter les exigences de l'Union Européenne de réduire de moitié dès 2005 les émissions des nouveaux véhicules et de satisfaire aux obligations des traités internationaux dans le cadre des amendements de la Convention de 1979 sur la pollution transfrontalière de l'air à long terme afin de réduire toute une série d'émissions polluantes de 40% sur la période 2001-2010.

#### **5. Le sommet franco-allemand pousse à de nouvelles réglementations au sein de l'Union Européenne**

L'Allemagne et la France ont engagé, lors d'un sommet tenu à Potsdam entre le ministre allemand de l'environnement Jürgen Trittin et son homologue français Roselyne Bachelot, une campagne solidaire pour obtenir l'accord de l'Union Européenne sur des initiatives en faveur de la protection de l'environnement.

Ces initiatives comprennent des règles plus sévères sur les émissions des moteurs diesel et les deux ministres ont dit qu'ils pousseraient pour une législation imposant des standards d'émissions plus sévères devant entrer en vigueur au plus tard en 2010. Selon les standards Euro IV, les voitures diesel peuvent émettre jusqu'à 0,25 grammes d'oxydes d'azote et 0,025 grammes de particules par kilomètre. L'initiative franco-allemande tend à définir pour le futur un standard Euro V encore plus sévère, mais le ministre Trittin n'a pas

spécifié combien plus stricte devait être la nouvelle génération de standards d'émissions.

En Allemagne, une alliance, nommée «Pas de diesel sans filtre», constituée de groupes environnementalistes, un club alternatif de motoristes et l'agence fédérale de l'environnement (Umweltbundesamt), a milité depuis novembre dernier pour l'usage systématique de filtres à particules (suies) sur les voitures diesel. Les constructeurs automobiles français ont été les leaders de la technologie du filtre à particules selon l'alliance. Peugeot et Citroën offrent déjà un certain nombre de modèles de véhicules diesel avec filtres à particules. Lors du récent salon de l'auto de Genève, Renault a annoncé qu'ils introduiront en Europe, pendant le second trimestre de 2003, des véhicules diesel équipés d'un nouveau système de filtre à particules. Le ministre Trittin a dit que les solutions technologiques existantes pouvaient permettre de réduire les émissions actuelles de particules et d'oxydes d'azote de 99% et qu'environ 270 000 voitures diesel circulant sur les routes allemandes étaient équipées de filtres à particules et satisfaisaient déjà aux standards d'émissions les plus sévères. Il a dit qu'il était impératif que des standards plus sévères soient définis dès maintenant officiellement par l'Union Européenne comme un standard Euro V afin de permettre à l'Allemagne de commencer à mettre en place des incitations fiscales facilitant une mise en place anticipée.

## **6. La pollution urbaine met encore la Suède dans une position critique**

Malgré des progrès rapides dans la réduction des émissions depuis le milieu des années 80, la qualité de l'air dans les villes de Suède et autres zones en construction est

encore si mauvaise qu'elle constitue un risque pour la santé publique, selon une annonce de l'agence suédoise de la protection de l'environnement. En conséquence «des milliers de personnes ont des problèmes respiratoires, d'autres maladies sont aggravées et un nombre non connu meure chaque année», selon une affirmation faite par l'agence. Dans «bien plus de la moitié» des 46 municipalités prises en compte dans l'étude l'hiver dernier, les mesures de particules et de benzène ont dépassé les seuils tolérables. Les oxydes d'azote ont également été une cause de soucis dans les plus grandes villes.

L'agence conclut que le taux d'amélioration qui s'était accéléré pendant les années 80, grâce à des mesures comme l'installation des pots catalytiques s'est maintenant stabilisé tandis que le volume du trafic a continué d'augmenter.

## **7. Une scientifique de l'environnement nommée à la tête de l'Agence Européenne de l'Environnement**

L'Agence Européenne de l'Environnement a choisi Jacqueline McGlade pour être le nouveau directeur exécutif de l'agence. Elle a été engagée pour une période de cinq ans et devrait prendre ses fonctions au 1<sup>er</sup> juin.

McGlade, une scientifique de l'environnement, est actuellement professeur en information de l'environnement à l'University College de Londres.

## **8. Le Parlement et le Conseil de l'Union Européenne trouvent un accord sur les bateaux de plaisance**

Le Conseil et le Parlement Européen, dans le cadre de la procédure de codécision, ont trouvé un accord, à la mi-mars, sur le projet de directive concernant la navigation de

plaisance. L'accord doit être ratifié par le Parlement Européen (à la majorité absolue) et par le Conseil (selon la procédure de la majorité qualifiée) pour que la directive soit définitivement adoptée.

La directive proposée inclut des exigences de design et de construction pour les bateaux privés et réglemente le bruit et les émissions produites par les moteurs de propulsion pour les bateaux de loisirs et les embarcations privées qui n'étaient pas couverts par la directive précédente (94/25/EC). De plus elle fixe des valeurs limites pour les émissions de polluants : monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC), oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et particules.

Le Conseil a adopté sa position commune le 22 avril 2002.

Les questions principales réglées par la conciliation concernent :

- Les exemptions pour les bateaux construits pour son propre usage et les répliques privées basées sur un plan d'avant 1950.
- Il est demandé à la Commission de soumettre avant le 31 décembre 2006 un rapport sur les possibilités d'améliorations ultérieures des caractéristiques environnementales des moteurs et des bénéfices possibles d'un système de contrôle en service comparable à la surveillance technique annuelle des voitures.
- Un comité de réglementation assistera la Commission, au vu de l'évolution de la connaissance technique et des nouvelles évidences scientifiques, pour les questions relatives aux carburants de référence et les méthodes standardisées utilisées pour les tests de bruit et d'émissions à l'échappement.

- Une exception du champ de la directive pour ce qui concerne le design et la construction a été accordée aux bateaux propulsés à la vapeur.
- La transposition dans les lois nationales devra être effective au 30 juin 2004 pour application dans les états membres à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

## **9. La Directive carburants est publiée**

La nouvelle directive européenne 2003/17/EC sur la qualité de l'essence et des carburants diesel (amendant la directive 98/70/EC) a été publiée à la fin mars. Celle-ci introduit les carburants à zéro de soufre sur le marché européen au 1<sup>er</sup> janvier 2005 avec une disponibilité totale sur le marché à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009. Un processus de revue par la Commission (incluant une revue de la date à compter de laquelle le carburant diesel contenant plus de 10 ppm de soufre sera interdit à la vente, d'autres paramètres carburant, des exigences pour les biocarburants, l'influence des additifs métalliques sur le contrôle des émissions et la qualité des carburants diesel non routiers) devra être mené à terme pour la fin 2005 et complètera cette réglementation.

## **10. Les directives sur les tests d'aptitude à rouler des véhicules sont publiées**

Deux nouvelles directives (2003/26/EC et 2003/27/EC) sur les tests d'aptitude à rouler des véhicules à moteurs ont été publiées au Journal Officiel en avril.

La Directive 2003/27/EC définit des nouvelles valeurs limites pour les tests spécifiés dans la directive 96/96/EC qui sont mis en œuvre lors des inspections périodiques des véhicules à moteurs à essence ou diesel pour garantir que les

émissions restent dans le cadre de limites acceptables. La nouvelle directive précise les tests d'émissions lors du ralenti moteur et du ralenti rapide et les points à vérifier pour assurer un bon maintien de la richesse lambda et des opérations du système de contrôle embarqué, lorsqu'approprié.

La Directive 2003/26/EC ajoute des exigences identiques à celles de la Directive 2000/30/EC qui mettait en place les contrôles «inopinés» sur le bord des routes pour les véhicules commerciaux transportant des personnes ou du fret.

## **11. Des hauts niveaux de NO<sub>2</sub> et de benzène dans la région parisienne**

Airparif, l'agence française de surveillance de la qualité de l'air, a publié un rapport disant que 60% des résidents de l'agglomération parisienne respirent de l'air de qualité non satisfaisante. L'agence dit que les autorités doivent prendre des mesures immédiates pour réduire la pollution par le dioxyde d'azote et par le benzène de 50 à 80% si le gouvernement souhaite voir la qualité de l'air être conforme aux normes sanitaires dans toute la région.

Les nouvelles données de Airparif ont été recueillies pendant les trois dernières années comme une contribution au projet Résolution pour la Vie qui mesure et tente de mieux apprécier la qualité de l'air dans des zones fortement polluées comme Dublin, Madrid, Paris et Rome. Le projet est un effort coopératif de recherche financé conjointement par la Commission Européenne et les gouvernements espagnols, français, irlandais et italiens dans le cadre de la directive 96/62 de l'Union Européenne sur la détermination et le maintien de la qualité de l'air ambiant, qui demande à tous

les états membres de l'Union Européenne de mesurer la pollution de l'air.

La pollution moyenne annuelle par le dioxyde d'azote, qui a été mise en évidence, dépasse les normes de la France et de l'Organisation Mondiale de la Santé, qui sont de 40 microgrammes par mètre cube d'air, dans les zones résidentielles et commerciales concernant 40% de la population totale, selon Airparif.

Les niveaux de la pollution moyenne annuelle par le benzène dépassent la norme française de 2 microgrammes par mètre cube d'air dans les zones résidentielles et commerciales concernant 20% additionnels de la population.

Airparif dit que l'utilisation des véhicules est responsable de plus de la moitié de toutes les émissions de NO<sub>2</sub> et d'une fraction importante des émissions de benzène.

## **12. L'Italie étend son programme d'incitations pour encourager les ventes de véhicules propres**

Le gouvernement italien a dit le 4 avril qu'il allait réactiver et étendre un ensemble d'incitations qui ont eu un grand succès auprès des acheteurs de véhicules amis de l'environnement, à compter du 15 avril. Les incitations devaient initialement prendre fin avec l'année 2002 mais avaient été étendues jusqu'à la fin de mars. Les incitations ont eu du succès débouchant sur une augmentation de 19% dans les ventes de véhicules neufs l'année dernière par rapport à 2001 et à un accroissement de 40% des ventes des véhicules «verts» sur la même période. Dans une déclaration, le ministre de l'Industrie dit que les incitations seront encore plus généreuses que dans le schéma précédent.

Les voitures sont éligibles aux rabais de taxes si elles ont des moteurs plus petits ou

plus efficaces ou utilisent une technologie hybride quelconque.

### **13. La DG Environnement souligne les priorités pour 2003**

La Direction Générale Environnement de la Commission Européenne porte une attention accrue à la mise en œuvre complète des lois européennes existantes, selon son plan de management 2003. Le plan définit les priorités majeures dans le cadre des objectifs stratégiques du 6<sup>ème</sup> plan d'action environnementale de l'Union Européenne qui se déroulera jusqu'en 2012. Il promet la réalisation de 28 initiatives en 2003. La plupart d'entre elles font déjà partie du programme de travail complet de la Commission pour 2003, tel que publié l'automne dernier. Il concerne aussi une liste de 6 rapports devant être publiés cette année et évaluant la mise en œuvre de politiques environnementales ou de directives existantes de l'Union Européenne.

Parmi les activités liées aux véhicules à moteurs on peut noter:

*Communication sur les buts environnementaux concernant le transport*

Une évaluation des progrès en fonction des objectifs sur les effets du transport sur l'environnement.

*Communication sur les futures technologies pour des véhicules plus propres*

Une réponse à la résolution du Conseil qui a fait suite au rapport sur «Auto-Oil II». La résolution appelait la Commission à poursuivre en faisant un inventaire des technologies de véhicules du futur afin d'aider à la définition des priorités.

*Proposition sur un mécanisme de suivi pour le transport et l'environnement (TERM = Transport & Environment Reporting Mechanism)*

Dans le but d'améliorer les statistiques, accroître le rôle de TERM dans les prises de décisions politiques et institutionnaliser le financement.

D'autres propositions en préparation pour 2003 concernent des Communications sur les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> par les véhicules commerciaux et sur une stratégie pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et le 2<sup>ème</sup> rapport d'avancement sur le programme de la Commission Européenne sur le changement climatique.

En complément la Commissaire Européenne à l'Environnement, Margot Wallström, a annoncé, lors de la journée mondiale de la santé le 7 avril, que la Commission devrait présenter prochainement une stratégie communautaire spécifique sur l'environnement et la santé. En 2004 elle devra être adoptée par les ministres européens de la santé comme un plan d'action en Europe pour l'environnement et la santé des enfants (CEHAPE = Children's Environment and Health Action Plan for Europe) lors de la 4<sup>ème</sup> conférence ministérielle de l'OMS sur l'environnement et la santé à Budapest. Selon l'OMS, entre les années 70 et les années 90, le développement des symptômes de l'asthme a progressé de 200% chez l'enfant.

### **14. L'attitude des européens envers l'environnement**

La Commissaire Wallström a présenté les résultats d'une enquête d'opinion Eurobaromètre intitulée «L'attitude des européens envers l'environnement». Les résultats, sur un échantillon de 16 000 citoyens de l'Union Européenne, montrent que, tandis que les questions d'environnement restent en tête des priorités, les opinions ont évolué pour ce qui

concerne les causes principales de la pollution et sur les actions à mener.

Tandis que les désastres causés par l'homme sont en tête de liste, des problèmes plus traditionnellement perçus, comme la pollution de l'air, les désastres naturels, la pollution de l'eau et l'élimination des forêts humides tropicales préoccupent toujours beaucoup d'européens et ont obtenu entre 41% et 44% des réponses. Quand on en vient à parler des mesures à mettre en œuvre, 48% expriment une préférence pour des réglementations plus sévères et une application plus stricte de celles-ci et 33% des européens voient maintenant l'Union Européenne comme étant le meilleur niveau opérationnel pour prendre des décisions sur la protection de l'environnement.

## **AMERIQUE du NORD**

### **15. Le CARB propose des mesures de contrôle des particules diesel sur les flottes de véhicules**

Des projets de réglementations pour rendre obligatoires les mesures de contrôle des particules diesel ont été publiées par le CARB en février dernier s'appliquant aux flottes possédées et exploitées par le secteur public. Ces projets de réglementation constituent la troisième série de règles applicables aux flottes et sont considérés par le CARB comme partie intégrante de leur vaste programme de contrôle des risques associés au diesel. Le CARB avait précédemment adopté des réglementations applicables aux mesures de contrôle des particules diesel pour les bus urbains en octobre 2002 et a prévu de finaliser la réglementation concernant les mesures de contrôle des particules diesel pour les flottes de camions de propreté en mai 2003. La proposition de mesures pour le contrôle pour les flottes possédées et opérées par le secteur

public couvre tous les modèles (des années 1960 à 2006) de véhicules à gros moteur diesel ayant un poids total en charge de 14 000 lb (6,4 tonnes), possédés, utilisés ou loués pour utilisation par les municipalités. Les projets de réglementations concernant les flottes municipales s'inspirent des réglementations proposées pour les véhicules de propreté en cela que les propriétaires doivent choisir entre trois options de meilleures technologies disponibles:

- remplacer ou re-motoriser par un moteur diesel certifié au niveau de PM 0,01 g/bhp-hr,
- remplacer ou re-motoriser par un moteur à carburant alternatif certifié pour le niveau minimum de PM, ou
- installer la stratégie de contrôle des émissions diesel vérifiée de plus haut niveau disponible pour ce moteur.

Les propriétaires de flottes devront utiliser un carburant diesel à très bas taux de soufre pour ces véhicules à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

### **16. L'EPA publie la proposition Tier 4 pour les moteurs non routiers**

L'EPA a publié sa proposition attendue de longue date sur le contrôle des moteurs et des carburants non routiers. Parce que ces véhicules, moteurs et carburants ont fait jusqu'à maintenant l'objet de bien peu de contrôles et parce qu'on espère que l'EPA imposera des contrôles similaires à ceux imposés aux véhicules routiers, on espère que cette réglementation offrira des bénéfices globaux plus importants qu'aucune autre règle concernant les sources mobiles de pollution.

La proposition va concerner différents standards pour à la fois les particules (PM) et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) applicables à différents domaines de puissance des moteurs sur toute la période allant de 2008 à 2014. La proposition réclame une réduction supérieure à 90% à la fois pour les émissions de particules (PM) et pour les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) par rapport aux niveaux d'émissions actuels de la plupart des véhicules et matériels utilisés dans la construction, l'agriculture et l'industrie. D'autres catégories de moteurs diesel non routiers devront réduire leurs émissions de PM dans un premier temps de 50%, étape qui sera ultérieurement suivie par des réductions additionnelles. La proposition demandera également que le carburant diesel vendu pour utilisation par des moteurs non routiers contienne moins de soufre qu'actuellement, le contenu actuel peut aller jusqu'à 3 000 ppm, ce contenu devra être réduit à 500 ppm en 2007 et à 15 ppm en 2010.

Il est attendu que ces standards provoquent une dissémination de catalyseurs d'oxydation diesel, de filtres à particules et de pièges à NO<sub>x</sub> selon le schéma suivant :

- 2008 – standards provisoires pour les PM avec utilisation de catalyseurs d'oxydation diesel pour les moteurs de moins de 75 chevaux (56 kW)
- 2011-2013 – standards de PM avec utilisation de filtres pour les moteurs de plus de 25 chevaux (19 kW)
- 2011-2014 – standards pour les NO<sub>x</sub> avec utilisation des pièges à NO<sub>x</sub> pour les moteurs de plus de 75 chevaux (56 kW)
- revue technique en 2007 qui examinera l'utilisation des pièges à particules pour les moteurs <25 chevaux et les pièges à

NO<sub>x</sub> pour les moteurs <75 chevaux (56 kW)

- un engagement de l'EPA de proposer une règle provisoire pour les locomotives et les moteurs marins au printemps 2004, la règle fédérale étant mise en place en 2007
- un programme ABT (Averaging, Banking and Trading) basé sur les règles existantes pour les véhicules non routiers Tier 2/3 et HD 2007
- un programme sur la flexibilité des fabricants d'équipements basé sur les règles existantes pour les véhicules non routiers Tier 2/3

## **17. Le Canada propose de nouvelles règles pour le contrôle des émissions des petits moteurs**

Les réglementations proposées pour réduire les émissions des petits moteurs à essence utilisés sur les équipements tels que tondeuses à gazon, tronçonneuses et souffleuses à neige vont concerner les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants des moteurs non routiers, selon une déclaration de Environnement Canada faite le 29 mars. Les réglementations des émissions des petits moteurs non routiers à allumage commandé seront harmonisées avec les standards de l'agence de la protection de l'environnement des USA (EPA) pour les petits moteurs à allumage commandé et entrera en vigueur pour les moteurs dès 2005 et au-delà.

Les réglementations devraient permettre de réduire ou de contrôler les émissions d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote, de monoxyde de carbone et toute une série de substances toxiques, y compris les composés organiques volatiles.

Bien qu'aucune réglementation ne soit aujourd'hui en place, des accords de concertation ont été établis depuis 1999-2000

entre Environnement Canada et 19 producteurs de machines ou de moteurs portables. Sous le couvert de ces accords, les compagnies impliquées ont volontairement fourni des petits moteurs à allumage commandé capables de satisfaire la phase 1 des standards d'émissions de l'US EPA.

Les réglementations proposées s'appliquent aux fabricants, distributeurs ou importateurs de gammes de petits moteurs ou équipements à allumage commandé et concernent les machines pour les pelouses et le jardinage, telles que taille-haies, débroussailleuses, tondeuses à gazon, tracteurs de jardinage et souffleuses à neige, les petits équipements industriels tels que générateurs d'appoint, postes de soudage et nettoyeurs à haute pression et les petits équipements forestiers tels que les tronçonneuses, les machines à fendre les bûches et les broyeurs.

L'évaluation analytique de l'impact de telles mesures établit des projections avec des réductions sensibles des émissions des petits moteurs en 2025 comme résultat de la mise en œuvre des réglementations proposées :

Hydrocarbures	46,9%
NO <sub>x</sub>	20,1%
CO	0,7%
Dioxyde de carbone	8,9%
Acétaldéhyde	48,6%
Acroléine	48,5%
Benzène	44,7%
1,3-butadiène	45,8%
Formaldéhyde	48,2%
PM10	3,3%

## ASIE-PACIFIQUE

### 18. Shanghai adopte les standards Euro II d'émissions des véhicules

Shanghai a commencé à utiliser un nouvel ensemble de standards pour les émissions des voitures à partir du 1<sup>er</sup> mars, ensemble bâti sur

le modèle des standards pour véhicules motorisés Euro II. Les règles vont s'appliquer aux véhicules légers en service dans la ville. Les nouvelles voitures devront passer des tests d'émissions et celles qui ne satisferont pas aux normes plus sévères ne seront pas autorisées à circuler, selon le bureau de la protection de l'environnement de Shanghai.

Les standards Euro II, définis par la directive 94/12/EEC, limitent les émissions de monoxyde de carbone à 2,2 grammes par km et les hydrocarbures plus les oxydes d'azote à 0,5 grammes par km. En 2004, c'est l'ensemble de la Chine qui devrait adopter les nouveaux standards d'émissions.

Pékin est passé aux règles d'émissions des voitures Euro II au 1<sup>er</sup> janvier, dans le cadre de ses efforts pour réduire la pollution de l'air avant les jeux olympiques de 2008. Shanghai, qui a récemment gagné le droit d'accueillir l'Exposition Universelle de 2010, lui emboîte le pas.

Les nouveaux standards vont s'appliquer en premier lieu aux plus petites voitures particulières et seront étendus ultérieurement aux plus gros véhicules, disent les officiels de la ville. Aucun objectif de date n'a été mentionné concernant l'application aux plus gros véhicules.

### 19. Le Japon envisage d'instituer une taxe environnementale en 2005

Le ministère japonais de l'Environnement a annoncé des plans pour introduire des taxes environnementales en 2005 et pour engager des discussions avec les autres ministères et le parti démocratique libéral cet été.

Le ministère a ensuite demandé la constitution d'un groupe d'études ad hoc au sein de son organe de consultation essentiel, le comité central de l'environnement, pour commencer les délibérations sur les détails d'une taxe environnementale. Le groupe travaillera

jusqu'en juillet sur des questions comme les niveaux de la taxe et l'utilisation des recettes avant de procéder à des auditions publiques.

## **20. Le secteur automobile australien fixe des objectifs pour réduire la consommation**

L'industrie automobile australienne a révélé des plans pour réduire la consommation de carburant des nouvelles voitures particulières de 18% environ à l'horizon 2010 afin de limiter les émissions de dioxyde de carbone. La Chambre de Commerce Fédérale de l'industrie automobile dit qu'un code de conduite volontaire a défini comme objectif de réduire la quantité de carburant utilisée par les nouvelles voitures à 6,8 litres pour 100 km en 2010, le niveau de 2001 étant de 8,28 litres pour 100 km.

## **21. Le ministère sud-coréen prêt à lever l'interdiction frappant les voitures à moteurs diesel en 2005**

Le ministère de l'Environnement a fait marche arrière sur sa prise de position contre l'utilisation de voitures utilisant le carburant diesel destinées à la vente en Corée du Sud. Selon le ministère de l'Environnement les standards d'émissions pour les voitures diesel seront ajustés sur les standards européens en 2005 et 2006, ouvrant ainsi la porte aux fabricants d'automobiles qui voudront vendre des voitures à moteurs diesel en Corée du Sud. Les standards actuels sud-coréens, mis en place en octobre 2000, sont établis à un niveau tellement sévères qu'ils sont inaccessibles aux technologies actuelles disponibles pour les moteurs et les carburants diesel ; il s'agit donc d'une interdiction de fait des voitures utilisant le carburant diesel.

La pollution de l'air à Séoul est la pire parmi les pays de l'Organisation de Coopération Economique et de Développement (OCDE), selon le ministère de l'Environnement, qui

ajoute que les émissions de particules (PM) ont été mesurées au niveau de 71 microgrammes par mètre cube à la fin de 2001. La pollution de Séoul par le dioxyde d'azote était alors de 0,037 ppm, se situant en troisième position derrière Moscou avec 0,058 ppm et Bratislava avec 0,047 ppm.

## **FUTURES CONFERENCES**

### **Symposium ‘Keramik im Fahrzeugbau’**

6-7 May 2003, Mercedes Forum Stuttgart

Anmeldung an +49 2203 966480 oder an [info@dkg.de](mailto:info@dkg.de)

*Eine veranstaltung des Fachausschusses Werkstoffanwendung der Deutschen Keramischen Gesellschaft e.V.*

### **24th International Vienna Motor Symposium**

15-16 May 2003, Conference Center Hofburg, Vienna, Austria

Details from: <http://www.oevk.at>

*The symposium will cover Latest Results in Worldwide Engine Development, Future Legislation, New Engines and Fuels, Components, Electronics, Drive Train.*

### **Hart World’s Fuel Conference - Europe**

19-21 May 2003, Brussels

Details from Tim Lloyd Wright at +46 31 971448, [tim@timlloydwright.com](mailto:tim@timlloydwright.com)

*European refining and automotive issues.*

### **Joint JSAE/SAE International Fuels and Lubricants Symposium**

19-22 May 2003, Yokohama, Japan

Details from: <http://jsae.or.jp/intconf/>

*With the participation of European industry. Programme includes Combustion, Emissions, Lubricants and Fuels*

### **Engine Expo 2003**

3-5 June 2003, Messe Stuttgart, Germany

Details from: <http://www.engine-expo.com/>

*Exhibition covers engine design, testing, components and manufacturing.*

### **9th International Inhalation Symposium Effects of Air Contaminants on the respiratory Tract – Interpretations from Molecules to Meta Analysis**

11-14 June 2003, Hanover, Germany

Sponsored by Fraunhofer Institute and US EPA, National Health and Environmental Effects Research Laboratory

Details from +49 511 5350120, [sekretariat@ita.fhg.de](mailto:sekretariat@ita.fhg.de)

*The symposium is to foster a multidisciplinary approach to solving problems in inhalation toxicology and will focus on particles themselves and on particles as components of complex mixtures of air pollutants.*

### **“Transport and Air Pollution” and “Environment & Transport” – International Scientific Symposia**

16-18 and 19-20 June 2003, Avignon, France

Details from:

[www.inrets.fr/services/services.e.html](http://www.inrets.fr/services/services.e.html)

### **Engine Emissions Measurement**

23-27 June 2003, The University of Leeds, UK

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

More info from:

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

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

7-10 July 2003, Lisbon, Portugal

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

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

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

1-5 September 2003, Lausanne, Switzerland

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

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

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

22-24 October 2003, Brussels

Details from Prof. N Kruse at ULB ([nkruse@ulb.ac.be](mailto:nkruse@ulb.ac.be)) or from CAPoC6 web site:

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

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

## **World Automotive Congress FISITA 2004**

23-27 May 2004, Barcelona, Spain

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

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