

N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Novembre - Décembre 2000

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

EUROPE	2
1. Le Rapporteur, M. Lange, propose de durcir la proposition relative aux émissions des motocycles	2
2. Le Royaume-Uni lance un programme de dépollution et une taxe "verte"	3
3. La Roumanie envisage de limiter la teneur en soufre des carburants diesel..	4
AMERIQUE DU NORD	4
4. L'Agence de protection de l'environnement (EPA) émet le règlement définitif relatif aux émissions des poids lourds et au carburant diesel à faible teneur en soufre	4
ASIE - PACIFIQUE	6
5. Le Comité de la qualité de l'air au Japon recommande d'accélérer la mise en œuvre des normes	6
6. Tokyo continue de faire pression contre les émissions des véhicules à moteur diesel	6
CONFERENCES A VENIR	8

Pour plus d'informations, veuillez contacter:

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

Email: info@aecc.be, Web: <http://www.aecc.be>

Consulter le nouveau site web de l'AECC sous www.aecc.be

EUROPE

1. Le Rapporteur, M. Lange, propose de durcir la proposition relative aux émissions des motocycles

Le Rapporteur du Parlement européen, M. Bernd Lange, a proposé plusieurs modifications à la proposition de l'UE sur les normes applicables aux motocycles.

Les recommandations figurant dans le rapport sont résumées ci-après:

- Les valeurs limites pour 2003 et le cycle d'essai demeurent inchangés
- Pour 2006, M. Lange propose d'appliquer aux motocycles de plus de 150 cm³ le même cycle que pour les véhicules de stade 3. Les valeurs limites proposées sont les suivantes (les valeurs limites facultatives fixées par la commission pour les essais "R40" réalisés moteur tournant sont indiquées entre parenthèses):
CO 2,3 (2,0), HC 0,2 (0,3), NOx 0,15 (0,1) g/km
- Pour les tricycles et les quadricycles, M. Lange introduit les valeurs limites applicables en 2006, notamment en ce qui concerne les matières particulaires (MP) émises par les moteurs diesel, alors que cela ne figurait pas dans la proposition de la Commission.

Le tableau montre les valeurs limites prévues par la proposition de Bernd Lange. Sont également prévues les conditions suivantes:

- Les Etats membres sont tenus d'offrir de mettre en place un dispositif d'incitation fiscale;
- Les Etats membres sont censés promouvoir la mise aux normes ultérieure par le biais d'incitations fiscales;
- A partir de 2006, équiper les motocycles de moins de 150 cm³ d'un système diagnostique embarqué;
- Prescrire une durabilité de 30 000 km/5 ans à partir de 2003; de 50 000 km à partir de 2006;
- Prévoir une clause interdisant les interruptions de cycle
- Les motocycles devront être soumis à la même réduction de CO₂ et aux mêmes prescriptions d'étiquetage que les automobiles.
- La Commission doit soumettre d'ici janvier 2002 des propositions sur la durée de vie utile, sur les normes applicables "en marche" et sur les interruptions de cycle, et faire rapport sur l'évolution du nouveau cycle d'essai applicable à l'échelle mondiale, sur les facteurs de corrélation nécessaires ainsi que sur les progrès réalisés dans le domaine des mesures à bord et des émissions de vapeurs.

	Classe (cc)	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse d'hydrocarbures (HC)	Masse d'oxydes d'azote (NOx)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Valeurs limites applicables aux motocycles (deux-roues) pour l'homologation et la conformité de production				
A (2003)	Toutes classes	5,5	1,2	0,3
B (2006)	I ¹ (≤150)	2,0	0,8	0,2
	II ² (>150)	2,3 (2,0)	0,2 (0,3)	0,15 (0,1)
Valeurs limites applicables aux tricycles et quadricycles pour l'homologation et la conformité de production (allumage positif)				
A (2003)	Toutes classes	7,0	1,5	0,4
B (2006)	I ¹ (≤150)	5,0	1,2	0,3
	II ² (>150)	2,9	0,25	0,2
Valeurs limites applicables aux tricycles et quadricycles pour l'homologation de type et la conformité de production (allumage par compression)				
A (2003)	Toutes classes	2,0	1,0	0,65
		Masse de MP L₄ (g/km)		0,10
B (2006)	I ¹ (≤150)	1,4	0,7	0,45
	II ² (>150)	0,80	0,15	0,65
		Masse de MP L₄ (g/km)		0,07

NB: Dans la proposition de la Commission, les valeurs figurant dans la rangée B sont facultatives et feront l'objet d'incitations fiscales. Les propositions de Bernd Lange figurant à la fois en caractères gras et en italiques ont un caractère obligatoire.

Notes de bas de page:

1. Avec les véhicules d'une cylindrée ≤150 cm³ testés selon le cycle d'essai (pour véhicule) de type I, l'impasse est faite sur les deux premiers cycles complets d'essai de fonctionnement, au cours desquels il n'y a ni collecte ni mesure d'émissions [émissions mesurées depuis le début des essais]
 2. Les valeurs indiquées à la ligne B II pour les véhicules d'une cylindrée supérieure à 150 cm³ sont déterminées à l'aide des essais (pour véhicule) de type I (conformément à la directive 70/220/EEC, telle que modifiée par la directive 98/69/EC (Annexe I, 5,3,1 et Annexe III).
- 2. Le Royaume-Uni lance un programme de dépollution et une taxe "verte"**

Le Département de l'environnement, des transports et de la région du Royaume-Uni a lancé un programme de dépollution d'un montant de 30 millions de livres sterling pour que des véhicules de ville tels que taxis, autobus et camions soient équipés d'équipement anti-pollution, notamment de convertisseurs catalytiques et de filtres à particules.

Ce programme constitue une réponse aux recommandations émanant de l'Equipe spéciale pour des véhicules plus propres, visant à ce que le gouvernement s'attaque au problème de la pollution en s'en prenant aux véhicules existants. Les initiatives déjà approuvées prévoient d'équiper les autobus urbains de filtres à particules, de convertir les taxis londoniens au gaz et d'expérimenter des taxis équipés de convertisseurs catalytiques.

Il serait possible, à l'avenir, d'équiper de tels convertisseurs les voitures âgées circulant en zone urbaine. Ce programme centrera ses activités sur les zones où se posent les problèmes les plus aigus de qualité de l'air, essentiellement dans les conurbations.

Dans un premier temps, les taxis noirs de Londres vont suivre un régime "vert" dans le cadre d'une expérience lancée dans le centre de la capitale par Lord Whitty, Ministre de l'environnement et des transports. Un parc de 12 taxis a été équipé de convertisseurs catalytiques capables de réduire de 25 % les émissions de particules.

Au cours des prochains mois, ils seront surveillés aux fins d'une évaluation de leurs caractéristiques écologiques en régime "arrêt-marche". Si l'expérience est concluante, elle pourrait être étendue, d'autres taxis noirs étant équipés de catalyseurs aussi bien à Londres que dans d'autres grandes villes.

3. La Roumanie envisage de limiter la teneur en soufre des carburants diesel

Le gouvernement roumain a annoncé sa décision de limiter la teneur en soufre des carburants diesel vendus dans l'ensemble du pays, de manière à réduire la pollution conformément aux politiques nationales de protection de l'environnement.

Selon une déclaration du cabinet, les automobilistes pourraient être tenus, à partir de 2005, de n'utiliser que du carburant diesel d'une teneur en soufre inférieure à 0,05 pour cent. Il a indiqué que le carburant diesel vendu actuellement, dont la teneur en soufre est inférieure à 0,2 pour cent, pourra être vendu au détail jusqu'en 2005.

AMERIQUE DU NORD

4. L'Agence de protection de l'environnement (EPA) émet le règlement définitif relatif aux émissions des poids lourds et au carburant diesel à faible teneur en soufre

L'Agence de protection de l'environnement (EPA) a émis, le jeudi 21 décembre, la version définitive du règlement relatif aux normes drastiques concernant les NOx et les matières particulaires émis par les poids lourds ainsi que le carburant diesel à faible teneur en soufre. Les principales dispositions en sont les suivantes:

a. Prescriptions concernant les carburants à faible teneur en soufre

Conformément à la proposition qui a été faite, la teneur maximale de soufre admissible sera ramenée à 15 ppm d'ici au 1^{er} juillet 2006. Dans chaque région du pays, les raffineries seront autorisées à produire, et les points de distribution à vendre, jusqu'à 20 % de leur carburant au niveau actuel (soit 500 ppm au maximum) de manière à minimiser les risques de rupture d'approvisionnement; cette exemption expirera à la fin de 2009, où 100% du carburant devront satisfaire à la norme de 15 ppm. Les petites raffineries, qui fournissent 5% du carburant diesel vendu dans l'ensemble du pays, sont aussi autorisées à différer jusqu'en 2010 la production de carburant à faible teneur en soufre.

b. Normes relatives aux émissions des moteurs de poids lourd

Conformément à la proposition, la norme applicable aux particules, à savoir 0,01 gr. par cheval-vapeur de puissance au

frein/heure, entrera en vigueur en 2007 et sera applicable à 100 % des nouveaux moteurs diesel de poids lourd. La norme proposée pour les NOx, à savoir 0,2 gramme par cheval-vapeur de puissance au frein/heure, sera introduite progressivement selon un calendrier prévoyant que 50% desdits moteurs doivent être conformes à la norme de 0,2 grammes pour chaque année modèle: 2007, 2008 et 2009, puis 100% en 2010.

S'agissant des MP, cette nouvelle norme représente, par rapport à la norme actuellement en vigueur, une réduction de 90 pour cent pour la plupart des moteurs diesel de poids lourd et devrait impliquer que les moteurs diesel soient équipés de filtres à particules très performants, y compris les moteurs diesel utilisés sur les autobus urbains; il n'est pas prévu d'exiger l'adjonction de nouveau matériel pour les moteurs à essence.

En ce qui concerne les HCNM et les NOx, ces nouvelles normes représentent des réductions importantes par rapport à la norme applicable aux moteurs diesel en 2004; la nouvelle norme pour les NOx implique l'installation sur les moteurs diesel d'un nouveau système anti-pollution très performant, qui devra être optimisé à l'aide du filtre à particules aux fins de réduction des émissions de HCNM.

Dispositions supplémentaires pour les moteurs diesel de poids lourds

Outre les nouvelles normes FTP pour moteurs diesel de poids lourds, l'EPA est aussi en train de mettre la dernière main à des normes d'émission complémentaires visant à assurer que les moteurs diesel de poids lourds soient aptes à opérer les

réductions prévues de leurs émissions "en marche" sur une vaste gamme de régimes de marche du véhicule et de conditions ambiantes, et non pas sur les seuls cycles et conditions d'essais prévus par le protocole FTP traditionnel.

c. Incitations pour l'introduction à une date rapprochée de moteurs et véhicules propres

Le programme d'incitation permet aux fabricants de se prévaloir d'avoir, avant l'année modèle 2007 (avant 2008 pour les moteurs ou véhicules à essence), des moteurs diesel certifiés conformes aux normes réglementaires définitives, en contrepartie de quoi ils produiront moins de moteurs de ce type au cours de l'année modèle 2007 (2008 pour les moteurs ou véhicules à essence).

d. Coûts

Selon les projections de l'EPA, les avantages écologiques substantiels de ce programme auront un coût puisqu'ils feront augmenter le prix d'un véhicule neuf d'environ 2000 à 3200 dollars en moyenne dans le court terme et d'environ 1200 à 1900 dollars en moyenne dans le long terme, selon la taille du véhicule. En comparaison, les prix actuellement pratiqués sur les véhicules neufs peuvent largement dépasser 100.000 dollars pour les poids lourds de grande taille. L'EPA estime que la complète mise en œuvre de l'obligation de réduction du soufre entraînera une augmentation du coût de production et de distribution du carburant diesel d'environ cinq pour cent par gallon.

ASIE - PACIFIQUE

5. Le Comité de la qualité de l'air au Japon recommande d'accélérer la mise en œuvre des normes

Le Comité de la qualité de l'air du Conseil central de l'environnement a publié le 1^{er} novembre un rapport "Politique future de réduction des gaz d'échappement des véhicules à moteur (Quatrième rapport)". Une fois le rapport terminé, le président du Conseil central de l'environnement a présenté le jour même une recommandation au Directeur général de l'Agence pour l'environnement.

Les principaux points de la recommandation dont l'Agence pour l'environnement doit tenir compte pour durcir les normes, sont les suivants:

- Le délai pour atteindre le nouvel objectif à long terme pour les véhicules à moteur diesel a été réduit de deux ans et avancé à 2005
- Ramener à 50 ppm d'ici à la fin de 2004 la valeur cible concernant la teneur maximale admissible en soufre du carburant diesel par rapport au niveau actuel(500ppm)
- Réaliser d'ici à 2003 la réduction prévue pour les véhicules spéciaux à moteur diesel et atteindre dans les mêmes délais la valeur cible révisée (40 %) pour les fumées diesel

Par ailleurs, il est prévu que le Conseil central de l'environnement poursuive ses délibérations sur la "politique future de réduction des gaz d'échappement des véhicules à moteur".

6. Tokyo continue de faire pression contre les émissions des véhicules à moteur diesel

Le conseil municipal a désormais approuvé le règlement relatif aux émissions de moteurs diesel à Tokyo. Tels en sont les points principaux:

1. Interdiction de conduire des véhicules à moteur diesel non conformes aux normes d'émission de MP établies par les autorités de la Ville de Tokyo (voir le tableau ci-après). Il en découlera essentiellement l'obligation de doter les véhicules existants de filtres à particules diesel (FPD).
2. Obligation d'avoir un plan de gestion écologiquement rationnelle du parc automobile. Les entreprises utilisant 30 véhicules ou plus devront soumettre un plan de gestion écologiquement rationnelle de leur parc de véhicules et faire rapport sur les résultats obtenus. Ce plan visera à réduire l'utilisation excessive de véhicules et à en remplacer certains par des modèles moins polluants.
3. Obligation pour les vendeurs d'automobiles de préparer à l'intention des acquéreurs une fiche d'information leur fournissant les caractéristiques environnementales du véhicule, notamment le taux d'émissions polluantes, le niveau de bruit.
4. Obligation pour les conducteurs de ne plus laisser tourner les moteurs au point mort lorsqu'ils sont en stationnement ou à l'arrêt.
5. Obligation pour les grandes entreprises utilisant 200 véhicules ou plus d'introduire des véhicules moins

polluants tels que les véhicules à gaz naturel comprimé, dans une proportion supérieure à 5 % de leur parc total.

6. Interdiction d'utiliser sur route et hors route du carburant contenant de l'huile lourde.

Type de véhicule	Mode d'essai	Normes d'émission	
		d'oct 2003 à 2005	A partir de 2005
Vehicules diesel --PNBV 1700kg ou moins	mode 10-15	0.08g/ km	0.052g/km
Vehicules diesel --PNBV ≤2500kg mais > 1799kg	mode 10-15	0.09g/km	0.06g/km
Vehicules diesel --PNBV plus de 2500kg	Diesel mode 13	0.25g/km	0.18g/km

CONFERENCES A VENIR

“AVECC 2001” – The Asian Vehicle Emission Control Conference

30 janvier-1er février 2001, Shangri-La Hotel, Bangkok, Thaïlande

Pour plus de renseignements, s'adresser à: Rob Searles, AECC

La conférence est un symposium technique organisée conjointement par la MECA et l'AECC, consacrée essentiellement à la lutte contre la pollution automobile en Asie. Elle réunira des experts d'organismes réglementaires et de secteurs industriels et universitaires d'Asie et du monde entier pour un échange d'informations et d'idées sur la technologie de réduction des émissions automobiles, et de données d'expérience sur la mise en œuvre des programmes de lutte contre ces émissions.

“SAE 2001 World Congress”

5-8 mars 2001, Detroit, Michigan

Pour plus de renseignements, consulter www.sae.org

Quatre journées consacrées à la lutte contre les émissions diesel, aux convertisseurs catalytiques & substrats de dernière génération, aux technologies “Pd” et “Pt” et à la législation couvrant l'ensemble du secteur.

“Understanding the Health Effects of Particulate Air Pollution: Recent Advances and Outstanding Questions”

6-7 mars 2001, Parlement européen, Bruxelles

Pour plus de renseignements, s'adresser à: Francine Marmenout, Health Effects Institute,

Email fmarmenout@healtheffects.org

Réunion de représentants de gouvernements, de l'industrie, de la science, d'ONG et de membres du grand public, en prévision de l'examen par la Commission (en 2003) de la Directive sur les matières particulaires. Organisée par l'Organisation mondiale de la Santé et The Health Effects Institute, en coopération avec la Commission européenne et DG Environment.

“Additives 2001”

20-22 mars 2001, Keble College, Oxford, Royaume-Uni

Pour plus de renseignements, s'adresser à: Dr Mario Moustras, RSC, Email: moustrasm@rsc.org

Conférence internationale sur la composition chimique des carburants et lubrifiants automobiles.

“22nd International Vienna Motor Symposium”

26-27 Avril 2001, Vienne

Pour plus de renseignements, s'adresser à l'ÖMV, tél: +431 588 01-31503,

fax: +431 586 6294,

<http://ivkwww.tuwien.ac.at/oevk.html>

“2001 SAE International Fuels and Lubricants Conference”

7-9 mai 2001, Orlando, Floride

Pour plus de renseignements, s'adresser à SAE, Email mjena@sae.org

“Hart's World Fuels Conference”

14-16 mai 2001, Bruxelles

Pas de précisions.

“Well-to-Wheels 2001 - Investing in Advanced Propulsion Systems and Fueling Infrastructures”

mai 2001, Nice

Pour plus de renseignements, s'adresser à: Intertech, <mailto:jscheld@intertechusa.com> ou

<http://www.intertechusa.com>.

La conférence portera sur les nouvelles stratégies pour la mise au point de véhicules économiques en carburant et à très faible taux d'émission, fondées sur l'évaluation d'un certain nombre de combinaisons moteur/carburant et compte tenu de divers paramètres: coût, rendement énergétique, taux d'émission et besoins commerciaux.

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

18-20 juin 2001, Bratislava, Slovaquie

Pour tous renseignements, s'adresser à: SIA, tél: +33 1 41 93 70, fax: +33 1 41 93 79.

<http://www.saits.sjf.stuba.sk/>

6th Italian Seminar on Catalysts “Fundamentals and Application to Environmental Problems”

18-23 juin 2001, Grado, Italie

Pour tous renseignements, consulter <http://www.dschi.univ.trieste.it/>

“Engine 2001 Conference”

19-21 juin 2001, Foire de Stuttgart

Pour tous renseignements, consulter <http://www.ukintpress.com/engine/expo> ou s'adresser à Mark Fenner,

tél: +44 1306 877411 ou Email <mailto:expo@ukintpress.com>

Organisée conjointement avec “Engine Expo 2001”; les sessions prévoient “Réduction des émissions: Euro IV et au delà – les convertisseurs catalytiques et les filtres de NOx du 21^{ème} siècle, la lutte contre les matières particulaires”

“SIMEA 2001”

26-28 juin 2001, São Paulo, Brésil

Pour tous renseignements, s'adresser à AEA Brazil, Email: simea@aea.org.br, Web: www.aea.org.br

Couvre un vaste gamme de sujets concernant l'automobile, y compris les émissions.

“Environmental Sustainability Conference”

12-14 novembre 2001, Graz, Autriche

Pour plus de renseignements, consulter: <http://www.sae.org/>