

N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Novembre – Décembre 2001

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

| | |
|---|---|
| EUROPE | 2 |
| 1. Le Parlement Européen adopte les limites d'émissions des motocycles | 2 |
| 2. Le Parlement Européen renforce ses exigences sur les carburants sans soufre | 2 |
| 3. Le Conseil de l'Environnement a mis au point sa position commune sur les carburants sans soufre..... | 3 |
| 4. En Europe, les niveaux de smog de l'été ont dépassé le seuil d'alerte dans les 2/3 du temps | 4 |
| 5. Les villes de Suède prennent en compte les NOx dans leurs exigences pour entrer dans les zones à environnement protégé | 5 |
| 6. Le trafic responsable de la présence de particules ultra fines dans les tissus pulmonaires des enfants | 5 |
| 7. Le gazole propre se généralise en Europe | 6 |
| 8. Les émissions de gaz à effet de serre et les pluies acides en diminution au Royaume Uni | 6 |
| 9. La Commission présente un rapport sur la réduction des émissions de CO ₂ par les voitures..... | 7 |
| AMERIQUE du NORD | 7 |
| 10. L'EPA diffuse une note interne sur le diesel non routier | 7 |
| ASIE-PACIFIQUE | 8 |
| 11. Le développement du programme deetrofit des diesels à Tokyo | 8 |
| 12. La Chine accorde des incitations fiscales aux voitures propres..... | 9 |
| 13. L'Australie introduit le diesel à bas taux de soufre | 9 |
| FUTURES CONFERENCES | 9 |

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, Web: <http://www.aecc.be>

EUROPE

1. Le Parlement Européen adopte les limites d'émissions des motocycles

Le Parlement Européen a adopté, à l'unanimité, le rapport présenté par le député européen Bernd Lange, ainsi qu'un amendement à ce rapport, lors de la seconde lecture de la directive sur les émissions des motocycles à Strasbourg le 13 décembre 2001.

En conséquence la position commune du Parlement est confirmée et rend obligatoire un ensemble de valeurs limites d'émissions pour tous les motocycles à compter de 2006, ainsi qu'un ensemble de valeurs obligatoires, bien que moins contraignantes, applicables dès 2003.

Les valeurs adoptées sont les suivantes :

| | Classe (cm ³) | Masse de monoxyde de carbone (CO) | Masse des hydrocarbures (HC) | Masse des oxydes d'azote (NOx) |
|--|---|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| | | L ₁ (g/km) | L ₂ (g/km) | L ₃ (g/km) |
| Valeurs limites pour les motocycles (2-roues) par types et années de production | | | | |
| A 2003 | I (<150) | 5,5 | 1,2 | 0,3 |
| | II (≥150) | 5,5 | 1,0 | 0,3 |
| B 2006 | I (<150) cycle urbain froid ¹ | 2,0 | 0,8 | 0,15 |
| | II (≥150) ^{2,3} | 2,0 | 0,3 | 0,15 |

1. Cycle d'essai : ECE R40 avec émissions mesurées dans tous les 6 modes (l'échantillonnage commence à T=0)

2. Cycle d'essai : cycle ECE R40+EUDC avec émissions mesurées dans tous les modes – (l'échantillonnage commence à T=0), avec une vitesse maximum de 120 km/h
3. Pour véhicules 2-roues (≥150 cm³) avec une vitesse maximum autorisée de 110 km/h, la vitesse maximum pour le cycle de conduite extra - urbaine sera réduite à 90 km/h.

Le rapport qui a été adopté décrit en détail le nouveau cycle d'essai. Le cycle d'essai actuel ECE R40 est composé de 6 modes (jusqu'à 50 km/h), mais la mesure des émissions ne commence qu'au mode 3 (ce qui équivaut à considérer les modes 1 et 2 comme une phase de préchauffage). Le test modifié comporte maintenant un démarrage à froid et les émissions sont mesurées dans les 6 modes au lieu de 4.

Les gros motocycles (≥ 150 cm³) sont de plus testés en conditions extra - urbaines et le rapport adopté prévoit l'application de l'EUDC (« Extra Urban Driving Cycle », cycle de conduite extra - urbaine jusqu'à la vitesse de 120 km/h) après 6 démarrages à froid en cycle de conduite urbaine (UDC : « Urban Driving Cycle »). Pour des véhicules spécifiques, en particulier les scooters, ayant une vitesse maximum inférieure à 120km/h, la vitesse maximum est réduite à 90km/h.

Il est prévu que le Conseil Européen des Ministres fera connaître sa propre position commune début 2002, sous la Présidence de l'Espagne.

2. Le Parlement Européen renforce ses exigences sur les carburants sans soufre

Le Parlement Européen, lors de sa séance du 29 novembre 2001, a voté en première lecture des amendements qui introduisent

des propositions plus sévères que celles proposées par la Commission Européenne pour ce qui concerne l'introduction de carburants à moins de 10 ppm de soufre.

Les amendements essentiels sont les suivants :

- les états membres devront veiller à la disponibilité d'essence et de gazole à moins de 10 ppm de soufre pour les usages routiers et non routiers à partir de 2005
- l'interdiction de vendre, dans les états membres, des carburants contenant plus de 10 ppm de soufre sera avancée de 2011 à 2008 aussi bien pour les usages non routiers que routiers
- la dérogation actuelle accordée à certains états membres de vendre des carburants à haut taux de soufre (>50 ppm) jusqu'en 2007 sera annulée en 2005
- la clause de revue technique avant confirmation, par la Commission, de l'interdiction de vente dans les états membres de gazole contenant plus de 10 ppm de soufre est éliminée, seules les autres propriétés du carburant pourront être révisées. La date de la revue technique est avancée de fin 2006 à fin 2005
- l'essence sans plomb d'indice d'octane RON 91 peut continuer à être vendue
- des clauses encourageant les incitations fiscales ont été adoptées
- les états membres devront assurer une distribution géographique équilibrée des carburants à moins de 10 ppm de soufre pendant la période 2005 et 2008 et la Commission devra en rendre compte et prendre les mesures nécessaires.

3. Le Conseil de l'Environnement a mis au point sa position commune sur les carburants sans soufre

Le Conseil de l'Environnement s'est réuni à Bruxelles les 12 et 13 décembre et a atteint un accord politique sur sa position commune relative aux propositions de modifications de la Directive « Carburants » 98/70/EC.

Le Conseil décide :

- la date pour l'introduction progressive des carburants essence ou diesel à moins de 10 ppm de soufre reste bien celle proposée par la Commission (soit le 1 janvier 2005) mais le Conseil avance au 1 janvier 2009 la date de l'interdiction de la vente de carburants à plus de 10 ppm de soufre. Le Conseil soutient la proposition de la Commission de ne rendre effective l'introduction obligatoire du gazole à moins de 10 ppm de soufre dans l'ensemble de l'Union Européenne que lorsque la Commission Européenne aura procédé à une revue préalable, revue devant être terminée avant décembre 2005
- le Conseil s'oppose à l'extension de l'ensemble des nouvelles spécifications aux moteurs non routiers et aux tracteurs (comme le proposait le Parlement) et renvoie la question devant la Commission pour être réexaminée dans le contexte général de nouvelles valeurs limites d'émissions plus contraignantes (comme proposé par la Commission).

Le Commissaire à l'Environnement Margot Wallström a accueilli avec satisfaction le soutien unanime des ministres à cette proposition dans les termes suivants : « les carburants sans soufre vont accélérer l'introduction des plus récentes technologies économes en énergie sur les

voitures et autres véhicules. Ceci devrait permettre une réduction notable des émissions en dioxyde de carbone – le gaz le plus problématique pour l'effet de serre – de plus ces carburants vont aider à réduire les émissions des véhicules anciens, de beaucoup les plus polluants, et à améliorer la qualité de l'air pour l'ensemble des populations de l'Union Européenne »

4. En Europe, les niveaux de smog de l'été ont dépassé le seuil d'alerte dans les 2/3 du temps

Selon les informations préliminaires recueillies par l'Agence Européenne de l'Environnement, les concentrations d'ozone au niveau du sol (un gaz potentiellement dangereux et le principal responsable de la formation de smog en été) ont dépassé le seuil critique en un lieu ou un autre d'Europe deux jours sur trois durant le printemps ou l'été dernier. Le rapport de l'Agence a été présenté aux ministres de l'environnement de l'Union Européenne à l'occasion de leur réunion du 29 octobre 2001.

Une directive européenne sur la pollution de l'air demande aux gouvernements d'informer le public chaque fois que les stations de contrôle de la qualité de l'air détecte une concentration en ozone supérieure à un seuil critique, actuellement fixé à 180 micro grammes d'ozone par mètre cube d'air ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en moyenne sur une heure.

Une évaluation préliminaire réalisée pour la Commission Européenne et portant sur la période avril – août 2001 montre que le seuil critique, nécessitant une information du public, a été dépassé dans 11 des 15 états de l'Union Européenne et dans 5 des 10 autres états européens qui ont accepté de fournir des données à l'Agence Européenne. Sur les

153 jours pris en compte, 101 jours ont fait l'objet d'au moins un dépassement enregistré dans un de ces 25 états.

La moyenne des concentrations maximum enregistrées lors de ces informations au public a été de $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2001. La durée moyenne des épisodes de dépassement du seuil a été de 1,2 heures en avril et de 3,0 heures en juin et août.

L'Italie a enregistré 80 jours de dépassement, suivie par la France (58) et l'Espagne (48). De tous les pays ayant communiqué leurs données, la Pologne est le pays où ces dépassements ont été les moins nombreux avec seulement 2 journées. Ces chiffres ne donnent pas pour autant une image exacte de la situation, car ils ne tiennent pas compte de l'importance des réseaux de détection d'ozone. La Belgique et la France ont la proportion la plus importante (73%) des stations de contrôle ayant enregistré un dépassement.

Les institutions de l'Union Européenne sont tombées d'accord en novembre pour proposer au Parlement le projet d'une nouvelle directive sur l'ozone qui comporterait l'introduction d'un véritable seuil d'alerte à $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Lorsque les concentrations en ozone dépasseront ce seuil, les gouvernements devront mettre en place toute une série de plans d'actions afin de réduire immédiatement la pollution, dans la mesure du possible.

Les négociations de conciliation entre le Parlement Européen et le Conseil des ministres ont conduit à un accord le 22 novembre 2001, selon cet accord une nouvelle directive sur les normes de qualité de l'air sera élaborée qui portera sur l'ozone au niveau du sol. Cet accord prévoit que le nombre de jours durant lesquels les niveaux d'ozone pourront dépasser les valeurs

recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) – soit $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ – sera limité à 25 par an, avec 2010 comme date finale de mise en œuvre.

5. Les villes de Suède prennent en compte les NOx dans leurs exigences pour entrer dans les zones à environnement protégé

Depuis plusieurs années, les principales villes suédoises exigent que les véhicules de transport les plus anciens soient équipés de systèmes de contrôle des émissions pour réduire les hydrocarbures et les particules. A compter du 1 janvier 2002, les exigences seront modifiées et comporteront en plus un contrôle des NOx.

L'exigence de base pour entrer dans une zone à environnement protégé est que tous les véhicules de transport à moteur diesel soient équipés de moteurs ayant moins de 8 ans d'âge. L'âge du véhicule est calculé à partir de la date de sa première immatriculation.

Cependant, les véhicules plus anciens pourront demander la permission d'entrer dans la zone s'ils sont équipés d'un système d'épuration sous la forme soit d'un pot catalytique soit d'un filtre à particules certifié « Niveau B » et d'un équipement d'élimination des NOx, certifié « Niveau C ».

Réductions des émissions exigées à compter du 1 janvier 2002 :

| Emissions | Niveau B | Niveau C |
|----------------|--------------------|----------|
| Particules | - 80 % | - |
| Hydrocarbures | - 80 % | - |
| Oxydes d'azote | pas d'augmentation | - 35 % |
| Bruit | pas d'augmentation | |

6. Le trafic responsable de la présence de particules ultra fines dans les tissus pulmonaires des enfants

Selon une récente étude, les fines particules présentes dans les émissions des véhicules peuvent pénétrer dans les tissus pulmonaires des jeunes enfants. L'étude met en évidence que les particules émises par les véhicules pénètrent et sont ensuite retenues par les cellules constituant le poumon profond.

Le Dr. Jonathan GRIGG et son équipe de l'Institut de santé pulmonaire à l'Université de Leicester ont examiné les particules présentes dans des cellules prélevées dans les poumons de 22 enfants en bonne santé et ont mis en évidence, dans tous les cas, la présence de particules émises par les moteurs. La présence de particules était notablement plus importante chez les enfants vivant près d'un axe important de circulation, tandis que les proportions de particules restaient indépendantes de l'âge des enfants.

Le gouvernement du Royaume Uni a estimé que 24 000 décès d'adultes par an pouvait être imputé à l'inhalation de PM10.

L'étude a été publiée dans «Thorax»¹, la revue de la «British Thoracic Society».

Cette étude constitue la première évidence que les particules carbonées sont déposées dans le réseau profond du poumon d'enfants en bonne santé. Toutes les particules recueillies dans les macrophages alvéolaires étaient composées d'éléments ultra fins, ce

¹ Ultrafine particles in alveolar macrophages from normal children, H J Bunn, D Dinsdale, T Smith, J Grigg, (*Thorax* 2001;56:932-934)

fait confirme donc que ce sont les composantes les plus fines des PM10 qui pénètrent au plus profond des poumons. Ce fait renforce aussi l'hypothèse que ce sont les composantes les plus fines des PM10 qui sont déterminantes dans les effets sanitaires nocifs attribués aux PM10. Les chercheurs ont trouvé que la proportion de macrophages alvéolaires contenant des particules était plus grande chez les enfants vivant près d'un grand axe de circulation, une observation en accord avec les études épidémiologiques établissant une relation entre l'intensité du trafic routier proche des habitations et l'accroissement des dérèglements respiratoires chez l'enfant.

7. Le gazole propre se généralise en Europe

La Belgique est le dernier en date des états européen à avoir adopté le carburant diesel à très bas taux de soufre (ULSD – 50 ppm) ; cette adoption a été effective en novembre 2001, à quelques jours près suivie par le Luxembourg. L'Allemagne, un des principaux marchés pour le diesel a rejoint depuis le 1 novembre 2001 les autres états ayant déjà adopté le ULSD : le Royaume Uni, les Pays Bas, la Suède, la Finlande, le Danemark et l'Irlande, bien en avance sur l'introduction obligatoire de l'ULSD au sein de l'Union Européenne en 2005 (simultanément avec l'introduction obligatoire de l'essence à très bas taux de soufre).

Pour rendre l'ULSD meilleur marché, la Belgique et le Luxembourg vont augmenter les taxes pétrolières sur le carburant diesel standard (<350 ppm de soufre). Pour ce qui concerne l'essence, l'augmentation ne concernera que le super à haut indice d'octane (98 RON) sans affecter le super sans plomb ordinaire (95 RON). Le

gouvernement belge a augmenté, à compter du 9 novembre 2001, les taxes sur le carburant diesel à <350 ppm soufre de 60 centimes de franc belge (0,015 €), les portant à 12,30 francs belges (0,305 €) par litre, tandis que les taxes sur le ULSD (<50 ppm) restent à 11,70 francs belges (0,29 €).

Au Luxembourg, l'augmentation des taxes sur le carburant diesel standard et l'introduction de l'ULSD prendront effet début décembre 2001.

En Allemagne l'introduction des carburants a eu pour effet une augmentation des taxes sur les carburants standards de 3 pfennigs par litre.

8. Les émissions de gaz à effet de serre et les pluies acides en diminution au Royaume Uni

Les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de 14% depuis 1990, selon un rapport récent du gouvernement. Les lacs et les rivières britanniques sont aussi en voie de rétablissement pour ce qui concerne l'empoisonnement par les pluies acides, conséquence d'une réduction sensible de la pollution atmosphérique due aux voitures et à l'industrie lourde.

Le rapport, remis par le « National Atmospheric Emissions Inventory, attribue la chute des émissions de gaz à effet de serre à la combinaison de plusieurs facteurs dont l'introduction des pots catalytiques sur les voitures, l'évolution vers des carburants pauvres en soufre et vers l'essence sans plomb et le remplacement du charbon et des fuels lourds par le gaz dans les centrales thermiques.

Le Ministre de l'Environnement Michael Meacher a accueilli favorablement cette

évolution, mais a mis en garde contre toute excès d'autosatisfaction. « Même si ces chiffres sont encourageants, nous ne devons pas nous en contenter. Ils y a encore de nombreux domaines où nous devons mieux faire, par exemple une encore plus grande réduction des gaz à effet de serre et des émissions dangereuses comme l'ammoniac et les particules »

9. La Commission présente un rapport sur la réduction des émissions de CO₂ par les voitures.

Selon la Commission Européenne, l'application de la stratégie communautaire sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone par les voitures a permis de faire des progrès substantiels. Selon son second rapport adopté le 8 novembre 2001, les trois associations de fabricants de véhicules vendus sur le marché de l'Union Européenne ont réduit la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour les véhicules vendus sur le territoire de l'Union. En 2000, l'ACEA avait déjà atteint la valeur supérieure de la fourchette de l'étape intermédiaire (165 à 170 g CO₂ /km) et le JAMA a abaissé sa valeur moyenne au niveau de 183 g CO₂ /km, soit une réduction de 6,6 % depuis 1995. Pendant la période 1995 – 2000, les valeurs du KAMA n'ont que faiblement baissé, passant de 197 g à 191 g CO₂ /km.

AMERIQUE du NORD

10. L'EPA diffuse une note interne sur le diesel non routier

En 1998, l'EPA avait adopté de nouveaux standards plus contraignants pour les moteurs non routiers. Dans cette directive l'EPA avait indiqué qu'elle réévaluerait en

2001 le chapitre Tier 3 de ces standards (ainsi que la section Tier 2 concernant les moteurs de moins de 50 chevaux) afin de déterminer la faisabilité des nouveaux standards en fonction de l'évolution de la technologie.

Les émissions standards pour le Tier 3, en g par cheval-heure (g/hp-hr) sont regroupées dans le tableau ci-dessous :

Emissions standards Tier 3 (g/hp-hr) pour moteurs non routiers

| Puissance moteur CV | Année de production | NMHC + NO _x | Monoxyde de carbone (CO) | PM * |
|------------------------|---------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------|
| >50<100 | 2008 | 3,5 | 3,7 | 0,30 |
| 100<175 | 2007 | 3,0 | 3,7 | 0,22 |
| 175<300 | 2006 | 3,0 | 2,6 | 0,15 |
| 300<600 | 2006 | 3,0 | 2,6 | 0,15 |
| 600<750 | 2006 | 3,0 | 2,6 | 0,15 |

* les standards Tier 2 sont repris pour le Tier 3

Les émissions standards Tier 3, telles qu'établies en 1998, prenaient en compte l'information communiquée à l'EPA selon laquelle la re-circulation refroidie des gaz d'échappement (cooled EGR), technologie développée pour les moteurs routiers, serait le moyen prioritaire d'atteindre ces valeurs limites. En procédant à sa revue technique, l'EPA a parcouru la littérature scientifique et technique récente sur les progrès faits dans le contrôle des émissions et les informations fournies par les constructeurs de moteurs, mettant en évidence les progrès spectaculaires réalisés dans la mise au point et la production de systèmes EGR robustes pour les moteurs routiers. Cette information a confirmé que le cooled EGR n'était qu'une des nombreuses technologies permettant d'atteindre les émissions limites Tier 3,

grâce aux progrès de la technologie depuis 1998. En complément l'EPA envisage un programme Tier 3 plus proche des prochains standards routiers, dans le but, en particulier, d'atteindre une maîtrise comparable des émissions de PM dans les applications non routières. L'EPA réaffirme :

- les standards Tiers 3 sont réalisables dans les délais prévus dans la directive
- les standards Tier 2 pour les moteurs de moins de 50 chevaux sont réalisables
- les données des tests de certification des moteurs au niveau Tier 1 de cette classe de puissance montre que beaucoup de ces moteurs satisfont déjà au niveau Tier 2

Depuis l'adoption de la directive en 1998, la confirmation que les émissions des moteurs diesel pouvaient poser de sérieux problèmes sanitaires a renforcé le sentiment qu'une action devait être engagée. L'EPA a récemment établi des réglementations qui réduiront de façon notable les émissions des véhicules routiers. En conséquence, les moteurs non routiers, qui sont déjà une source majeure de polluants dangereux comme les particules ou les composants contribuant à la formation de l'ozone, seront à l'avenir une source mobile dominante de ces émissions.

L'EPA a déjà pris des mesures afin de traiter le problème des PM émises par les diesel non routiers et mieux prendre en compte les émissions réelles en service (en particulier en développant un test d'essai transitoire pour mieux évaluer les émissions en service réel). L'EPA considère cependant que la meilleure approche consiste à établir des directives différentes ; cette approche permet de rendre plus évident le fait que le meilleur moyen de réduire encore plus les PM (de même que

les oxydes d'azote, si nécessaire), est la mise au point d'approches intégrées qui réglementent à la fois les moteurs non routiers et leurs carburants dans une seule directive coordonnée, de façon similaire à l'approche réglementaire récemment adoptée pour les applications routières. Cette approche respectera le schéma, appliqué avec succès dans le passé, selon lequel les programmes de réduction des émissions non routières sont mis au point après les programmes routiers, avec un certain décalage permettant l'adaptation au diesel non routier des mesures techniques développées pour le diesel routier. L'EPA a l'intention d'initier une nouvelle directive selon ce schéma dès l'année prochaine.

ASIE-PACIFIQUE

11. Le développement du programme de rétrofit des diesels à Tokyo

Le programme de rétrofit du gouvernement métropolitain de Tokyo (TMG) se met rapidement en place. Les critères de validation ont été finalisés en prenant en compte les performances des systèmes de réduction des PM proposés.

Les systèmes sont classés de la manière suivante

1. Filtres à particules diesel (FAP = DPF)

Systèmes qui sont installés sur la ligne d'échappement d'un véhicule diesel pour collecter les matières particulaires. Ces systèmes sont eux-mêmes classés selon la façon de traiter les particules recueillies pour leur élimination et la régénération de la capacité filtrante :

- 1.1 les particules collectées sont brûlées en utilisant une énergie fournie extérieurement, par exemple via des résistances chauffantes, pour régénérer le filtre (système à régénération active)
- 1.2 les particules collectées sont oxydées et éliminées en utilisant la chaleur des gaz d'échappement du véhicule ou par une activité catalytique, permettant une régénération effective des filtres (systèmes à régénération continue)
- 1.3 le filtre est traité quand le véhicule n'est pas en service afin d'éliminer les particules collectées (systèmes non régénératifs)

2. Catalyseurs d'oxydation et autres systèmes

- 2.1 systèmes à catalyseurs d'oxydation : autres que les systèmes mentionnés en 1.1 à 1.3, tous les systèmes dans lesquels les particules sont éliminées au moyen d'un catalyseur installé sur la ligne d'échappement du véhicule
- 2.2 autres systèmes : tous les systèmes autres que ceux décrits en 1 et 2.1 et permettant une élimination effective des particules.

Toute une série de systèmes ont déjà été qualifiés par le TMG

12. La Chine accorde des incitations fiscales aux voitures propres

La Chine a approuvé le principe de réduction de taxes pour les modèles de 3 fabricants qui satisfont aux standards d'émissions Euro II ; cette mesure s'inscrit dans un plan d'ensemble devant amener tous les véhicules neufs à ce standard en 2004. La mesure consiste à rembourser, depuis septembre 2001, 30 % de la taxe à la consommation chinoise de 5 % pour les

modèles de voitures légères produits localement. Ceci équivaut à une perte fiscale d'environ 181 millions d'US \$. Shanghai GM, Shanghai VW et Aeolus-Citroën sont ainsi les 3 premiers sites de production à obtenir cet avantage. Les autres sites de production en partenariat devraient bénéficier très prochainement du même avantage.

13. L'Australie introduit le diesel à bas taux de soufre

Le gouvernement fédéral australien vient d'annoncer que la qualité du carburant diesel sera réglementée à compter du 31 décembre 2002, avec des limites plus sévères pour les teneurs en soufre.

Actuellement, les carburants diesel contiennent en moyenne 1440 ppm de soufre. Les nouveaux standards devraient réduire cette teneur à 500 ppm en 2003 et ensuite un maximum de 50 ppm en 2006 .

FUTURES CONFERENCES

“PZEV Emissions Technology TOPTEC”

24-25 January 2002, Hilton San Diego, CA

Details from:

<http://www.sae.org/calendar/toptecs.htm>

Event co-sponsored with MECA.

“8th Annual Fuels and Lubes Asia Conference and Exhibition”

29 January – 1 February 2002, Singapore

Details from: <http://www.flasia.info/>

Latest developments in Asia's fuels, lubricants and additives industry.

“Global Alternative Fuels Forum 2002”

12-13 February 2002, Stuttgart

Details from:

<http://www.theenergyexchange.co.uk/>

Includes presentations on fuel cells.

23rd Vienna Engine Symposium

25-26 April 2002, Vienna

Details from:

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

“FISITA 2002” – World Automotive Congress

2-7 June 2002, Helsinki

Details from FISITA on:

www.fisita2002.com

Congress themes include The Environment, New Generation of Vehicles and Policy & Regulation.

11th International Conference “Verkehr und Umwelt”

19-21 June 2002, Graz, Austria

Details on: <http://fkma.tu-graz.ac.at>

Call for papers.