

N AECC Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Novembre – Décembre 2002

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

EUROPE.....	2
1. La Commission développe une stratégie pour réduire la pollution atmosphérique des bateaux.....	2
2. L'Union Européenne signale les états membres qui ne respectent pas les règles de qualité de l'air.....	2
3. APHEIS montre que la pollution de l'air continue de menacer la santé publique en Europe..	3
4. La Grèce a les plus hauts niveaux de particules de l'Union Européenne.....	3
5. L'ozone de l'été 2002 en augmentation de 15% par rapport à 2001.....	4
6. Un agrément de conciliation obtenu par l'Union Européenne sur la qualité des carburants..	4
7. Les perspectives européennes s'améliorent pour le protocole de Kyoto.....	5
AMERIQUE du NORD.....	6
8. Les émissions de bus scolaires au gaz naturel dépassent celles de diesels peu polluants dans une nouvelle étude.....	6
9. Le Canada signe le protocole de Kyoto.....	7
10. Des groupes de Verts poursuivent l'EPA à propos du réchauffement de la planète.....	7
11. Une étude montre que Honda est le producteur d'automobiles le moins polluant aux USA..	7
ASIE-PACIFIQUE.....	8
12. Les producteurs de voitures japonais innocentés dans un cas de pollution.....	8
13. Développement en Chine.....	8
14. Le marché des véhicules en Chine montre une rapide croissance en 2002.....	8
15. La Corée du Sud maintient des normes sévères pour les voitures diesel.....	8
16. L'Inde prépare une décision sur la politique en matière de carburant auto pour la fin janvier	9
17. Le Japon prêt à subventionner les filtres diesel.....	9
18. Les Emirats Arabes Unis passent à l'essence sans plomb.....	9
GENERAL.....	9
19. 2002, la seconde année la plus chaude tandis que le réchauffement se poursuit, dit l'OMM9	9
FUTURES CONFERENCES.....	10

Pour tous renseignements, 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>

EUROPE

1. La Commission développe une stratégie pour réduire la pollution atmosphérique des bateaux

La Commission Européenne a adopté une nouvelle stratégie de l'Union Européenne pour réduire les émissions atmosphériques des bateaux maritimes. Un nouveau rapport sur l'importance et l'impact des émissions des bateaux dans l'Union Européenne énumère un nombre d'actions à entreprendre pour réduire la contribution de la marine à l'acidification, à la formation d'ozone troposphérique, à l'eutrophisation, à la santé publique, aux changements climatiques et au trou dans la couche d'ozone.

La Commissaire Margot Wallström a dit : «La nouvelle stratégie de la Commission afin de réduire les émissions des bateaux donne au bon moment à l'industrie maritime la possibilité d'améliorer ses performances environnementalistes ... (et pourra) créer un nouveau futur propre pour le transport maritime dans le cadre de l'Union Européenne».

Une partie importante de la stratégie est une proposition de directive sur la teneur en soufre des fuels marins utilisés dans les eaux territoriales de l'Union européenne. Les mesures figurant dans la proposition de la Commission comprennent :

- une limite de 1,5% de soufre dans le fuel en Mer du Nord, en Mer Baltique et dans le détroit du Pas de Calais ainsi que pour les services de passagers en provenance ou en direction des ports de l'Union Européenne
- une limite de 0,2% de soufre dans le fuel marin utilisé au mouillage dans les ports de l'Union Européenne et sur les voies navigables intérieures

Les réductions attendues pour les émissions des bateaux comprennent une réduction de 8 000 tonnes d'émissions de particules dans les zones portuaires près de la population et une réduction des émissions de dioxyde de soufre dans l'ensemble de l'Union Européenne de plus de 500 000 tonnes chaque année. Les réductions dues à cette stratégie devraient éviter près de 2 000 décès par année dus à des problèmes respiratoires causés par une exposition à long terme à la pollution de l'air. D'autres mesures préconisées dans la stratégie incluent un encouragement à développer des normes mondiales plus sévères pour les moteurs au sein de l'IMO, le développement de mécanismes de marché pour promouvoir un transport maritime à faibles émissions au sein de l'Union Européenne et la création d'un système de récompense pour une marine propre (Clean Marine Award Scheme).

2. L'Union Européenne signale les états membres qui ne respectent pas les règles de qualité de l'air

Selon le nouveau rapport sur l'application des directives sur la qualité de l'air ambiant (1997-1999), 4 états membres ont signalé un dépassement des valeurs limites instituées par la directive pour le SO₂ et 5 états membres ont signalé un dépassement de NO₂ en 1997, 3 en 1998 et 4 en 1999. Ces données concernent les anciennes directives de la qualité de l'air. Des réglementations plus récentes, établissant de nouveaux seuils pour la qualité de l'air, entreront en vigueur en 2005 et en 2006 et les valeurs mises à jour pour le SO₂ et le NO₂ sont entrées en vigueur en 2001.

3. APHEIS montre que la pollution de l'air continue de menacer la santé publique en Europe

Le programme APHEIS (Air Pollution and Health : A European Information System), financé par la Direction Générale pour la Santé et la Protection des Consommateurs a publié les résultats d'une évaluation de l'impact sur la santé de la pollution de l'air par les particules qui a été réalisée en 2001 dans 26 villes réparties sur 12 pays. L'étude révèle que la pollution de l'air continue de représenter une menace sérieuse pour la santé dans les environnements urbains en Europe malgré des normes d'émissions plus sévères, un contrôle plus précis de la pollution de l'air et la diminution des niveaux d'émissions de certains types de polluants.

Le rapport APHEIS est la première évaluation de l'impact pour la santé qui ait été réalisé à la fois aux plans local et Européen en utilisant la même méthodologie standardisée. C'est une entreprise en collaboration entre le Joint Research Centre d'Ispra, le Centre Européen pour l'Environnement et la Santé de l'OMS à Bonn et les organisations pour l'environnement et la santé publique qui ont participé au programme dans les 26 villes.

De petites réductions sur les niveaux de pollution de l'air peuvent avoir un large impact sur la santé publique. La plupart des villes européennes mesure journallement la pollution particulaire de l'air par les PM10 (particules d'une taille inférieure à 10 microns) ou par la fumée noire (particules noires d'une taille inférieure à environ 4 microns). Les niveaux de pollution sont exprimés en microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), une unité qui définit la quantité de particules pour un certain volume d'air.

Les niveaux de particules dans la pollution de l'air, que ce soit des PM10 ou de la fumée noire, varient grandement à travers l'Europe. Le niveau annuel moyen dans les villes de APHEIS varie de 14 à 73 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM10 et de 8 à 66 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour la fumée noire. Le rapport APHEIS démontre que réduire ces niveaux, ne serait-ce que d'une faible portion, peut produire des effets bénéfiques significatifs sur la santé publique.

2 653 morts prématurées (soit 9 morts prématurées pour 100 000 habitants) pourraient être évitées chaque année si l'exposition long terme aux valeurs annuelles moyennes de PM10 étaient réduites à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur limite définie par la Commission Européenne pour 2005) dans les 19 villes qui mesurent les PM10. Lorsque la valeur limite de 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ définie pour 2010 sera respectée dans les mêmes villes, ce seront alors 11 855 morts prématurées qui pourront être évitées chaque année.

Dans 15 villes, regroupant une population totale de 25 millions d'habitants, APHEIS a déterminé que probablement 577 morts prématurées pourraient être évitées chaque année si l'exposition à court terme à des concentrations extérieures de fumées noires était réduite de 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

4. La Grèce a les plus hauts niveaux de particules de l'Union Européenne

Une étude couvrant 19 villes Européennes réalisée par EARLINET (European Aerosol Research Lidar Network to Establish an Aerosol Climatology) a trouvé que Athènes et la cité portuaire du Nord (Thessalonique) avaient les niveaux les plus importants de particules en suspension.

Le gouvernement grec dit qu'il a prévu de mettre en place d'ici à 2005 une série de mesures destinées à faire diminuer les émissions de l'industrie et du trafic au moyen de normes d'émissions plus sévères et d'incitations financières pour améliorer le chauffage domestique et introduire des moteurs automobiles moins polluants.

5. L'ozone de l'été 2002 en augmentation de 15% par rapport à 2001

Le nombre de jours d'été en Europe pendant lesquels les concentrations d'ozone ont dépassé les seuils de danger pour la santé, tels que définis par l'Union Européenne, a augmenté de 15% en 2002 par rapport à 2001, selon une étude publiée par l'Agence Européenne de l'Environnement. Dans son rapport annuel sur les niveaux d'ozone en été, l'AEE signale que les dépassements ont eu lieu pendant 75% des journées entre le 1 avril et le 31 août. L'AEE signale que ces dépassements n'avaient concerné que 65% des journées sur la même période en 2001.

Selon une directive de l'Union Européenne, les gouvernements doivent informer le public à chaque fois qu'une station de contrôle détecte des concentrations d'ozone au-delà d'un seuil critique, fixé à $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ moyenné sur une heure. Sur la période avril - août 2002 ce seuil a été franchi dans 11 des 15 états membres de l'Union Européenne et dans 6 des 12 autres états européens qui ont communiqué des données.

Le seuil d'information du public a été franchi en Espagne, France, Grèce et Italie pendant tous les cinq mois contrôlés. Les dépassements totaux les plus élevés ont été constatés dans le sud de la France, dans la vallée du Po en Italie et en Italie centrale. L'Allemagne, l'Autriche et la Suisse ont enregistré des dépassements pendant quatre

mois consécutifs, tandis que les Pays-Bas et la République Tchèque enregistraient des dépassements pendant trois mois consécutifs.

La Grèce a enregistré le plus grand nombre de dépassements avec 68, suivie par la France (56), l'Italie (52) et l'Espagne (48).

Les autorités publiques sont aussi obligées de lancer une alerte de santé publique si le pic d'ozone dépasse le niveau de $360 \mu\text{g}/\text{m}^3$ moyenné sur une heure. En juin 2002 ce niveau a été dépassé sur trois stations de contrôle en Espagne et sur une station en France et en Italie.

6. Un agrément de conciliation obtenu par l'Union Européenne sur la qualité des carburants

Immédiatement à la suite du Conseil de l'Environnement qui s'est tenu le 9 décembre, le comité de conciliation s'est réuni le 10 décembre dans le cadre de la procédure de co-décision pour approuver l'accord entre le Parlement Européen et le Conseil sur le projet de directive relative à la qualité des carburants essence et diesel.

La nouvelle directive est destinée à améliorer les nouvelles spécifications environnementales (en particulier la teneur en soufre) applicables à l'essence et aux carburants diesel, en ligne avec l'article 9 de la Directive 98/70/EC. Les spécifications 2005 avaient été laissées incomplètes mais le 26 septembre le Parlement Européen avait introduit plusieurs amendements à la position commune du Conseil lors de sa deuxième lecture (voir la Newsletter AECC de septembre – octobre 2002). Un des points essentiels de la discussion pendant la procédure de conciliation était la date butoir pour atteindre l'objectif: la Commission avait à l'origine proposé 2011 tandis que la recommandation du Parlement en première

lecture était 2008. La procédure de conciliation a atteint un compromis en définissant que les carburants essence et diesel sans soufre (<10 ppm) seraient introduits tout au long de la période allant de 2005 au 1 janvier 2009.

Une réduction des émissions de CO₂ des nouvelles voitures pourrait être atteinte grâce aux moteurs dont l'efficacité énergétique serait améliorée par l'introduction de catalyseurs de NO_x, sensibles au soufre contenu dans les carburants, et la pollution des véhicules devrait aussi être réduite par la disponibilité de convertisseurs catalytiques plus performants, selon cet accord.

Il y eu une opposition considérable à l'extension des mêmes spécifications et dates aux carburants non-routiers, Heidi Hautala, députée européenne (les Verts / Finlande), rapporteur de la directive souhaitait vivement que les moteurs non-routiers (tels que bulldozers, tracteurs agricoles et forestiers) soient également concernés et a souligné que «même si ces véhicules ne représentent que 8,5% de la consommation totale de carburants dans l'Union, ils ont un impact majeur sur la santé et l'environnement». Le compromis fut que les pays qui autorisent l'utilisation de gas oils (combustible de chauffage) dans les engins non-routiers «doivent s'assurer que les gas oils destinés à l'usage par des engins non-routiers et par des tracteurs agricoles ou forestiers et commercialisés sur leur territoire contiennent moins de 2 000 mg/kg de soufre. A partir du 1 janvier 2008 au plus tard, la teneur en soufre maximum permise pour les gas oils destinés aux engins non-routiers et aux tracteurs agricoles ou forestiers devra être de 1 000 mg/kg. Cependant certains états membres peuvent demander des limites en soufre dans les

carburants diesel inférieures ou égales à celles stipulées dans cette directive».

Il est demandé à la Commission d'établir les niveaux de qualité requis pour les carburants dans le cadre de sa proposition pour la prochaine étape de standards d'émissions pour les applications non-routières. Prenant en compte les bénéfices pour la santé et l'environnement, la distribution des carburants, les coûts et les bénéfices qui peuvent découler d'un alignement de la qualité des carburants pour applications non-routières sur celle des applications routières au 1 janvier 2009, tout ceci peut être confirmé ou amendé par la Commission lors d'une révision du dossier en 2005.

«Cet accord est une bonne nouvelle aussi bien pour les questions d'environnement que pour les préoccupations de santé en Europe», a dit la Commissaire de l'Union Européenne à l'environnement Margot Wallström «Il trace la route pour l'introduction de carburants propres qui aideront à réduire à la fois la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre».

Cet accord de conciliation fera l'objet d'un vote lors de la session plénière du Parlement européen du 29 janvier 2003 et également du Conseil.

7. Les perspectives européennes s'améliorent pour le protocole de Kyoto

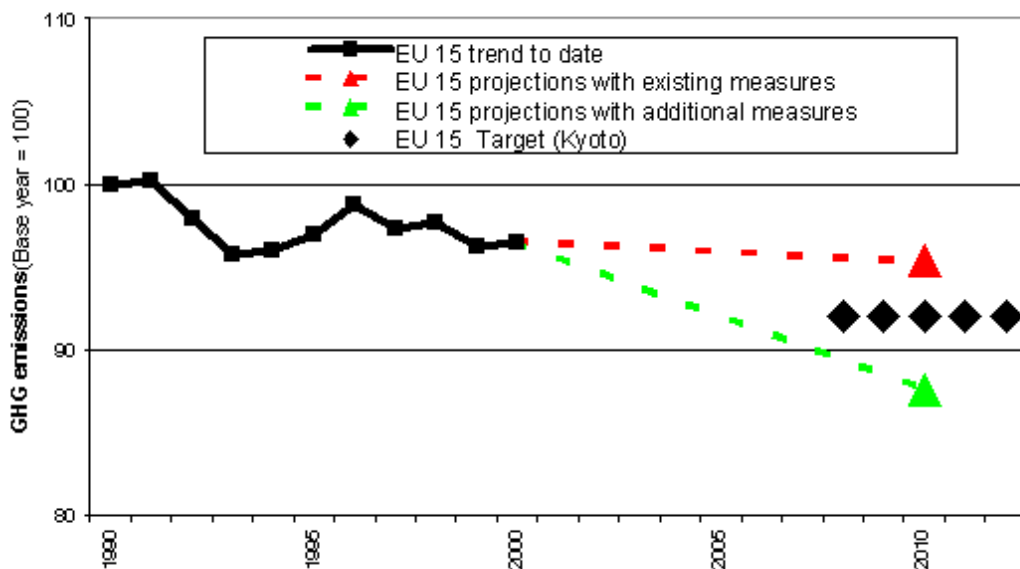
De nouvelles prévisions sur les émissions de gaz à effet de serre en 2010 laissent supposer que l'Union Européenne est en bien meilleure position qu'estimée précédemment de se rapprocher ou de dépasser les engagements souscrits de couper ses émissions dans le cadre du protocole des Nations Unis dit de Kyoto. Mais l'étude souligne également des

variations potentiellement déstabilisantes dans les tendances d'émissions au niveaux nationaux ou sectoriels. Selon le protocole de Kyoto, il est demandé de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 8% entre la valeur de 1990 et la valeur moyenne des années 2008 à 2012. Un étude de l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE) suggère qu'avec les politiques nationales actuelles l'Union Européenne n'atteindra que 4,7%. Si des mesures complémentaires sont introduites la réduction pourra s'élever à 12,4%.

Le message essentiel de l'AEE est que l'Union Européenne doit prendre des

mesures complémentaires pour atteindre les objectifs de Kyoto.

Le transport est la source qui croit le plus dans les émissions de gaz à effet de serre de l'Union Européenne, essentiellement à cause de la croissance rapide du transport routier aussi bien des passagers que du fret. Tandis que la plupart des secteurs de l'Union Européenne ont réduit leurs émissions entre 1990 et 2000, celles du transport ont augmenté d'environ 20%. Sur la base des données actuelles cette croissance devrait atteindre 28% en 2010.



AMERIQUE du NORD

8. Les émissions de bus scolaires au gaz naturel dépassent celles de diesels peu polluants dans une nouvelle étude

Les émissions à l'échappement de bus scolaires fonctionnant au gaz naturel contiennent plus de polluants de l'air et de contaminants toxiques que celles de bus scolaires motorisés par des moteurs diesel de

nouvelle génération, à faibles émissions. C'est la principale découverte d'une étude réalisée par le Southwest Research Institute (SwRI) présentée à une conférence récente de la société des ingénieurs de l'automobile (SAE). L'étude compare les émissions d'un modèle largement utilisé de bus à gaz naturel avec les émissions de bus scolaires à moteurs diesel.

International Truck and Engine Corporation, qui a commencé à vendre un moteur diesel peu polluant certifié par l'US Environmental Protection Agency (EPA) et par le California Air Resources Board au niveau 2007 pour les particules et les émissions d'hydrocarbures, a financé l'étude conjointement avec ConocoPhillips, producteur du carburant à très bas taux de soufre qui rend possible l'usage de la nouvelle technologie diesel.

Dans les trois configurations de bus testées, le bus au gaz naturel a eu les plus fortes émissions d'oxyde d'azote (NOx), d'oxyde nitrique (NO), d'hydrocarbures totaux, d'hydrocarbures non méthane et de monoxyde de carbone (CO), selon le rapport d'étude du SwRI.

Le bus diesel à faibles émissions a montré des émissions plus élevées, lorsque comparé aussi bien au bus à gaz naturel qu'au bus diesel conventionnel, dans deux autres catégories d'émissions – dioxyde d'azote et dioxyde de carbone – mais le bus diesel à faibles émissions a montré les émissions les plus basses pour les quatre polluants de référence des échappements moteurs réglementés par l'EPA et le CARB : NOx, CO, particules et hydrocarbures.

En utilisant un carburant à très bas taux de soufre, le moteur du bus à basses émissions, avec un calibrage moteur low-NOx et un filtre à particule catalysé a été certifié par l'EPA et le CARB comme réduisant les particules et les hydrocarbures au niveau de la norme 2007.

9. Le Canada signe le protocole de Kyoto

Le Canada a ratifié l'accord sur le réchauffement de la planète de Kyoto, malgré la décision des USA de ne pas le prendre en compte.

Le Canada est le 99^{ème} signataire du protocole qui demande des réductions des émissions de gaz à effet de serre accusés de réchauffer la planète, qui ne prendra cependant pas effet avant que la Russie ne l'ait ratifié.

10. Des groupes de Verts poursuivent l'EPA à propos du réchauffement de la planète

Trois groupes environnementalistes poursuivent en justice l'Environmental Protection Agency dans une tentative de forcer l'agence à combattre le réchauffement de la planète en limitant la pollution de l'air provenant des voitures américaines. Les groupes - le International Center for Technology Assessment, le Sierra Club et Greenpeace – disent avoir porté plainte dans un tribunal de district parce que l'EPA était lente à utiliser le Clean Air Act contre les émissions des gaz à effet de serre par les voitures. Ils ont demandé à un juge d'ordonner à l'EPA de répondre à la pétition dans un délai de 60 jours.

11. Une étude montre que Honda est le producteur d'automobiles le moins polluant aux USA

Honda produit la gamme de voitures la moins polluante du marché américain, selon une étude réalisée par l'Union of Concerned Scientists (UCS). L'étude de l'UCS a analysé les performances environnementalistes des six plus grands constructeurs opérant sur le marché américain.

Dans cette étude, UCS examine les deux principaux problèmes d'environnement liés aux véhicules – pollution contribuant à la formation du smog et émissions de dioxyde de carbone lié au réchauffement de la planète.

ASIE-PACIFIQUE**12. Les producteurs de voitures japonaises innocentés dans un cas de pollution.**

La cour du district de Tokyo a décidé que les sept producteurs d'automobiles qui figuraient parmi les accusés d'un procès concernant la pollution causée par des émissions de véhicules ne pouvaient être tenus responsables des problèmes de santé subis par les résidents proches des grandes artères dans la capitale. Cependant la cour a tenu pour responsables des problèmes de santé des plaignants liés à la pollution les autres accusés du procès (le gouvernement central, le gouvernement de la métropole de Tokyo et la société publique métropolitaine des autoroutes).

Le juge a condamné les gouvernements central et de Tokyo et la société publique à payer un total de 79,2 millions de yens à 7 des 99 plaignants en compensation pour leur asthme bronchique et pour d'autres problèmes de santé liés à la pollution.

La cour a décidé que les émissions des véhicules à moteurs diesel et les autres véhicules à moteurs devaient être considérés comme responsables des crises d'asthme et autres problèmes de santé des résidents proches des grandes artères routières où les gros véhicules représentent «des pourcentages significativement élevés» du trafic.

13. Développement en Chine

Plus de 19 producteurs avec environ 300 modèles ont été agréés pour une réduction de taxe parce qu'ils satisfont aux normes Euro II. De fait beaucoup de voitures satisfont les standards Euro III (en laboratoire avec du carburant à bas taux de soufre).

SEPA a aussi prévu de renforcer les normes pour les gros camions roulant à l'essence et pour les motocycles et mobylettes.

Le point d'intérêt principal pour le futur est d'initier un programme de tests de conformité de production et d'introduire les normes Euro III et Euro IV (Pekin voudrait le faire en 2005 et la SEPA envisage une introduction au niveau national en 2008).

14. Le marché des véhicules en Chine montre une rapide croissance en 2002

On s'attend à ce que la production et les ventes de véhicules à moteurs en Chine dépassent 3 millions d'unités et que celle des voitures particulières dépasse 1 million d'unités en 2002. De plus il est prévu de fabriquer 3 millions de camions agricoles et 12 millions de motocycles.

15. La Corée du Sud maintient des normes sévères pour les voitures diesel

Le Ministère sud coréen de l'environnement a dit qu'il ne voulait pas assouplir sa politique d'air pur pour créer un marché local pour les voitures équipées de moteurs diesel. Dans une déclaration le ministère a dit que son plan pour améliorer la qualité de l'air en villes, tout particulièrement à Séoul et ses environs, ne réussira pas sans une interdiction des voitures diesel.

Le Ministère envisage également des réglementations d'émissions pour les camions diesel, les bus, les vans et les véhicules de loisirs.

Le ministère a dit que la grande densité de véhicules à moteurs dans des agglomérations surpeuplées, le faible coût du carburant diesel par rapport à l'essence, un bas niveau technologique dans les moteurs diesel et la non disponibilité de

carburants diesel propres rendaient obligatoire son approche de la réglementation des échappements du diesel en Corée du Sud.

16. L'Inde prépare une décision sur la politique en matière de carburant auto pour la fin janvier

Le gouvernement indien devrait définir son point de vue sur la politique en matière de carburant et de véhicules suggérée par le comité d'experts pour la fin du mois de janvier, selon le Ministre fédéral du pétrole. Le comité a recommandé les valeurs limites d'émissions pour les véhicules Euro III pour 2005 et les limites d'émission Euro IV pour 2010.

17. Le Japon prêt à subventionner les filtres diesel

Le gouvernement japonais prévoit d'allouer 8 milliards de yens en subventions pour les propriétaires de gros camions et de bus diesel qui installeraient des filtres pour réduire la pollution pendant deux années à partir de 2003 et selon les informations gouvernementales.

Les camions diesel immatriculés depuis octobre 1993 et les bus diesel immatriculés depuis octobre 1990 seraient éligibles pour les subventions. Cette initiative fait suite à la mise en place en octobre d'une nouvelle loi pour réduire de manière drastique les émissions des diesels telles que les particules et les oxydes d'azote dans huit préfectures urbaines.

18. Les Emirats Arabes Unis passent à l'essence sans plomb

Le Ministère du pétrole et des ressources minières a annoncé en décembre que les Emirats Arabes Unis prévoyaient l'élimination de l'essence plombée et son remplacement par l'essence sans plomb à compter du 1 janvier 2003. Selon le décret du cabinet des EAU de 2002, les convertisseurs catalytiques sont devenus la norme sur tout véhicule vendu dans les EAU. Le prix de l'essence sans plomb sera aligné sur le prix de l'essence plombée actuellement disponible aux pompes dans les EAU.

GENERAL

19. 2002, la seconde année la plus chaude tandis que le réchauffement se poursuit, dit l'OMM

Cette année a été la seconde année la plus chaude depuis 1860 poursuivant une période d'un quart de siècle de réchauffement accéléré de la planète lié aux émissions de gaz à effet de serre, selon l'annonce faite par les scientifiques des Nations Unies. L'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), une agence des Nations Unies, dit que 1998 demeure l'année la plus chaude jamais enregistrée, avec 2002 dépassant l'année précédente comme la seconde année la plus chaude. Les dix années les plus chaudes se sont toutes produites depuis 1987, avec neuf depuis 1990.

FUTURES CONFERENCES

SIAT 2003

15-18 January 2003, Pune, India

Details from ARAI website:

<http://www.araiindia.com>

Programme includes exhaust emission control techniques including durability aspect for Euro III and beyond.

SAE 2003 World Congress

3-6 March 2003, Detroit, USA

Details from: www.sae.org/congress

21st Annual World Fuels Conference: Refining 2003 and Beyond

25-27 March 2003, Adam's Mark Riverwalk Hotel, San Antonio, TX, USA

Details from: Tel: 1-800-897-HART (U.S. only), +1 301 354 2046, Fax: +1 301 424 7260

VDA Technical Congress 2003

2-3 April 2003, CongressPark Wolfsburg, Germany

Info from:

http://www.vda.de/en/vda/intern/organisation/abteilungen/technischer_kongress/

Topics on Environment and Energy will be dealt with in parallel sessions.

AVL Commercial Powertrain conference

3-4 April 2003, Graz, Austria

Details from: <http://www.avl.com/icpc>

The conference will focus on exploring the similarities and synergies between three different markets: commercial vehicles, agricultural tractors and construction equipment.

24th International Vienna Motor Symposium

15-16 May 2003, Vienna, Austria

Details from: <http://www.oevk.at>, as from mid December 2002.

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

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.

“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

Organised by INRETS. Call for papers. Dates for abstracts and papers are listed on the web site.

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>

Abstracts for papers required by 24 January 2003. 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.

Euromat 2003

1-5 September 2003, Lausanne, Switzerland

Organised by Deutsche Gesellschaft für Materialkunde e.V.

Details from:

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

Deadline for submitting an abstract to Euromat 2003 is 31 January 2003.

**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) or from CAPoC6 web
site:

[http://www.ulb.ac.be/sciences/cpmct/capoc6
/index.html](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. Submission of extended abstracts (1-2 typewritten pages) is due by 20 January 2003.