

# N AECC Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

## Novembre – Décembre 2003

### ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

#### Table des matières

<b>EUROPE</b> .....	2
1. La nouvelle étape de la législation européenne .....	2
2. Conférence internationale sur les exigences futures d'émissions et sur EU V pour les véhicules légers.....	2
3. La Directive « à deux niveaux » pour les émissions de moteurs de poids lourds .....	3
4. CO <sub>2</sub> et la consommation en carburants des véhicules commerciaux légers .....	3
5. Le transport mis en cause pour la mauvaise performance de l'Union Européenne dans le domaine des gaz à effet de serre.....	3
6. L'AECC publie des plans pour améliorer la collecte de données .....	4
7. Le rapport du Parlement sur la réduction des émissions de bateaux.....	4
8. Le Parlement rejette l'harmonisation des taxes indirectes .....	4
<b>AMERIQUE DU NORD</b> .....	5
9. Le programme AirCare en Colombie Britannique .....	5
10. Une étude soutient le renforcement des standards de qualité de l'air au Mexique .....	5
11. Le Congrès conclut un accord sur le plan californien de réduction des émissions.....	6
12. Le Canada définit des règles pour les petits moteurs .....	6
13. Le gouvernement canadien offre des rabais pour réduire les périodes de ralenti des camions .....	6
14. La Ville de New York adopte une loi sur le diesel .....	7
15. Le New Jersey sur le point d'imposer les véhicules à émission zéro.....	7
<b>ASIE-PACIFIQUE</b> .....	7
16. La Corée du sud va renforcer ses standards d'émissions en 2006.....	7
17. La campagne de Tokyo élimine les émissions de particules.....	8
18. Les vieux bus de Bombay vont aller à la casse .....	8
19. La ville de Kobe introduit l'exigence de « livraisons vertes ».....	8
20. Les effets sanitaires de la pollution en Asie.....	9
21. 100 millions de personnes respirent de l'air pollué en Chine .....	9
<b>GENERAL</b> .....	9
22. Un accord entre les USA, l'Union Européenne, le Japon et la Chine sur la pollution due au transport .....	9
23. Procédure mondiale pour la certification des motocycles.....	10
24. La pollution de l'air plus mauvaise pour le cœur que pour les poumons .....	10
25. Une étude montre que les morts par SRAS doublent avec la pollution .....	11
26. Haren Gandhi reçoit la médaille de la technologie .....	11
<b>PROCHAINES CONFERENCES</b> .....	11

Pour plus d'informations 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](mailto:info@aecc.be), Web: <http://www.aecc.be>

## **EUROPE**

### **1. La nouvelle étape de la législation européenne**

Les réunions du sous-groupe du MVEG (Motor Vehicles Emissions Group) sur la prochaine étape des standards européens pour les véhicules légers et les poids lourds se sont poursuivies en novembre et décembre.

Le groupe a jusqu'à maintenant concentré ses efforts sur le questionnaire concernant les véhicules légers (EU V), que la commission propose de diffuser pour obtenir des informations sur la faisabilité et les coûts des options de contrôle des émissions. La version finale du document comporte cinq scénarios de réduction des émissions pour une comparaison des technologies et des coûts. Les scénarios proposés pour les moteurs à allumage commandé ou à compression ne sont pas interdépendants.

L'objectif principal pour le standard EU V des véhicules légers est supposé être une nouvelle réduction des NOx et des particules, avec la possibilité de contrôler le nombre des particules en plus de la masse de ces particules.

Il y aura une consultation des acteurs concernés qui se déroulera entre le début février et la fin avril pour permettre aux états membres et aux autres acteurs d'exprimer leur contribution sans entrer dans le détail du questionnaire.

Pour ce qui concerne EU VI pour les poids lourds, la Commission a indiqué que le processus sera orienté vers un renforcement des standards de NOx avec également la possibilité d'une action sur le contrôle des fines particules. La Commission va aussi établir un questionnaire pour les poids lourds.

### **2. Conférence internationale sur les exigences futures d'émissions et sur EU V pour les véhicules légers**

Des délégués de l'industrie, des universités et des corps législatifs ont participé à la Conférence internationale sur les futures exigences mondiales concernant les émissions et EU V pour les véhicules légers organisée par la Direction Générale Joint Research Centre de l'Union Européenne et qui s'est tenue à Milan les 10 et 11 décembre.

Les orateurs étaient aussi bien des représentants des Directions Générales de l'Union Européenne pour les entreprises et pour l'environnement, de l'administration de la protection de l'environnement de l'état chinois (SEPA), du laboratoire national de la sécurité du trafic et de l'environnement (NTSEL) du Japon, du département de l'énergie et de l'agence de la protection de l'environnement (EPA/OTAQ) des USA.

Des sessions se sont déroulées en parallèle sur les sujets suivants : « Nouveaux systèmes de mesure des émissions et de tests » ; « Des émissions à la qualité de l'air » ; « Nouveaux carburants, nouveaux moteurs et nouvelles technologies de post-traitement des émissions ».

Lors de la séance plénière d'ouverture, Bernd Lange, parlementaire européen, a dit que les priorités du Parlement étaient que les valeurs limites pour les moteurs diesel se rapprochent de celles des moteurs à essence et que les particules ultra fines soient prises en compte pour les deux motorisations. Des réductions additionnelles de NOx et de PM sont demandées pour les poids lourds et les émissions hors du cycle de test doivent être prises en compte. Il a pressé la

Commission de préparer une proposition EU V pour la mi-2004.

La DG environnement a dit que la conférence avait confirmé qu'il y avait encore des soucis sérieux dans les domaines de la santé et de l'environnement concernant les véhicules routiers et que l'étape EU IV à venir en 2005 n'était pas la fin du chemin.

### **3. La Directive « à deux niveaux » pour les émissions de moteurs de poids lourds**

La Commission Européenne a commencé des discussions sur les annexes techniques d'une proposition de la Commission relatives à une directive concernant les poids lourds sur les contrôles à bord (OBD), la durabilité et les contrôles en service.

Cette directive « à deux niveaux » comportera une partie « politique » fixant le cadre des exigences qui sera traitée comme une Directive par le Conseil et le Parlement, complétée de détails techniques élaborés séparément comme une directive finalisée de la Commission.

Le Conseil souhaite que la partie politique de la proposition de directive (COM(2003)522 final) soit élaborée début 2004. Idéalement, la partie technique sera préparée dans le même temps. Le plan actuel est d'avoir cette proposition approuvée par le Comité d'Adaptation aux Progrès Techniques (CAPT) autour du mois de mai 2004.

### **4. CO<sub>2</sub> et la consommation en carburants des véhicules commerciaux légers**

Le Parlement Européen a approuvé la position commune du Conseil sur la proposition de directive sur les émissions

de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des véhicules commerciaux légers de catégorie N1.

La proposition introduit des exigences sur la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de consommation de carburants relatives aux véhicules de catégorie N1 dans la directive 80/1268/EC, qui n'impose actuellement de telles exigences qu'aux véhicules de la catégorie M1 (voitures particulières).

Les nouvelles propositions entreront en vigueur au 1 juillet 2004 pour les nouvelles approbations par types ; à partir du 1 janvier 2006 pour les véhicules existants et les approbations par types de classe I dans la catégorie N1, et à partir du 1 janvier 2008 pour les véhicules existants et les approbations par types des classes II et III de la catégorie N1.

Un nouvel article ajouté par le Conseil introduit le concept de « famille de moteurs » et donne deux ans à la Commission pour évaluer le concept et pour présenter une étude sur la possibilité de son application aux véhicules construits en plusieurs étapes.

### **5. Le transport mis en cause pour la mauvaise performance de l'Union Européenne dans le domaine des gaz à effet de serre**

Selon un rapport de l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE), les trafics aérien et routier sont les principaux responsables des gaz à effet de serre dans l'Union Européenne.

Le secteur du transport est responsable d'un peu plus du cinquième des gaz à effet de serre dans l'Union Européenne. Sur la base des politiques et mesures locales, il est prévu que l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre par le transport en

2010 sera de 34% supérieur à son niveau en 1990. Ceci n'inclut pas les émissions en croissance rapide produites par le trafic aérien international qui ne sont pas prises en compte dans le protocole de Kyoto.

## **6. L'AEE publie des plans pour améliorer la collecte de données**

Le Bureau directeur de l'Agence Européenne de l'Environnement a approuvé un plan quinquennal pour faire évoluer le rôle de l'agence de celui de simple bureau des statistiques à celui d'interprète des données capable de faire des recommandations d'actions politiques. L'agence ne deviendra pas pour autant un organisme de décisions politiques.

La stratégie approuvée sélectionne environ 50 indicateurs essentiels sur lesquels l'agence va se concentrer pour améliorer la qualité de ses données. Les thèmes environnementaux essentiels seront le changement climatique, la biodiversité, le développement durable et la gestion des déchets. Plutôt que de mesurer la présence de pollution dans l'environnement, l'agence va de plus en plus se focaliser sur les dangers de l'exposition de l'homme à la pollution.

Dans le cadre de ce travail, la Commission Européenne, assistée par l'AEE, devrait lancer en février un registre des émissions polluantes à l'échelle de l'Union Européenne regroupant les informations sur des milliers de sources de pollutions industrielles.

## **7. Le rapport du Parlement sur la réduction des émissions de bateaux**

Un rapport du Comité de l'Environnement débattu au Parlement Européen le 3 décembre appelle la Commission à analyser de toute urgence les coûts et

bénéfices de mesures de réduction plus ambitieuses pour les bateaux.

Le rapport note que les navires émettent environ deux fois plus de NOx par tonne au kilomètre que les dernières générations de camions et la différence devrait s'accroître avec l'introduction des standards EU IV et EU V applicables aux camions.

Le rapport appelle la Commission à aller de l'avant – avant la fin de 2004 – en proposant des standards d'émissions de NOx pour les navires, qui seraient basés sur les meilleures technologies disponibles (BAT)

## **8. Le Parlement rejette l'harmonisation des taxes indirectes**

Le Parlement Européen a rejeté à une large majorité une proposition de la Commission sur les contributions indirectes des carburants diesel et essence.

Le Parlement n'est pas convaincu qu'une harmonisation totale, telle que proposée par la Commission, soit vraiment nécessaire et dit que «un peu de concurrence sur la question des taxes c'est plutôt sain». Une autre des préoccupations du Parlement est l'impact que la proposition pourrait avoir sur les pays demandant leur admission, certains d'entre eux appliquant actuellement des taxes beaucoup plus faibles que celles en vigueur au sein de l'Union Européenne. L'harmonisation proposée devrait déboucher dans la plupart des cas sur des taxes plus élevées, ce qui mettrait les nouveaux états membres sous une formidable pression. Enfin les parlementaires européens ont souligné un certain nombre de problèmes pratiques qui résulteraient d'un système différentiel de

taxes pour le diesel à usage industriel et commercial et pour le diesel des particuliers (fraudes potentielles, travail administratif additionnel si un système de reversement était mis en place).

## **AMERIQUE DU NORD**

### **9. Le programme AirCare en Colombie Britannique**

AirCare réalise régulièrement des analyses scientifiques pour évaluer l'efficacité du programme global d'inspection et de maintenance de Vancouver et rend compte des réductions totales d'émissions des véhicules attribuables au programme.

Le rapport le plus récent intitulé « AirCare - résultats et observations en 2001 et 2002 » montre que 16% des véhicules examinés étaient déficients à la première inspection. 70% de ceux-ci ont été réparés et ont reçu un permis de circuler lors du contrôle, 10% ont été partiellement réparés et ont reçu un permis provisoire de circuler et 20% ont été retirés de la circulation.

En 2001 et 2002, les données de AirCare montrent que les hydrocarbures (HC), le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azote (NOx) ont été réduits de 23 208 tonnes. Durant ses dix premières années (1992 – 2002) le programme AirCare a permis la réduction de l'ensemble des émissions des véhicules de 35% soit une réduction totale de 731 790 tonnes de HC, CO et NOx.

### **10. Une étude soutient le renforcement des standards de qualité de l'air au Mexique**

Une nouvelle étude publiée par la commission pour la coopération environnementale (CEC) suggère que des enfants sont hospitalisés et meurent des

conséquences de pollutions de l'air inférieures à celles admises par les standards sanitaires mexicains actuels.

Entre 1997 et 2001, les problèmes respiratoires ont provoqué 36 087 consultations d'urgence d'enfants âgés de moins de cinq ans dans deux hôpitaux de la ville frontière de Ciudad Juarez, Chihuahua. Tandis que les standards mexicains pour l'ozone n'ont été dépassés que 14 fois.

« Des enfants ont été envoyés d'urgence à l'hôpital alors qu'aucune alarme sur la qualité de l'air n'était déclenchée » dit le Dr. Matiana Ramirez Aguilar, un co-enquêteur dans l'étude de l'office national de santé publique de la ville de Mexico « ceci laisse entendre que des niveaux moindres d'ozone mettent en danger la santé respiratoire des enfants et qu'une action doit être engagée pour réviser les standards mexicains ».

L'étude a aussi révélé des « associations significatives » entre les matières particulaires (PM10) et la mortalité infantile. Parmi les 696 enfants âgés de un mois à un an qui sont morts pendant les cinq années couvertes par l'étude, 231 morts étaient attribuables à des maladies respiratoires. Les niveaux ambiants de PM10 n'avaient dépassé la norme qu'à de rares occasions.

Les chercheurs indiquent aussi que les enfants vivant dans des quartiers défavorisés étaient les plus en danger. Quand les niveaux de PM10 étaient élevés pendant deux journées consécutives, les morts pour causes respiratoires d'enfants entre un mois et un an dans les familles à faibles ressources augmentaient de 82% dans les jours qui suivaient. Tandis que les jeunes ayant un statut économique supérieur n'étaient pas victimes du même

accroissement de la mortalité.

## **11. Le Congrès conclut un accord sur le plan californien de réduction des émissions**

Le Congrès US a établi un compromis qui permettra à la Californie de définir de nouveaux standards d'émissions pour les petits moteurs non routiers tandis qu'il demande un plan de réduction à l'échelle de la nation pour 2005.

La Californie a proposé des nouveaux standards d'émissions pour les petits moteurs – comme ceux qui motorisent les tondeuses à gazon, les souffleurs à feuilles et autres petits engins – qui nécessitera probablement l'usage de convertisseurs catalytiques.

Le compromis permettra à la Californie de promulguer ses nouvelles règles d'émissions mais demandera que l'EPA en étudie les conséquences en matière de sécurité, y compris les risques d'incendie lorsqu'elle les approuvera. L'EPA aura aussi à proposer un nouveau standard d'émissions, applicable à l'ensemble de la nation, pour les moteurs non routiers de moins de 50 CV, au plus tard en décembre 2004 afin qu'il puisse être adopté pour la fin de 2005. Cette règle s'appliquera alors dans tous les autres états qui n'auront pas encore mis en place leurs propres standards.

## **12. Le Canada définit des règles pour les petits moteurs**

Le Canada a mis la dernière main aux réglementations pour les émissions des modèles 2005 et au-delà concernant les machines équipées de petits moteurs à essence telles que tondeuses à gazon, tronçonneuses et soufflantes à neige.

Les réglementations d'émission des petits

moteurs non routiers à allumage commandé harmonisent les émissions canadiennes avec les standards de l'agence de la protection de l'environnement des Etats-Unis. Les règles finales devraient cependant déboucher sur des standards moins exigeants pour les engins portables non soumis à un certificat de l'EPA quand les ventes annuelles au Canada d'un modèle donné sont inférieures à 2 000 unités.

Un certain nombre de modifications techniques a été apporté aux propositions initiales afin de mieux les aligner sur les standards US, celles-ci concernent : exclusion des petits moteurs à allumage commandé destinés à la propulsion d'embarcations ; exclusion des moteurs destinés à l'exportation ; un label exigé pour les moteurs de remplacement et une exigence nouvelle de déclaration des moteurs importés uniquement pour une exposition, une démonstration, une évaluation ou des tests.

Environnement Canada a estimé que, une fois totalement en place, ces exigences allaient réduire d'environ 44% les émissions de polluants contribuant à la formation du smog émis par les petits moteurs non routiers à allumage commandé.

## **13. Le gouvernement canadien offre des rabais pour réduire les périodes de ralenti des camions**

Le Canada va offrir des rabais aux compagnies de camionnage locales pour réduire les coûts d'installation de systèmes réduisant les périodes de ralenti des véhicules commerciaux.

Le programme de rabais pour l'efficacité énergétique du transport commercial qui va être mis en place procurera entre C\$350

(US\$270) et C\$1400 (US\$1080) par véhicule pour subventionner les achats d'équipements faits depuis le 12 août 2003. Le programme va aussi aider à enregistrer les réductions de gaz à effet de serre réalisées entre 12 et 18 mois après l'installation de l'équipement.

Le programme va procurer un rabais de 19% par rapport au prix de détail recommandé par les producteurs jusqu'à un maximum de C\$350 pour les chauffages d'intérieur thermiques et les réchauffeurs de circuits de refroidissement des moteurs ou de C\$1400 pour les unités auxiliaires.

#### **14. La Ville de New York adopte une loi sur le diesel**

Le conseil de la ville de New York a adopté une loi qui exige l'utilisation de carburant diesel à très basse teneur en soufre et des moyens modernes de contrôle des émissions des particules et d'oxydes d'azote pour tous les équipements de travaux publics utilisés pour des projets ou des contrats financés par la ville.

La réduction des teneurs en soufre du niveau actuel de 3 400 ppm à 15 ppm aura un important impact bénéfique pour la qualité de l'air dans toute la ville. De plus, en faisant de la Ville de New York un laboratoire pour des carburants plus propres et des technologies de contrôle des émissions qui pourront être utilisés dans les chantiers de construction, ceci aidera à montrer clairement que le plan de l'EPA pour les diesels non routiers est techniquement faisable.

#### **15. Le New Jersey sur le point d'imposer les véhicules à émission zéro**

Le New Jersey pourrait bien être le prochain état à adopter les standards

d'émissions automobiles de la Californie, y compris la disposition imposant les véhicules à émission zéro.

Une loi autorisant l'adoption des règles californiennes a été adoptée par le comité du budget et des affectations du sénat et laisse jusqu'au 13 janvier aux protagonistes pour la faire voter par les deux chambres et l'amener sur le bureau du gouverneur. Dans ses premières étapes la loi demandera que 2% des véhicules vendus dans l'état n'émettent aucune émission polluante ou au moins aucun polluant à l'échappement, cette proportion devant s'accroître pour atteindre 10% en 2010.

#### **ASIE-PACIFIQUE**

#### **16. La Corée du sud va renforcer ses standards d'émissions en 2006**

La révision des standards sud coréens d'émissions automobiles applicables aux véhicules à essence ou diesel prendra effet pour les voitures produites après le 1 janvier 2006.

La division en charge de la gestion de la qualité de l'air au ministère de l'environnement a dit que, lorsqu'il sera totalement en place, le régime amélioré de contrôle de la pollution automobile réduira les polluants à l'échappement de plus de la moitié des niveaux actuels. Lorsqu'il sera combiné avec la technologie des carburants propres, il aidera à améliorer le standard de qualité globale de l'air de plus de 50% en 10 ans.

D'après la réglementation modifiée, introduite par le décret n°148 du ministère de l'environnement, les standards d'émissions pour les véhicules particuliers ou de transport de marchandises seront proches des standards d'émissions de

véhicules ultra basses (ULEV) de Californie. Pour les véhicules diesel, la Corée du sud prendra modèle sur les standards d'émissions Euro IV qui entreront en vigueur en Europe en 2005.

Les règles révisées mettront aussi en marche le processus de standards d'émissions pour les équipements de travaux publics motorisés par des moteurs diesel non routiers. L'entrée en vigueur se fera à partir du 1 janvier 2004 avec des limites plus contraignantes prenant effet en janvier 2005. Ces exigences s'appliqueront à six types d'équipements de travaux publics : bulldozers, excavateurs, chariots élévateurs, pelleteuses, rouleaux et grues.

Les mêmes règles introduiront aussi des standards plus contraignants sur la qualité des carburants, mettant des limites sur la teneur en soufre de l'essence et du gazole. A partir de janvier 2006, les limites admises pour la teneur en soufre seront abaissées à 50 parties par million contre 130 ppm actuellement dans l'essence et réduites des 430 ppm actuelles à 30 ppm pour le gazole.

## **17. La campagne de Tokyo élimine les émissions de particules**

Les données collectées par les stations de contrôle de la qualité de l'air de Tokyo ont mis en évidence une réduction sur une année de 30% des émissions de matières particulaires (PM).

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, le gouvernement municipal de Tokyo impose par ordonnance municipale aux opérateurs de flottes ou aux individus opérant des camions ou des bus d'installer des filtres à particules diesel.

Les données provenant de 34 points d'observation situés sur les principales artères de la ville ont montré qu'en octobre

le niveau moyen des PM était de  $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , en nette diminution par rapport aux  $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$  un an plus tôt. Au début de novembre les données continuaient de montrer des émissions de PM beaucoup plus faibles qu'une année auparavant ; toutefois le directeur de la division de la maintenance de la qualité de l'air insiste pour dire que ces données ne sont que provisoires et collectées sur une période de temps trop brève pour révéler une tendance claire.

## **18. Les vieux bus de Bombay vont aller à la casse**

La Cour suprême de Mumbai (autrefois Bombay) a rendu un arrêt exigeant que les vieux bus soient envoyés à la casse au 1<sup>er</sup> janvier 2006.

La Cour a exigé que la Bombay Electric Supply and Transport (BEST) élimine ses bus de plus de 15 ans et les remplace par des bus Euro II ou au gaz naturel. Actuellement BEST a plus de 700 bus de cet âge. Ils ont pris l'engagement d'introduire au moins 100 bus au gaz naturel tous les ans pendant six ans à compter de 2004-2005. La Cour a exigé de BEST de re-motoriser au moins 250 bus avec des moteurs Euro II en 2004-5, 300 en 2005-6, 350 en 2006-7 et 400 en 2007-8.

La sentence fait partie d'une série d'arrêts pris en réponse à de litiges d'intérêt public dans le but de modifier la pollution des véhicules dans la ville.

## **19. La ville de Kobe introduit l'exigence de « livraisons vertes »**

A compter du 20 octobre, la ville de Kobe au Japon a introduit un système de « livraisons vertes » dans lequel l'usage de véhicules amis de l'environnement devient

obligatoire pour la livraison de produits à la mairie et aux bâtiments municipaux.

Les véhicules agréés pour les « livraisons vertes » sont :

- Des véhicules à faibles émissions motorisés par électricité, méthanol, gaz naturel, ou hybrides ; et les véhicules à émission ultra basse (ULEV) classés comme véhicules trois étoiles dans un système global d'évaluation
- Les automobiles à essence
- Les véhicules à gaz de pétrole liquéfiés (GPL)
- Les véhicules diesel certifiés LEV-6 ou équipés d'un filtre à particules diesel

## **20. Les effets sanitaires de la pollution en Asie**

La conférence pour une meilleure qualité de l'air organisée par l'initiative air pur pour les villes d'Asie a entendu que la pollution des villes asiatiques était responsable de 500 000 morts par an et que les vies actives de beaucoup étaient raccourcies par l'air immonde qu'ils respiraient.

Cependant à Dhaka au Bangladesh une réduction de 41% dans la concentration des aérosols de fines particules a été obtenue par l'élimination des motos taxis à moteurs deux-temps.

La capitale du Népal, Katmandu, est maintenant en tête d'une liste de 17 villes asiatiques ayant l'air le plus impur, suivie par New Delhi, Jakarta et la seconde ville la plus importante de Chine, Chongqing. Le rapport de la Banque Mondiale dit que chaque millier de personnes dans les villes de l'est asiatique et du Pacifique perd plus de 12 années de vie active à cause des incapacités causées par la pollution de

l'air.

## **21. 100 millions de personnes respirent de l'air pollué en Chine**

Deux cinquièmes des habitants des villes et des agglomérations chinoises, soit plus de 100 millions de personnes, respirent quotidiennement de l'air pollué, dit le président du comité de la préservation des ressources et de l'environnement du 10<sup>ème</sup> congrès national du peuple (NPC).

Plus du tiers des 340 villes examinées par le comité ont signalé un niveau III ou pire de qualité de l'air, ce qui indique de l'air pollué ou une mauvaise qualité de l'air. La qualité de l'air dans les zones urbaines du pays est classée en cinq niveaux : niveau I ou excellent, niveau II ou convenable, niveau III ou légèrement pollué, niveau IV ou pauvre et niveau V ou dangereux.

## **GENERAL**

## **22. Un accord entre les USA, l'Union Européenne, le Japon et la Chine sur la pollution due au transport**

Pendant la conférence Euro V à Milan, un accord a été signé entre l'Union Européenne, les USA, le Japon et la Chine qui permettra des recherches et des tests de véhicules communs. Cet accord prévoit la création d'une plateforme scientifique commune pour mesurer et repérer la pollution de l'air due au trafic et offrira un soutien scientifique aux futures réglementations internationales des émissions du transport afin de fournir une base aux standards EU V pour les voitures particulières et les véhicules légers.

Le nouvel accord de principe a été établi entre le JRC (Centre de Recherches Communes de l'Union Européenne), le laboratoire national des émissions de

véhicules et des carburants de l'US EPA (EPA/NVFEL), le laboratoire japonais de la sécurité du trafic et de l'environnement (NTSEL) et l'administration d'état de la protection de l'environnement de Chine (SEPA). Ceci est le résultat d'une coopération au sein du Groupe de Réflexion sur la Pollution et l'Energie (GRPE) de la Commission pour l'Europe des Nations Unies.

### **23. Procédure mondiale pour la certification des motocycles**

Le groupe GRPE (groupe de travail sur les émissions) des Nations Unies espère maintenant recevoir l'ébauche d'une réglementation technique globale sur les procédures de certification des motocycles lors de sa réunion de juin 2004.

Le groupe de travail sur les éléments fondamentaux de la procédure mondiale de certification des motocycles (WMTC-FE) prévoit de présenter son rapport technique sur le développement du test comme un document officiel du GRPE lors de la réunion de juin 2004 du GRPE. Il est prévu de présenter aussi l'ébauche d'une réglementation technique mondiale (GTR).

### **24. La pollution de l'air plus mauvaise pour le cœur que pour les poumons**

L'exposition prolongée aux fines particules dans l'air pollué est signalée être plus probablement la cause de maladies cardio-vasculaires que de troubles respiratoires.

Dans une étude portant sur 16 années faite à l'Université Brigham Young à Provo, Utah qui a pris en compte les effets de la pollution dans 50 zones métropolitaines US, 45,1% des décès ont été attribués à des maladies cardio-vasculaires alors que seulement 8,2 % étaient dus à des maladies pulmonaires. Une analyse plus approfondie

a confirmé un lien direct entre l'exposition prolongée aux matières particulaires et une mortalité pour raison spécifique. L'étude a montré que toute tranche additionnelle de 10 microgrammes par mètre cube était accompagnée par une augmentation de 18% du risque de décès par chute de tension et une augmentation de 13 % du risque de décès par altération du rythme cardiaque, déficience cardiaque ou arrêt du cœur. Cette étude établit que les personnes vivant dans les villes les plus polluées ont un risque aggravé de 18% de mourir d'une maladie cardiaque par rapport à ceux vivant dans les zones moins polluées.

Les scientifiques ont introduit les données dans un modèle qui a estimé les effets de la pollution tandis que sont contrôlés les autres facteurs, y compris la fumée du tabac, les régimes alimentaires et les risques professionnels. L'étude montre que les particules peuvent causer l'inflammation des tissus pulmonaires, ce qui finalement entraîne une variété de mécanismes de défense y compris un accroissement des plaquettes sanguines visqueuses qui peuvent obstruer les artères nourrissant le cœur. Des études scientifiques plus anciennes avaient attribué le même problème aux niveaux élevés de cholestérol dans le sang, mais l'inflammation due à la suie, explique le Dr. Pope « joue un rôle plus important que nous ne l'avions compris précédemment pour ce qui concerne ces plaquettes grasses ».

Les morts par maladies respiratoires n'ont pas été associées de manière consistante avec l'exposition aux matières particulaires, notent les auteurs. Parmi les personnes qui n'ont jamais fumé, de telles expositions ont été positivement associées à des mortalités par pneumonies ou grippe. Il est intéressant de noter cependant que les

bronchites chroniques et les morts associées semblent décroître quand le niveau de particules augmente.

## **25. Une étude montre que les morts par SRAS doublent avec la pollution**

Le SRAS, la nouvelle maladie du type de la grippe qui s'est répandue en Chine et dans d'autres parties du monde pendant l'année dernière, a deux fois plus de chances de tuer les malades dans les zones polluées, selon un rapport de chercheurs américains et chinois.

Le SRAS a un taux de mortalité qui varie entre zéro et environ 17 %. Dans un article paru dans le journal *Environmental Health* : A Global Access Science Source, les chercheurs disent que la pollution peut aider à comprendre la variation du taux de décès - au moins en Chine.

Dans les régions faiblement polluées, le taux de décès n'a été de 4,08 %, tandis que dans les zones avec des niveaux de pollution moyens, comme Pékin, le taux de décès a été de 7,49 % et dans les zones très polluées il a atteint 8,9 %.

## **26. Haren Gandhi reçoit la médaille de la technologie**

Le président Bush a remis à l'ingénieur d'origine indienne Haren Gandhi de Ford Motor Company la médaille nationale de la technologie. C'est le plus grand honneur qu'un président américain puisse octroyer pour une innovation technologique et elle a été décernée pour des décades de recherches et d'inventions pour réduire la pollution et améliorer la qualité de l'air. Le travail de pionnier de Gandhi a abouti au développement et à l'amélioration du convertisseur catalytique. Ses efforts ont aussi conduit à des améliorations dans le recyclage des métaux précieux à partir des

convertisseurs catalytiques usés.

Gandhi professe en Inde sur les technologies des émissions et la stratégie pour les questions environnementales. Il a été récemment nommé dans un comité conseil auprès du gouvernement pour les questions de réglementation des émissions automobiles. Ses projets actuels incluent des efforts pour rendre les systèmes de contrôle des émissions du moteur diesel aussi efficaces que ceux des moteurs à essence.

## **PROCHAINES CONFERENCES**

### **Engenex 1 – Environmentally Aware Engineering**

2 March 2004, DTI Conference Centre, London

More on [www.engenex1.com](http://www.engenex1.com)

*This is a new event which will provide a showcase for some of the latest technologies in the UK and Germany, providing opportunities for informal yet focussed partnering meetings.*

### **2004 SAE World Congress**

8-11 March 2004, Detroit, USA

Details from:

<http://www.sae.org/congress/index.htm>

### **5th European Fuels Conference – The Future of the European Refining Industry**

15-17 March 2004, Paris More info from

[www.wraconferences.com](http://www.wraconferences.com)

### **3<sup>rd</sup> International Conference on Children's Health and the Environment**

31 March - 2 April 2004, London school of hygiene and Tropical Medicine, London, UK

*The conference is meant to be a world-wide platform dealing with health problems of children caused by*

*environmental influences and themes will include Air Pollution, Environmental Smoke, Heavy Metals etc.*

## **25th International Vienna Motor Symposium**

29-30 April 2004, Conference Centre Hofburg Vienna

More on <http://www.oevk.at> from mid December 2003; e-mail [info@oevk.at](mailto:info@oevk.at)

*The Symposium will show Latest Results in Worldwide Engine Development, Future Legislation, New Engines and Fuels, Components, Electronics and Drive train. New Engines and Components will be exhibited.*

## **11<sup>th</sup> Nordic Symposium on Catalysis**

23-25 May 2004, Oulu, Finland

Deadline for submission of extended abstracts is 15 December 2003. Details at: <http://cc.oulu.fi/~polamwww/nordic.html>

*The aim of this symposium is to bring together all Nordic scientists working in field of catalysis. The symposium is a biennial meeting and the focus is Catalysis for a Sustainable Future. The three-day programme will include plenary lectures by invited plenary speakers, oral presentation of submitted papers, and a poster session.*

## **World Automotive Congress FISITA 2004**

23-27 May 2004, Barcelona, Spain

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.*

## **Engine Expo 2004**

25-27 May 2004, Messe Stuttgart, Germany.

More on [www.engine-expo.com](http://www.engine-expo.com)

## **International Symposium on Internal Combustion Diagnostics**

15-16 June 2004, Baden-Baden Kurhaus

Details from:

[www.combustion-diagnostics.com](http://www.combustion-diagnostics.com)

*Themes are Pressure Indicating Technology, Visualisation and Simulation. The Symposium will be rounded off with papers on the use of these tools for further development of the HCCI combustion process.*

## **2nd Emission Control 2004**

17-18 June 2004, Dresden, Germany

More from the Institute of Internal Combustion Engines and Motor Vehicles (IVK), Dresden University of Technology, 01062 Dresden.

*Emphases include: Spark ignition & diesel engines; emissions reducing methods applied within the engine; active and passive exhaust gas aftertreatment; control strategies; sensor technology; diagnostics; exhaust gas test methods; fuels & lubricants.*

## **ISOTOPCAT – Isotopes in Catalytic Studies**

7-9 July 2004, Poitiers, France

Abstracts are due 1 December 2003.

Details at: <http://labo.univ-poitiers.fr/umr6503/isotopcat/invitation/index.html>

*ISOTOPCAT will deal with isotopes use in catalysis for mechanistic, kinetic and characterisation purposes. Four sessions will be organised covering Isotopic labelling for mechanistic studies; Isotopic exchange with solids (characterisation); Reaction kinetic studies using isotopes; Isotopic effects in heterogeneous catalysis.*