



Newsletter

Septembre - Octobre 2005

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

| | |
|---|----|
| EUROPE | 2 |
| Une directive "à deux niveaux" pour les poids lourds..... | 2 |
| Publication de la Stratégie Thématique de Qualité de l'Air de l'Union européenne..... | 2 |
| Commentaires de l'EPA suédoise sur la Stratégie de Qualité de l'Air de l'Union européenne..... | 3 |
| Réponses à la consultation sur l'Euro 5..... | 3 |
| Un MPE demande des péages routiers liés aux émissions..... | 4 |
| L'Allemagne instaure des mesures de restrictions de circulation basées sur les émissions..... | 4 |
| Rapport de Copenhague sur les émissions de PM10 et de NO ₂ | 4 |
| La Russie annonce l'adoption des normes Euro 2, 3 et 4..... | 5 |
| La Toscane va utiliser des incitations pour moderniser sa flotte régionale de bus..... | 5 |
| Malte : campagne contre les émissions des véhicules..... | 5 |
| Londres : consultation pour une zone à faibles émissions..... | 5 |
| La France annonce des mesures concernant les émissions de CO ₂ et les économies d'énergie..... | 5 |
| Portugal : fiscalité des voitures basée sur les émissions de CO ₂ à partir de juillet 2006..... | 6 |
| Des études de la Commission sur les options de réduction des émissions des navires..... | 6 |
| Un véhicule particulier hybride avec système SCR chez Mercedes..... | 6 |
| AMERIQUE DU NORD | 6 |
| L'état du New Jersey progresse vers des normes plus strictes d'émissions de véhicules..... | 6 |
| Californie : changement aux normes des moteurs pour bus urbains..... | 7 |
| Californie : proposition sur les émissions des camions au ralenti et les systèmes auxiliaires d'énergie..... | 7 |
| Proposition de changement aux réglementations des émissions des bateaux de plaisance et navires..... | 7 |
| Rapport sur les risques de l'exposition aux PM diesel dans les ports californiens..... | 7 |
| La US EPA propose une réglementation de la norme nationale de qualité de l'air ambiant pour les PM _{2,5} | 8 |
| Le Mexique annonce des réductions de soufre dans le carburant..... | 8 |
| Le Canada finalise de nouvelles réglementations sur la teneur en soufre des diesels non routiers..... | 8 |
| Des états attaquent l'EPA sur les émissions de gaz à effet de serre..... | 8 |
| Union Pacific prévoit de réduire les émissions diesel au Texas..... | 8 |
| Le Sénat de Californie rejette le choix du Gouverneur pour la présidence de l'ARB..... | 8 |
| AMERIQUE DU SUD | 8 |
| Le Congrès du Pérou passe outre au veto présidentiel à la loi sur l'environnement..... | 8 |
| ASIE-PACIFIQUE | 9 |
| Le Vietnam adopte les normes Euro 2..... | 9 |
| Singapour : rabais pour les véhicules plus propres..... | 9 |
| L'Inde encourage les véhicules au gaz naturel..... | 9 |
| Des carburants plus propres en Nouvelle-Zélande..... | 9 |
| Le Japon propose des normes d'efficacité du carburant pour les gros camions et les bus..... | 9 |
| L'augmentation de capacité automobile mondiale attribuable pour plus de 50% à la Chine..... | 10 |
| GENERAL | 10 |
| Les effets sur la santé de la pollution atmosphérique par particules sont sous-estimés..... | 10 |
| L'impact de l'environnement sur la santé en Europe peut-être plus important qu'on ne le pense..... | 10 |
| Révision de la charte mondiale des carburants..... | 10 |
| Chimie atmosphérique des émissions provenant de l'essence..... | 10 |
| Les émissions mondiales de CO ₂ ont augmenté en 2004..... | 11 |
| La Bourse MacArthur décernée à Mike Walsh..... | 11 |
| PROCHAINES CONFERENCES | 11 |

EUROPE

Une directive "à deux niveaux" pour les poids lourds

L'élément "politique" de la directive "à deux niveaux" de l'Union européenne, attendue depuis longtemps, sur les émissions des moteurs poids lourds a été publié dans le Journal officiel du 20 octobre 2005, et entrera donc en vigueur le 9 novembre 2005.

Cette directive constitue la première partie d'une refonte totale et d'une consolidation des directives sur les émissions des véhicules lourds et abrogera les Directives 88/77/CEE, 91/542/CEE, 96/1/CE, 1999/96/CE et 2001/27/CE. Elle introduit des exigences de durabilité et de systèmes de contrôles embarqués pour les véhicules lourds et rappelle également les limites d'émissions Euro 4 et 5 initialement publiées dans la Directive 1999/96/CE.

La Directive de la Commission (l'élément "technique" du processus à deux niveaux) devrait suivre prochainement. Elle contiendra les annexes techniques et définira les éléments techniques des exigences comme les systèmes de contrôles embarqués, ainsi que des mesures spécifiques pour les systèmes de contrôle des émissions utilisant des réactifs consommables (par exemple, les systèmes SCR).

L'article 8 de la nouvelle directive prépare de fait le terrain pour la norme véhicules lourds Euro 6. Le premier point de cet article exige que la Commission revoie la nécessité d'introduire de nouvelles limites d'émissions pour les polluants qui ne sont pas encore réglementés, sur la base de "l'introduction élargie sur le marché de nouveaux carburants alternatifs et l'introduction de nouveaux systèmes de contrôle des émissions d'échappement utilisant des additifs". L'article demande ensuite que la Commission soumette des propositions de nouvelles limites d'émissions de NOx et de PM et examine s'il est nécessaire de fixer des limites supplémentaires pour la quantité et la taille des particules ; si c'est le cas, la Commission devra intégrer ces limites dans ses propositions.

Selon la Directive, la Commission devra rendre compte au Parlement européen et au Conseil du déroulement des négociations pour un cycle de tests véhicules lourds au niveau mondial (WHDC) et soumettre un rapport sur les conditions de fonctionnement d'un système embarqué de mesure des émissions (OBM) avec, si besoin, une proposition de mesures pour l'homologation de type des systèmes OBM.

Publication de la Stratégie Thématique de Qualité de l'Air de l'Union européenne

La Commission européenne a publié sa stratégie de qualité de l'air CAFÉ, qui vise à réduire, d'ici 2020, de presque 40% par rapport aux chiffres de 2000, le nombre annuel de décès prématurés dus à des maladies causées par la pollution atmosphérique.

Cette stratégie devrait rapporter €42 milliards de bénéfices en termes de santé, sans compter les bénéfices non quantifiés résultant de la réduction des effets néfastes sur la biodiversité et les immeubles. Le coût est estimé à €7,1 milliards, dont €2 milliards seraient pris en charge par le secteur des transports, €2,5 milliards par l'agriculture, €1 milliard par les installations de combustion, €1 milliard par les ménages, et environ €600 millions par les autres secteurs industriels.

Comme prévu, la stratégie thématique propose de nouveaux contrôles des particules fines (PM2,5). D'ici 2010, tous les Etats membres devront respecter un "plafond de concentration" de 25 µg/m³. Ce taux est dérivé de la limite existante de PM10 de 40 µg/m³. Les Etats membres pourront dépasser ce plafond dans la limite de 20% lorsque la directive entrera en vigueur, puis devront progressivement réduire la concentration de particules fines pour respecter le plafond de concentration en 2015. Les Etats membres devront ensuite réduire les concentrations de PM2,5 de 20% entre 2010 et 2020. Les projets d'introduction d'une formule obligeant les Etats membres dont les niveaux de PM2,5 sont plus élevés, à réaliser des réductions plus importantes ont été abandonnés ; cependant, cinq ans après l'adoption de la directive, la Commission proposera de nouvelles cibles différenciées pour chaque Etat membre.

Le coeur de la stratégie CAFÉ comporte une série de cibles pour réduire les émissions de polluants clés entre 2000 et 2020. Les oxydes d'azote devraient être réduits de 60%, les composés organiques volatils (COV) de 51% et les particules ultrafines (PM2,5) de 59%.

Les mesures possibles incluses dans la stratégie, qui couvre la période jusqu'à 2020, comprennent le durcissement de la directive sur le plafond d'émissions nationales en 2006, et une proposition de nouvelles normes d'émissions Euro 5 pour les véhicules légers à la fin de 2005. La Commission présentera également une proposition pour limiter davantage les émissions provenant des véhicules lourds. A plus long terme, la Commission étudiera la faisabilité d'améliorer le processus d'homologation de type pour que les émissions de cycle-test reflètent mieux la conduite réelle. Le communiqué de la Commission sur la stratégie indique que les véhicules

routiers plus anciens sont responsables de niveaux de pollution disproportionnés. Les Etats membres devraient donc, lors de l'établissement de leurs stratégies pour respecter les objectifs de qualité de l'air, envisager des plans ciblés de retrofits et de mise à la casse pour les véhicules anciens.

Concernant le trafic maritime, la Commission indique que les émissions de SO₂ et de NO_x des navires constituent un problème grave car elles devraient excéder les émissions provenant de toutes les sources terrestres de l'Union européenne d'ici 2020. La Commission va étudier une proposition de normes plus strictes pour les émissions de NO_x des navires d'ici fin 2006. Elle s'assurera de la prise en compte du taux faible d'émissions dans les programmes de financement de l'Union européenne, y compris les programmes "Marco Polo" et "Autoroutes de la mer".

La Commission "étudiera la possibilité" de réduire les émissions de COV provenant des stations-services et "encouragera davantage l'adoption de modes de transport moins polluants". Elle examinera également si les petites installations de combustion d'une capacité inférieure à 50 MW devraient être soumises au régime de pollution industrielle IPPC, bien qu'il ne soit pas envisagé de mettre en place des contrôles supplémentaires pour les installations déjà couvertes par la Directive IPPC ou la directive sur les grandes installations de combustion (LCP). Il peut également être envisagé d'inclure des zones à faibles émissions et un quota minimum de véhicules plus propres pour utilisation par les administrations.

Commentaires de l'EPA suédoise sur la Stratégie de Qualité de l'Air de l'Union européenne

L'EPA suédoise indique qu'il est impossible, avec la nouvelle Stratégie de Qualité de l'Air (CAFÉ) de l'Union européenne, d'atteindre les objectifs environnementaux suédois de réduction de l'acidification et de l'eutrophisation. La Suède devrait s'efforcer de rendre les objectifs de la proposition de la Commission européenne plus ambitieux.

Le communiqué de l'agence indique que la stratégie représente un grand pas dans la bonne direction mais elle n'est pas suffisante pour atteindre aussi bien les objectifs de qualité de l'air fixés antérieurement par l'Union européenne que les objectifs nationaux suédois. Pour atteindre ceux-ci, d'autres mesures de grande envergure sont nécessaires pour limiter les émissions de polluants en Europe. La quantité de particules polluantes permise par la proposition actuelle causera toujours, dans 15 ans, des problèmes de santé en Suède, réduisant l'espérance de vie de 2,4 mois en moyenne. L'EPA suédoise

indique qu'il existe également des raisons économiques au durcissement des propositions. "Les gains socio-économiques estimés, tant dans la proposition de la Commission que dans l'alternative plus ambitieuse recommandée par l'EPA suédoise, sont bien plus importants que le coût des diverses mesures requises ; ceci en dépit du fait que les coûts sont surestimés et les gains sous-estimés".

Réponses à la consultation sur l'Euro 5

La Commission européenne a maintenant publié les 50 réponses reçues suite à la consultation internet sur les premières propositions de normes d'émissions Euro 5 pour les voitures et véhicules utilitaires légers. Les réponses proviennent des gouvernements (11), de l'industrie (23), des organisations non gouvernementales (13) et de particuliers (3). Ces réponses ainsi qu'un résumé sont disponibles sur la page d'accueil de l'unité Industrie Automobile :

http://www.europa.eu.int/comm/entreprise/automotive/index_en.htm

Les documents reçus de l'industrie automobile (ACEA) et de l'organisation environnementale pour le transport T&E montrent que les réponses sont contrastées. L'ACEA déclare qu'il n'est pas possible de mettre en place l'Euro 5 avant 2010 et qu'il n'y a aucune justification pour augmenter l'exigence de durabilité à 160 000 km. Elle indique que la réduction proposée de 20% des émissions de NO_x diesel représente toujours une tâche importante mais confirme que le niveau de particules de 5 mg/km va pousser à l'équipement de filtres à particules. Concernant les mesures pour les moteurs Otto, la réponse indique que la réduction de NO_x proposée de 25% n'est pas rentable et que la réduction similaire de HC n'est pas nécessaire ni justifiée. Pour que les véhicules particuliers lourds (> 2500 kg) respectent les niveaux d'émissions des voitures, il sera nécessaire d'avoir recours au post-traitement des NO_x diesel. L'ACEA propose de conserver le système actuel (selon lequel ces véhicules sont considérés comme véhicules utilitaires légers) pour les véhicules de plus de sept places et/ou véhicules non routiers, caravanes motorisées et autres véhicules à usage spécial.

Pour T&E d'autre part, les émissions de NO_x provenant des voitures diesel devraient être limitées à 75 mg/km au lieu des 200 mg/km proposés par la Commission. Le post-traitement des gaz d'échappement serait nécessaire mais est techniquement faisable. La limite de PM diesel devrait être de 2 mg/km au lieu des 5 mg/km proposés. Les émissions de NO_x et de HC provenant des voitures essence devraient être réduites à 20 mg/km et 25 mg/km respectivement, au lieu de 60 mg/km et 75 mg/km. Le groupe indique que la Commission devrait

se rappeler que les estimations de coûts effectuées par l'industrie pour l'introduction des normes Euro antérieures ont toujours été exagérées de manière "grotesque". Il demande que les normes soient mises en place en 2008 au lieu de 18-36 mois après l'entrée en vigueur du règlement, comme proposé.

Un MPE demande des péages routiers liés aux émissions

Le rapporteur de la Commission des transports du Parlement européen propose une révision de la réglementation du système de péage routier "Eurovignette". Cette révision lierait de façon claire les péages pour véhicules lourds aux normes d'émissions et élargirait ces péages à tous les camions de plus de 3,5 tonnes. Les amendements au projet de directive qui seront votés par le Parlement européen en décembre, proposent que ce lien aux émissions soit obligatoire plutôt qu'optionnel.

L'Allemagne instaure des mesures de restrictions de circulation basées sur les émissions

Le Bundesrat, la chambre haute du Parlement allemand, a approuvé un projet de loi qui, à partir de l'année prochaine, exigera progressivement de l'ensemble des voitures et des camions de porter une vignette en fonction de leurs émissions de particules fines (PM10). Cette mesure permettra aux villes de bannir des centres-villes les véhicules diesel les plus polluants pendant les périodes de forte pollution.

Tous les véhicules essence et diesel respectant les normes d'émissions Euro 4 porteront une vignette verte. Les véhicules diesel conformes aux normes d'émissions Euro 2 et 3 porteront une vignette blanche. Les diesels uniquement conformes à l'Euro 1 n'auront pas de vignette. Selon les circonstances, les autorités locales auraient la possibilité de bannir temporairement les seuls véhicules sans vignette, ou également ceux porteurs de vignettes blanches. Le ministère allemand de l'Environnement et les écologistes ont critiqué les länder pour ne pas avoir utilisé la future norme Euro 5 comme base de la vignette verte - ceci aurait requis que tous les véhicules soient équipés de filtres à particules.

Rapport de Copenhague sur les émissions de PM10 et de NO₂

L'agence pour la protection de l'environnement de la ville de Copenhague a publié un rapport qui évalue les sources de NO₂ présent dans les rues de Copenhague où la circulation est la plus dense, et analyse divers scénarios de mesures de réduction

afin d'atteindre les valeurs limites européennes de NO₂ en 2010 et de PM10 en 2005.

Une cartographie systématique des concentrations de NO₂ a montré que 80 rues devraient dépasser la valeur limite de 2010. Les véhicules diesel sont de loin responsables de la majorité des émissions de NOx, les véhicules lourds représentant une part disproportionnellement importante.

| Source | Contribution aux émissions de NOx | Proportion du trafic routier |
|------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| Poids lourds | 20 à 30% | 3 à 4 % |
| Camionnettes | 25 à 30% | 10 à 12% |
| Taxis | 20% | 8 à 9 % |
| Voitures particulières | 25 à 30% | 77% |

En 2010, les niveaux en environnement urbain pour ce type de quartier seront de 5-15 µg/m³ et le niveau régional d'environ 10 µg/m³. Les concentrations dans les rues varient actuellement entre 18 et 62 µg/m³. Il en résulte que puisque les niveaux en environnement urbain sont relativement élevés, une réduction drastique de la circulation est nécessaire pour obtenir une forte réduction des concentrations de NO₂ dans les rues.

Quatre plans d'actions différents ont été envisagés :

- Des mesures incombant à la municipalité (tunnel portuaire, périphérique, mesures pour réduire le trafic pendant les heures de pointe, réduction de la vitesse de circulation).
- L'introduction d'un périphérique à péage ou de routes payantes.
- L'utilisation de technologies de contrôle des émissions (les bus, véhicules lourds, voitures diesel et camionnettes devant être équipés de filtres à particules et de systèmes de réduction des NOx).
- Une combinaison des mesures ci-dessus.

Seul le scénario des technologies de contrôle des émissions (et par conséquent le scénario combinant les mesures) a eu un impact important comparé aux chiffres de base de 2010 : seules cinq rues dépasseraient ces niveaux en 2010.

Des estimations similaires pour les PM10 ont montré que d'ici 2010, les technologies pour véhicules plus propres réduiraient les émissions de particules de 22% comparées aux niveaux de 2003. Ceci est plus conséquent dans les rues à forte densité de circulation du fait que le trafic routier ne représente qu'une petite part des émissions de PM10 en environnement urbain.

Le rapport "Virkemidler til overholdelse af NO₂ grænseværdier for luftkvalitet i København, 2005" (plus un résumé de 14 pages en anglais) est

disponible sur <http://www.miljoe.kk.dk/6A3C09E1-4C09-4166-AD4B-B8AD59DC6C66>.

La Russie annonce l'adoption des normes Euro 2, 3 et 4

Le gouvernement russe a approuvé une réglementation technique spéciale resserrant les normes d'émissions d'échappement. Les normes d'émissions Euro 2 prendront effet le 1^{er} janvier 2006 et la Russie prévoit de mettre en place l'Euro 3 en 2008 et l'Euro 4 en 2010.

Selon le ministère de l'Industrie et de l'Energie, la mise en conformité de la Russie à la norme Euro 2 va faire économiser au pays un total de 243,6 milliards de roubles (environ €7 milliards), représentant des réductions de coûts dans le domaine de la protection de l'environnement et des économies en matière de santé.

L'agence de presse russe indique que toutes les voitures fabriquées en Russie sont conformes à la norme Euro 2. L'essence dans la plupart des stations-services respecte actuellement les exigences Euro 1 mais il est prévu de la rendre conforme à l'Euro 2.

La Toscane va utiliser des incitations pour moderniser sa flotte régionale de bus

La Toscane va devenir la première région d'Italie à profiter des incitations accordées par le gouvernement central pour encourager l'utilisation de véhicules plus propres. Le gouvernement régional a annoncé qu'il allait dépenser €145 millions pour moderniser sa flotte de transport public. Le gouvernement central remboursera €18,5 millions cette année et €5 millions en 2006. La plupart des 994 bus devant être achetés sera équipée de moteurs à combustion plus efficaces mais 218 bus seront équipés de moteurs hybrides. Le gouvernement central a annoncé que €100 millions sont destinés à être dépensés, d'ici fin 2010, pour encourager l'utilisation de véhicules publics verts.

Malte : campagne contre les émissions des véhicules

La nouvelle campagne menée par l'autorité des transports de Malte, "Emission Alert SMS 4 Clean Air" (alerte d'émissions SMS pour un air propre), demande aux automobilistes et autres utilisateurs de la route d'envoyer un SMS à un numéro spécial lorsqu'ils voient un véhicule émettant des fumées noires. Tout véhicule signalé devra être testé et en cas d'échec au test d'émissions, le propriétaire aura une semaine pour rectifier le problème. 639 messages SMS ont été

reçus dans les trois premiers jours de cette campagne.

Londres : consultation pour une zone à faibles émissions

Transport for London (TfL) a publié, pour consultation, une proposition visant à classer le grand Londres comme zone à faibles émissions (LEZ).

Le document indique qu'environ 1 000 décès prématurés et autant d'hospitalisations devraient advenir dans la région de Londres en 2005, à cause de la pollution atmosphérique. Il est estimé que le transport routier est responsable de 47% des émissions de NOx et de PM10 à Londres en 2005. Le but de la LEZ est d'empêcher les véhicules diesel les plus polluants de circuler à l'intérieur du grand Londres. A partir de 2008, la LEZ ciblerait les véhicules lourds de fret (> 3,5 tonnes), les bus et les cars selon leurs normes d'émissions. La zone pourrait également concerner les véhicules utilitaires légers de fret (camionnettes) en 2010, sous réserve de nouvelles analyses. D'ici 2010, il est prévu que les camionnettes seront responsables de 24% des émissions londoniennes de PM10 provenant du transport routier, et les véhicules lourds de fret de 37% et 16% des émissions de NOx et de PM10 respectivement.

Le projet propose que les normes d'émissions pour la LEZ encouragent la modernisation ou le remplacement des véhicules diesel lourds pour les rendre conformes à la norme d'émissions de PM10 Euro 3 en 2008 et à la norme de PM10 Euro 4 en 2010 (ou à la norme de particules applicable en vigueur à cette période). La norme de NOx Euro 4 est envisagée à partir de 2010 "sous réserve de l'introduction d'un mécanisme de certification adéquat". La proposition prévoit le prélèvement d'une taxe quotidienne pour les véhicules non conformes à ces normes mais qui entreraient néanmoins dans la zone.

La France annonce des mesures concernant les émissions de CO₂ et les économies d'énergie

Le Premier Ministre français a annoncé, dans le cadre d'une série de mesures pour réduire la consommation d'énergie, un programme de recherche et de développement de €100 millions pour développer, d'ici cinq ans, une voiture à haute efficacité consommant 3,5 litres aux 100 km.

De plus, les crédits d'impôts pour les voitures à faibles émissions seront augmentés à €2 000, et à partir du 1^{er} janvier 2006, le coût de l'immatriculation d'une voiture (carte grise) sera fonction de ses émissions de

CO₂. Ce coût augmentera de €2 par g/km de CO₂ au-dessus de 200 g/km et de €4 au-dessus de 250 g/km. Pour 8% des véhicules, ceci multipliera par deux le coût de la carte grise ; pour d'autres, l'impact sera neutre. Enfin, la part de marché des biocarburants en 2008 est ciblée à 5,75%.

Portugal : fiscalité des voitures basée sur les émissions de CO₂ à partir de juillet 2006

Dans le cadre de son budget 2006, le gouvernement portugais a approuvé le changement de la base de fiscalité des véhicules à partir du 1^{er} juillet 2006 ; les véhicules ne seront plus taxés selon leur cylindrée mais selon leurs émissions de CO₂. Les chiffres n'ont pas encore été publiés mais le ministère des Finances prévoit une réduction d'impôt de 10% pour les véhicules à faibles émissions de CO₂. Un communiqué a indiqué que cette initiative "marquait le début d'une réforme progressive visant à utiliser la fiscalité des véhicules pour combattre la pollution".

Des études de la Commission sur les options de réduction des émissions des navires

La Commission européenne a publié cinq rapports préparés par des consultants, qui étudient les possibilités techniques de réduire les émissions des navires dans les eaux de l'Union européenne.

Le rapport général, préparé par Entec, fournit les hypothèses et les méthodes utilisées pour évaluer les coûts et les résultats des réductions d'émissions, ceux-ci étant présentés dans des rapports séparés sur les technologies. Il résume également l'efficacité des technologies en matière de réductions d'émissions ainsi que leur "maturité" et une estimation de leur adoption dans un scénario "de statu quo" (sans incitations ni législation). La section finale étudie le délai d'application à tous les navires battant pavillon européen et à tous les ports de l'Union européenne ; elle examine également l'expérience acquise dans le domaine du contrôle des émissions des navires ainsi que le détail de ces contrôles.

Un tableau des réductions d'émissions potentielles selon les diverses technologies est présenté ci-après :

| Mesure | % réduction par navire | | | |
|---------------------------------------|------------------------|-----|-----|-----|
| | SO ₂ | NOx | PM | COV |
| Electricité (alimentation terrestre) | 0 | 97 | 89 | 94 |
| IEM simple (2-temps ralenti) | 0 | 20 | 0 | 0 |
| IEM avancé | 0 | 30 | 0 | 0 |
| Injection directe d'eau | 0 | 50 | 0 | 0 |
| Moteurs à air humide | 0 | 70 | 0 | 0 |
| Recyclage des gaz d'échappement (EGR) | 93 | 35 | >63 | |
| SCR (fioul lourd 2,7% S) | 0 | 90 | 0 | 0 |

| | | | | |
|--|----|----|-----|--|
| SCR (fioul lourd 1,5% S) | 44 | 90 | 18 | |
| SCR (distillat marin 0,1% S) | 96 | 90 | >63 | |
| Epuration par eau de mer | 75 | 0 | 25 | |
| Changement de carburant du 2,7 au 1,5% S | 44 | | 18 | |
| Changement de carburant | 81 | | 20 | |

IEM = Modifications internes de moteurs

SCR = Réduction catalytique sélective

Le second rapport fournit des détails sur la technologie de réduction des NOx et comprend un graphique montrant que le transport maritime est un des secteurs les plus rentables dans ce domaine. Le troisième rapport concerne la technologie de réduction des émissions de SO₂ tandis que le quatrième se rapporte à l'alimentation terrestre en électricité. Comme pour le rapport sur les NOx, ceux-ci ont été préparés par Entec. Le cinquième rapport a été préparé par NERA Economic Consulting et concerne les instruments économiques pour réduire les émissions des navires. Les rapports sont disponibles sur le site internet de DG-Environment sous "EU Policy on Ship Emissions" à l'adresse suivante :

<http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#3>

Un véhicule particulier hybride avec système SCR chez Mercedes

Un des temps forts de la journée de la presse au Mondial de l'Automobile de Francfort a été le dévoilement d'une Mercedes Classe S à moteur hybride diesel avec système SCR, même si le véhicule n'a été présent sur le stand que pendant les journées de la presse. Le modèle "Bluetec Hybrid" S 320 était équipé d'un système motopropulseur "mild hybrid" comprenant un moteur diesel 3 litres six cylindres avec système SCR à l'urée. Mercedes déclare que le système permet une réduction des NOx de 80%. La consommation d'AdBlue (solution à l'urée) est d'environ 0,1 litre aux 100 km. La capacité du réservoir d'AdBlue est suffisante pour assurer l'autonomie du véhicule entre deux révisions.

AMERIQUE DU NORD

L'état du New Jersey progresse vers des normes plus strictes d'émissions de véhicules

Le département de la protection de l'environnement du New Jersey développe des plans d'adoption de normes plus strictes d'émissions des véhicules motorisés, selon le modèle des normes californiennes. Le département a programmé des séances sur les normes proposées et prévoit de publier les réglementations définitives dans les mois à venir.

En adoptant les règles californiennes, le New Jersey espère réduire les émissions de substances génératrices de smog comme les oxydes d'azote et les composés organiques volatils de 6,8 tonnes par jour d'ici 2017. Les normes exigent également que d'ici 2009, 11% des voitures et utilitaires légers soient à émissions zéro. Les constructeurs automobiles peuvent bénéficier de crédits en commercialisant des voitures électriques et des véhicules hybrides ou conventionnels à émissions ultrafaibles et pourront utiliser ces crédits pour répondre aux exigences de production de véhicules à émissions zéro.

Californie : changement aux normes des moteurs pour bus urbains

Le California Air Resources Board (bureau de ressources en air de Californie ou ARB) a accepté de permettre la vente, jusqu'en 2009, des moteurs diesel lourds utilisés dans les bus urbains, conformes aux normes US 2007 et certifiés 1,2 g/bhp-hr NOx.

Le détail exact de la réglementation est encore à décider mais la réglementation définitive inclura une stratégie de mitigation basée sur le retrofit. Ceci compensera la non-conformité des nouveaux moteurs de bus à la norme ARB 2007-2009 0,2 g/bhp-hr NOx, en place avant ces récentes discussions. Selon la stratégie, pour chaque moteur 1,2 g/bhp-hr NOx, les agences de bus devront équiper en retrofit un véhicule diesel existant en utilisant une technologie confirmée qui combine le contrôle des PM Level 3 à une stratégie de contrôle des NOx réduisant ceux-ci d'au moins 40%.

Californie : proposition sur les émissions des camions au ralenti et les systèmes auxiliaires d'énergie

L'ARB a adopté un nouveau projet de réglementation pour réduire les émissions des poids lourds diesel neufs ou existants tournant au ralenti.

Selon ces exigences, qui commenceront à prendre effet en 2008, tous les poids lourds neufs vendus ou opérant en Californie devront :

- être équipés d'un système qui coupe automatiquement le moteur après cinq minutes de ralenti ; ou
- être certifiés conformes à une limite d'émissions de NOx au ralenti de 30 g/h ; ou
- utiliser des technologies de "confort de cabine" qui respectent les limites d'émissions spécifiées à partir de 2008.

Pour les nouveaux véhicules lourds modèles 2007 et suivants, équipés d'un système diesel auxiliaire d'énergie utilisant un petit moteur diesel pour produire de l'énergie en cabine, ce moteur diesel auxiliaire

devra être équipé d'une technologie de retrofit certifiée PM Level 3, comme un filtre à particules diesel réduisant les émissions de PM de plus de 85%. En plus de ces conditions pour les poids lourds neufs, tous les camions-couchettes opérant en Californie devront respecter une limite de cinq minutes de ralenti en 2008.

Proposition de changement aux réglementations des émissions des bateaux de plaisance et navires

L'ARB envisage de modifier les réglementations des émissions et les procédures de test pour les bateaux de plaisance à moteur essence in-bord et sterndrive modèles 2007 et suivants. Ces changements visent à donner plus de temps à l'industrie pour se mettre en conformité avec les normes HC+NOx tout en préservant les avantages en termes d'émissions.

Ces amendements, qui seront revus lors d'une séance publique en novembre, permettraient aux fabricants de moteurs de retarder l'introduction de la norme de 5,0 g/kWh pour les hydrocarbures et les oxydes d'azote combinés (HC+NOx), exigée actuellement de 45% des moteurs vendus modèles 2007. Les fabricants choisissant cette option devront certifier tous les moteurs vendus en 2008 et modèles suivants, conformes à la norme HC+NOx de 5,0 g/kWh, soit un an plus tôt que l'exigence actuelle. De plus, ils auraient à mettre en place une mesure supplémentaire de contrôle des émissions en 2007 pour compenser la perte de gains en émissions de cette année-là. La norme devrait entraîner l'utilisation de catalyseurs trois-voies à boucle fermée.

Les amendements proposés permettraient aussi aux fabricants de moteurs marins d'être conformes à la norme HC+NOx de 5,0 g/kWh pour les moteurs d'une puissance supérieure à 373 kW, en faisant la moyenne des émissions de ces moteurs avec celles provenant de moteurs plus petits, qui eux devront satisfaire à la norme HC+NOx fixée de 5,0 g/kWh. L'industrie aurait aussi le choix de certifier les moteurs d'une puissance supérieure à 485 kW soit en fournissant les données réelles des tests d'émissions, soit en utilisant une valeur HC+NOx par défaut de 30,0 g/kWh. Ces changements peuvent réduire le coût de mise en conformité des gros moteurs tout en conservant les avantages de la réglementation actuelle.

Rapport sur les risques de l'exposition aux PM diesel dans les ports californiens

L'ARB a publié l'ébauche d'un rapport d'évaluation de l'exposition aux particules diesel dans les ports de Los Angeles et Long Beach.

Les émissions de particules diesel dans ces ports ont été estimées à 1 760 tonnes par an en 2002, soit environ 21% de toutes les émissions de particules diesel dans le South Coast Air Basin. Les sources principales ont été associées aux moteurs auxiliaires utilisés par les navires au mouillage et aux engins de manutention de fret. Les émissions provenant des embarcations portuaires commerciales, des camions et trains portuaires et des manœuvres de navires à l'intérieur du port, ne représentent qu'un petit pourcentage des émissions de particules diesel. L'étude a montré que les particules diesel générées dans les ports affectent une grande zone et que les risques pour la santé qui y sont associés sont importants – dans certaines régions voisines, le taux de risque potentiel de cancer dépasse 500 pour 1 million.

La US EPA propose une réglementation de la norme nationale de qualité de l'air ambiant pour les PM_{2,5}

La US Environmental Protection Agency (agence américaine pour la protection de l'environnement ou EPA) a publié une proposition de réglementation pour la mise en place des normes nationales de qualité de l'air ambiant (NAAQS) pour les particules fines (PM_{2,5}). Cette proposition décrit le cadre de planification et les exigences de mise en place de plans, au niveau des états, pour réduire la pollution atmosphérique et respecter les normes de PM_{2,5}. La réglementation proposée considère la technologie deetrofit diesel comme une possible mesure de contrôle raisonnablement disponible, pour les moteurs d'engins stationnaires et d'engins mobiles routiers et non routiers en service.

Le Mexique annonce des réductions de soufre dans le carburant

L'agence mexicaine pour l'environnement, SEMARNAT, a annoncé un plan d'introduction d'essence et de diesel à faible teneur en soufre démarrant en 2006. Le Mexique étudiera également l'introduction accélérée de carburants à plus basse teneur en soufre dans les régions clés du pays, y compris la région frontalière avec les Etats-Unis.

Le Canada finalise de nouvelles réglementations sur la teneur en soufre des diesels non routiers

Les ministres canadiens de l'Environnement et de la Santé ont annoncé des réglementations définitives pour réduire les niveaux de soufre dans le carburant diesel utilisé par les engins non routiers, réglementations qui s'alignent sur les exigences des

Etats-Unis. Selon le gouvernement canadien, les nouvelles réglementations fixent des limites de soufre dans le carburant diesel non routier de 500 mg/kg en 2007 et 15 mg/kg à partir de 2010 – la teneur en soufre de ce type de carburant n'est pas réglementée actuellement.

Des états attaquent l'EPA sur les émissions de gaz à effet de serre

Un groupe d'états américains dont le Maine, le Nouveau-Mexique, l'Oregon, le Rhode Island et le district de Columbia, ont contesté un jugement qui soutenait le refus de l'EPA de réglementer les émissions de gaz à effet de serre. La cour d'appel américaine au complet révisera la décision qui "a permis (à l'EPA) de continuer sur le chemin de l'inaction".

Union Pacific prévoit de réduire les émissions diesel au Texas

Union Pacific Railroad a annoncé un plan de réduction jusqu'à 80% des émissions diesel, dans ses dépôts ferroviaires texans sur les dix prochaines années. La société va installer des locomotives à faibles émissions et économes en carburant dans ses sites de Houston, Galveston, Dallas-Fort Worth et San Antonio et achètera 111 locomotives neuves en 2006 et 2007. Les responsables de la société déclarent que ces locomotives réduiront les émissions d'oxydes d'azote jusqu'à 80% tout en consommant 40% de carburant en moins.

Le Sénat de Californie rejette le choix du Gouverneur pour la présidence de l'ARB

Le Sénat de Californie a rejeté le choix du Gouverneur Arnold Schwarzenegger pour la présidence de l'ARB, déclarant que les liens étroits unissant Cindy Tuck à l'industrie énergétique faisait d'elle un piètre choix pour une agence exerçant une grande influence sur les lois de qualité de l'air du pays. Cindy Tuck a maintenant 60 jours pour se retirer de la présidence du bureau.

AMERIQUE DU SUD

Le Congrès du Pérou passe outre au veto présidentiel à la loi sur l'environnement

Le Congrès du Pérou a voté à l'unanimité, pour la deuxième fois, la General Environment Law (loi générale sur l'environnement), passant outre au veto présidentiel mais modifiant également certains aspects clés de la législation. Selon le processus législatif péruvien, le projet de loi a automatiquement

force de loi puisqu'il a été voté deux fois par plus de la moitié des membres du Congrès.

Le président avait émis des objections contre 23 des 155 articles du projet de loi, qui incluaient des clauses demandant l'utilisation des normes de l'Organisation mondiale de la Santé pour fixer les niveaux maximums permis d'éléments contaminants et prévoyant des amendes pour contamination de l'environnement. Selon la nouvelle version, les normes de l'OMS ne seront utilisées que si une agence nationale n'a pas déjà fixé de limites locales.

ASIE-PACIFIQUE

Le Vietnam adopte les normes Euro 2

Le Premier Ministre du Vietnam a signé l'adoption, au 1er juillet 2007, des normes Euro 2 pour tous les véhicules neufs. Le planning d'adoption d'autres normes Euro plus strictes sera développé davantage et soumis à l'approbation du gouvernement par le ministre des Transports. La décision précise aussi que les autorités locales peuvent adopter les normes Euro 2 plus tôt et/ou adopter des normes plus strictes.

Singapour : rabais pour les véhicules plus propres

L'agence nationale pour l'environnement de Singapour (NEA) et les autorités de transport terrestre (LTA) ont annoncé que les rabais spéciaux applicables aux véhicules verts seront prolongés pour deux années supplémentaires à partir de fin 2005.

Un rabais, équivalent à 40% de la valeur marchande des voitures électriques ou hybrides, pourra être déduit de la taxe supplémentaire à l'immatriculation due lors de l'immatriculation d'une voiture neuve. Cette taxe est généralement fixée à 150% de la valeur marchande de la voiture. Ce rabais s'appliquera également aux voitures particulières utilisant du gaz naturel comprimé, tandis que les bus fonctionnant au gaz recevront un rabais de 5%. Les taxis roulant au gaz naturel auront droit à un rabais de 80% de leur valeur marchande jusqu'en octobre 2006, date à laquelle ce rabais sera réduit à 40%.

L'Inde encourage les véhicules au gaz naturel

L'Inde prévoit d'augmenter l'utilisation de gaz naturel comprimé (GNC) dans les véhicules pour réduire la pollution. Les ventes internes de GNC, moins cher que les carburants liquides qu'il remplace, ont augmenté à 17 millions de tonnes en juin, comparées à 13,6 millions de tonnes il y a un an, mais ces ventes sont limitées à certaines villes seulement, l'Inde manquant de gaz naturel ; les disponibilités en gaz

devraient augmenter lorsque deux grands gisements vont commencer à produire dans les cinq années à venir.

Le ministre du Pétrole a déclaré qu'il est proposé d'introduire le GNC de manière progressive dans diverses villes du pays. Environ 94 000 véhicules fonctionnent déjà au GNC à Delhi, 154 000 à Bombay, et en plus petit nombre dans les états de Gujarat et Andhra Pradesh.

Des carburants plus propres en Nouvelle-Zélande

La raffinerie néo-zélandaise Marsden Point produit désormais de l'essence et du diesel d'une teneur en soufre de 50 ppm dans le cadre d'une stratégie gouvernementale de réduction des émissions nocives des véhicules. A partir de janvier 2006, le carburant diesel ne devra contenir pas plus de 50 ppm de soufre (actuellement 500 ppm) et toutes les qualités d'essence ne devront contenir pas plus de 1% de benzène (actuellement 3%).

La raffinerie abaissera l'indice d'octane de l'essence premium de 96 à 95, toujours dans le sens de la législation néo-zélandaise. Les indices d'octane 91 et 98 restent inchangés. Environ 40% de l'essence néo-zélandaise provient actuellement de l'importation.

Le Japon propose des normes d'efficacité du carburant pour les gros camions et les bus

Le Japon a proposé des normes d'efficacité du carburant pour les gros camions et bus diesel dans le cadre d'une initiative plus vaste d'économie d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces normes seront promulguées en avril 2006.

Elles exigent des constructeurs automobiles de réduire la consommation de carburant d'une moyenne de 12% d'ici 2015, basée sur les niveaux de 2002 ; cette cible devrait représenter un "véritable défi pour les constructeurs" puisqu'aucun constructeur de camions ou de bus, japonais ou étranger, ne vend actuellement de véhicules conformes à ces normes, selon les autorités.

La norme proposée pour les véhicules diesel entre 3,5 et 7,5 tonnes serait de 8,12 à 10,83 km/litre. Les véhicules entre 7,5 et 20 tonnes devraient respecter une norme de 4,15 à 7,24 km/litre et ceux de plus de 20 tonnes, une norme de 4,04 km/litre.

L'augmentation de capacité automobile mondiale attribuable pour plus de 50% à la Chine

Le commentaire trimestriel de la rédaction de PwC Autofacts indique que la capacité d'assemblage automobile de la Chine devrait représenter plus de 50% de l'augmentation de capacité mondiale jusqu'en 2012.

Selon les prévisions, l'assemblage mondial de véhicules légers devrait passer de 60 millions d'unités l'an dernier à plus de 70 millions d'unités d'ici 2012. La capacité chinoise de production de véhicules légers augmentera de 5 millions d'unités. L'Inde se place troisième avec une croissance de 40%, derrière la Chine et l'Iran.

GENERAL

Les effets sur la santé de la pollution atmosphérique par particules sont sous-estimés

Une étude sur 20 ans réalisée sur des résidents de Los Angeles indique que la pollution atmosphérique représente peut-être une plus grande menace pour la santé qu'on ne le pense. Les chercheurs rapportent que la part de responsabilité des particules dans les problèmes de santé chroniques est peut-être deux à trois fois plus importante qu'estimée actuellement.

Des chercheurs à l'université Southern California de Los Angeles ont analysé deux décennies de données recueillies auprès d'environ 23 000 résidents de 260 quartiers de Los Angeles. Ils ont trouvé que lorsque le nombre de particules fines de moins de 2,5 microns de diamètre augmentait, le risque de décès augmentait également : à chaque tranche de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ supplémentaires correspondait une augmentation de 11 à 17% du risque de décès pour quelque cause que ce soit. Ils ont aussi observé des liens spécifiques entre les particules et les décès dus à des maladies cardiaques ischémiques comme la crise cardiaque, et à des cancers du poumon. Les conclusions de l'équipe sont publiées dans le numéro de novembre de la revue *Epidemiology*.

Dans cette même revue, un second groupe de chercheurs à la Keck School of Medicine de l'université Southern California, rapporte que le fait de résider dans le voisinage d'une autoroute augmente le risque d'asthme chez les enfants. Après avoir effectué un suivi de la santé respiratoire de 208 enfants résidant dans 10 villes, les scientifiques ont identifié que ceux habitant près des grands axes routiers étaient plus susceptibles de devenir asthmatiques.

L'impact de l'environnement sur la santé en Europe peut-être plus important qu'on ne le pense

Les chiffres actuels montrent que de 2 à 5% de la mortalité européenne est attribuable à des facteurs environnementaux. Selon le Professeur Jacqueline McGlade, directeur exécutif de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), les méthodes actuelles d'analyse et de recherche des liens entre l'environnement et la santé ne sont peut-être pas suffisantes et l'impact de l'environnement est peut-être plus important que prévu. Elle a souligné que les éléments de multi-causalité et de complexité étaient souvent négligés dans les recherches entreprises sur les rapports entre l'environnement et la santé, en partie du fait de la seule complexité de ces réalités. La recherche doit tenir compte de ces complexités afin d'être réaliste.

L'AEE et le Centre commun de recherche de la Commission vont, dans les deux prochaines années, mener des recherches sur les liens entre les facteurs environnementaux et le développement de certaines maladies.

Révision de la charte mondiale des carburants

ACEA, Alliance, EMA, JAMA et leurs associés au comité de la charte mondiale des carburants ont publié un projet de version 4 de la charte mondiale des carburants, pour révision et commentaire.

Les principaux changements pour le diesel concernent les limites de contamination par particules pour la catégorie 4 ; la teneur en soufre ; les indices de cétane mesuré et calculé pour les catégories 2 et 3 et l'introduction d'une limite de teneur en métaux "non détectables" pour les catégories 2, 3 et 4. En ce qui concerne l'essence, les principaux changements se rapportent à la teneur en soufre ; une teneur maximum en oléfines plus faible pour la catégorie 2 ; une réduction des composés aromatiques dans le grade RON 91 et une nouvelle limite de granulométrie des particules pour les catégories 3 et 4.

Note: Catégorie 4 est la plus stricte, catégorie 1 la moins stricte.

Chimie atmosphérique des émissions provenant de l'essence

Le bureau d'évaluation des risques de l'environnement pour la santé, dépendant de l'EPA de Californie, a publié un projet de rapport intitulé "Atmospheric Chemistry of Gasoline-Related Emissions: Formation of Pollutants of Potential Concern" (Chimie atmosphérique des émissions

provenant de l'essence : formation de polluants potentiellement dangereux), pour commentaire public. Le rapport examine en détail les résultats d'un effort de recherche pour identifier les produits atmosphériques associés à la combustion d'essence et les émissions évaporatoires pouvant présenter un danger de toxicité ou pouvant être présentes dans l'atmosphère en quantités relativement élevées. L'étude évalue également la durée de vie dans l'atmosphère des polluants liés à l'essence. Ce programme de recherche portait sur l'essence californienne reformulée Phase 2. Une copie est disponible sur :

http://www.oehha.ca.gov/public_info/gasemit_d.html

Les émissions mondiales de CO₂ ont augmenté en 2004

Des premières estimations provenant de l'institut économique allemand DIW montrent que les émissions mondiales de CO₂ provenant des sources d'énergie ont augmenté de 4,5% l'année dernière, le taux le plus rapide depuis 2000, mais les émissions dans l'Europe des 15 n'ont augmenté que de 0,7%. Les émissions mondiales sont désormais en augmentation de 26% par rapport au niveau de 1990.

L'examen de DIW confirme que la Chine est la principale source d'augmentation des émissions mondiales, avec une croissance d'année en année de 15%, représentant 579 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires en 2004. Aux Etats-Unis, les émissions ont augmenté de 1,4%.

DIW estime que dans l'Europe des 15, les émissions des six gaz à effet de serre cités dans le Protocole de Kyoto n'ont augmenté que de 0,3% en 2004 et sont désormais 1,4% au-dessous des niveaux de 1990, comparées à l'engagement de Kyoto de les réduire de 8% d'ici 2010. Les émissions de gaz à effet de serre dans l'Europe des 25 étaient en 2004 7,6% plus faibles qu'en 1990.

La Bourse MacArthur décernée à Mike Walsh

La John D. et Catherine T. MacArthur Foundation a annoncé que la Bourse MacArthur (parfois surnommée "la bourse du génie") avait été accordée pour cinq ans au célèbre expert en émissions, Mike Walsh. Cette bourse est accordée aux citoyens américains "faisant preuve d'un mérite exceptionnel et promettant un travail particulièrement créatif à long terme".

Mike a déclaré qu'il avait toujours pensé que les domaines dans lesquels il travaille étaient très, très importants et que 800 000 personnes décèdent prématurément chaque année de la pollution

atmosphérique. "Mais ça, je ne l'ai pas vu venir sur mon radar. Je ne suis pas un génie. Je suis un type ordinaire, c'est tout".

PROCHAINES CONFERENCES

2005 SAE Commercial Vehicle Engineering Congress and Exhibition

1-3 November 2005, Chicago, Illinois, USA

Details at www.sae.org/comvec

Sessions include Intelligent Vehicle Technology, Diesel engines – 2010, and Hybrid Vehicles.

International Conference on Low Carbon Fuels – Methane and Hydrogen based Mobility

7-8 November 2005, Dübendorf, Switzerland

Details at: www.empa.ch/lowcarbon

Papers include: The combustion of gaseous fuels in IC engines; Dedicated powertrain technology for methane powered cars; Concept of an exhaust gas aftertreatment for methane powered vehicles; and European research towards a carbon lean mobility.

Clean Vehicles and Fuels European Symposium and Exhibition 2005

8-10 November 2005, Stockholm, Sweden

Details at:

<http://www1.stocon.se/cleanvehicles/9/10334.asp>

The symposium and exhibition creates a meeting point and marketplace where manufacturers and other promoters of clean vehicles and fuels can meet decision makers and buyers of green solutions.

6th China/Asia Clean Fuels Conference + Hart's World Refining and Fuels Conference: Asia

8-11 November 2005, Beijing, China

3. FAD-Konferenz: Herausforderung – Abgasnachbehandlung für Dieselmotoren

3rd FAD Conference: Challenge – Exhaust Aftertreatment for Diesel Emission Control

9-11 November 2005, Dresden, Germany

Carefully selected topics will give an insight into the latest developments and trends in the field of exhaust gas aftertreatment. Conference Language is German with simultaneous German/English translation.

International Conference on Gas-Fuel 05

14-16 November 2005, Brugge, Belgium

Details at:

<https://www.ti.kvib.be/conf/Gas-Fuel%2005/index.html>

The growing demand for energy has led to an increased market for natural gas. Simultaneously its use as a feedstock for the petrochemical industry is rapidly growing. Gas-to-liquid conversion is now a reality and research in this field is intensive. The symposium covers the general trends and European

perspectives and the related research contributions with their potential for future commercial developments.

IFQC Fuel Quality Policy & Technology Briefing

17 November 2005, Vienna, Austria

Details at:

http://www.ifqc.org/briefings/2005/2005Vienna_Austria_11_17.cfm

The Briefing will focus on international developments in the area of conventional fuel quality from automotive to marine fuels, and will address growing interest and developments in biofuels across the globe. It is hoped to also give greater insight into fuel quality developments in the Central European region.

Renewable Energies for Europe – Research in Action

21-22 November 2005, Brussels, Belgium

Details at:

http://europa.eu.int/comm/research/energy/gp/gp_events/action/article_2790_en.htm

This conference organised by DG Research aims to present the important role that renewable energy research plays in Europe. Key European success stories will be analysed, and the existing and planned European renewable energy technology platforms on PV, biofuels, and wind will be presented. The potential of the different renewable energies will be put in the wider context of the renewable energy portfolio and market conditions.

Spark Ignition Engine Emissions (Short Course)

21-25 November 2005, Leeds, UK

Details at: <http://www.leeds.ac.uk/fuel/shortc/spark.htm>

Both 4 and 2 stroke engines are considered. Particular emphasis is placed on engine warm-up and catalyst performance and warm-up, non-regulated emissions and fuel composition influences.

Euro V Diesel Powertrains - Challenges and Solutions

24-25 November 2005, Essen, Germany

Details at <http://www.hdt-essen.de/>

The main challenge for developers of diesel engines is compliance with emission legislation. With the announcement of the Euro 5 emission limits a further significant reduction of NOx and particulates will be required. This can only be achieved by huge efforts in all areas of powertrain development: base engine and combustion system, fuel system, aftertreatment, calibration etc. The conference will focus on actual development trends and challenges in these technical fields.

Pollutec 2005

29 November - 2 December 2005, Paris, France

More from <http://www.pollutec.com/>

Exhaust Systems – Experience based on using present-day low-emission systems

1-2 February 2006, Ludwigsburg, Germany

Details at www.abgastechforum.com

Main topics include future prospects for minimising the emissions of spark ignition and diesel engines; emissions legislation in 2010; particulate filter solutions for active exhaust aftertreatment; the influence of fuel on emissions; challenges of HCCI; and NOx storage catalysts.

Première journée consacrée aux poids lourds propres à Paris - Organised by ADEME

2 February 2006, Paris, France

More at www.ademe.fr under “manifestations”

4th International Forum for Exhaust Gas and Particle Emissions 2006

14-15 March 2006, Ludwigsburg, Germany

More at <http://www.forum-emissions.com/>

At the focus will be an overview of the current state of the art, particularly regarding concepts for fulfilling the high requirements for the reduction of NO and NO₂ to trace levels, and the outlook regarding future concepts for systems of exhaust gas aftertreatment.

Another focus of the Forum will be future exhaust gas instrumentation. For measuring extremely low emissions, new instruments will be required to serve as development tools having the highest standards with regard to confidence, precision, accuracy and robustness when measuring limited and non-limited exhaust gas components. Future trends and developments in the field of exhaust gas and particle instrumentation will be presented.

2006 SAE World Congress

3-7 April 2006, Detroit, Michigan, USA

More at <http://www.sae.org/congress/>

27th International Vienna Motor Symposium

27-28 April 2006, Vienna, Austria

Engine Expo 2006

9-11 May 2006, Stuttgart, Germany

Hart World Refining & Fuels Conference

9-11 May 2006, Brussels, Belgium

Topics will include Energy Trends & Developments in Asia, Russia, Africa/Middle East, New EU 25 Fuel Policy Developments, Progress on Central & Eastern European Regional Implementation of Fuel Quality Policy, Options to Meet the EU's Diesel Shortage, The Latest on Automotive Emissions Policy & Technology Trends, and Euro 5, CARS 21 & Predicted Fuel Policy Outcomes.

World Hydrogen Energy Forum & Exhibition (HyTech 2006)

16-18 May 2006, Beijing, China

Covers both hydrogen fuel cells and Hydrogen ICEs.

3. Emission Control in Dresden

18-19 May 2006, Dresden, Germany

8th Highway and Urban Environment Symposium

11-14 June 2006, Nicosia, Cyprus

Details at: <http://www.ags.chalmers.se/hues/>

The aim of the symposium is to provide a forum for recent research and development on all aspects of the highway and/or urban environment. Organisers: Chalmers University of Technology, Sweden; the Cyprus Institute, Cyprus.

2nd International Symposium 'Environment & Transport' including 15th Conference on Transport and Air Pollution

12-14 June 2006, Reims, France

Details at:

<http://www.inrets.fr/services/manif/env-trp2006/index.e.html>

The themes will be evolution of transport systems, perception of the environment, the impact of transport on populations and ecosystems, the place of the environment in the concept of sustainable development, methods of evaluation, control methodologies and political scenarios for transport.

10th ETH Conference on Combustion Generated Nanoparticles

21-23 August 2006, Zurich, Switzerland

CAPoC 7 – 7th International Congress on Catalysis and Automotive Pollution Control

30 August - 1 September 2006, Brussels, Belgium

Extended abstracts to ULB by 1 December 2005:

Details at:

<http://www.ulb.ac.be/sciences/cpmct/capoc7/index.html>

All topics related to applications and requirements of catalysis in automotive emissions control will be considered: catalyst technologies (TWC, lean burn of gasoline and diesel, cold start emissions); fuel cell catalysis; materials for catalysts, washcoats and fuel-borne catalysts; particulate emission control; NOx emission control under lean conditions; modelling of aftertreatment systems; unregulated pollutants; integrated emission control systems, onboard diagnostics; alternative fuel technologies and innovative technologies (new materials, recovery of precious metals, sensors).

2nd Advanced Powertrain Control Symposium

September 2006, Birmingham, UK

Details from: enquiries@tic.ac.uk

FISITA World Automotive Congress 2006

22-27 October 2006, Yokohama, Japan

Details at: <http://www.fisita2006.com>