

**Discours de M. Jean-Paul MINGASSON  
Directeur général de la DG "Entreprises"**

**Conférence**

**Réduction des émissions de gaz à effet de serre dues à la climatisation  
des véhicules**

**Bruxelles, le 11 février 2003**

**Mesdames et messieurs,**

C'est un honneur pour moi de clôturer cette conférence sur les émissions de gaz à effet de serre, ouverte par la Commissaire Wallström. La Commission Européenne accorde une grande importance à cette question qui doit s'inscrire dans la politique du « développement durable ».

Au cours de ces journées, des experts venus des grands pays industriels ont échangé leur point de vue. Il est vrai que le secteur de la climatisation automobile représente des intérêts industriels très développés en Amérique, en Asie et dans les régions chaudes. Ces dernières années, l'Union Européenne a connu une très forte accélération de la demande en équipement des voitures particulières. Or vous le savez, l'industrie automobile est aujourd'hui complètement mondialisée.

Le problème de l'effet de serre ne peut ainsi qu'être abordé d'une manière globale et selon le principe de proportionnalité. Le remède doit être à la mesure du mal.

Aujourd'hui, plus de 100 pays ont ratifié le protocole de Kyoto visant à réduire de 5,2 % les émissions des gaz à effet de serre de 1990 à 2010. Les gaz fluorés et le dioxyde de carbone utilisés dans la climatisation sont évidemment couverts par le protocole de Kyoto. L'Union Européenne avec les États membres actuels et futurs, mais aussi la Suisse, la Norvège, le Japon et le Canada... sont tous des signataires de cet accord. Comme l'a souligné la Commissaire Wallström, nous avons donc collectivement une responsabilité particulière pour œuvrer pour une réduction des émissions de ce type de gaz provenant des climatiseurs automobiles

L'industrie automobile a indiqué qu'elle souhaitait une harmonisation au niveau mondial. Il est clair que pour une industrie qui opère globalement, une solution globale serait optimale : elle permettrait la fabrication en plus grande série, ce qui permettrait d'abaisser les coûts pour le consommateur et, de plus, faciliterait le commerce global. Ceci garantirait un « level playing field », sur lequel une concurrence saine et loyale peut librement se développer.

À cette fin, nous avons la chance de disposer « du Forum Mondial pour l'harmonisation de la construction des véhicules » qui fonctionne - et qui fonctionne même très bien - sous l'égide des Nations Unies (Le WP 29 pour les initiés...). Les principaux pays producteurs, l'industrie, les ONG se réunissent dans ce groupe de travail à Genève pour dégager les consensus préparant la rédaction de règlements mondiaux. La Commission européenne est très active dans ces travaux.

### **Aujourd'hui quel est le constat ?**

Dans leurs conclusions du 10 octobre 2000, les ministres de l'environnement de l'Union Européenne ont invité la Commission à "étudier et préparer des mesures visant à la réduction de toutes les émissions de gaz à effet de serre".

Les études menées par les services de la Commission européenne ont maintenant conclu que l'impact des émissions provenant des climatiseurs des voitures neuves était faible, relativement à l'impact des autres sources d'émission, mais cependant significatif si l'on considère aussi l'augmentation de la consommation en carburant liée à la climatisation.

On peut anticiper un accroissement notoire du nombre de ces climatiseurs dans le futur mais leur contribution à l'effet de serre global resterait inférieure à 1% mais égale à 10% des émissions des véhicules automobiles. Il reste que les discussions durant ces deux jours ont aussi montré qu'il existerait un gisement important d'amélioration des performances, notamment par de nouvelles filières utilisant d'autres gaz caloporteurs comme le CO<sub>2</sub> et surtout par un meilleur contrôle du secteur de la maintenance et de la réparation automobile. Dans ce contexte, il est approprié - selon le principe de proportionnalité - que des mesures soient prises pour traiter la question du contrôle-qualité des interventions d'entretiens par les garages tout au long de la vie des véhicules et ensuite lors du recyclage des épaves. Je crois que cette conférence a le mérite d'avoir fait réfléchir l'ensemble des parties intéressées : l'industrie automobile avec ses équipementiers et le secteur de la réparation, les administrations, le pouvoir politique et les ONG.

### **Que faire au niveau communautaire ?**

La Commission a la responsabilité et la volonté d'assurer la synergie et la cohérence entre les différentes politiques de l'Union. Ici, il s'agit des politiques environnementale, industrielle, du transport et de la recherche-développement.

Dans le domaine qui nous occupe, l'Union a déjà adopté certaines mesures telles que l'obligation de la récupération des réfrigérants par le fabricant du véhicule. Ceci a été fait avec l'adoption en 2001 de la directive relative à la « fin-de-vie » des véhicules. Il semble cependant

qu'il faille encore réfléchir sur la mise en œuvre des bonnes pratiques dans le recyclage des épaves.

Nous devons maintenant prendre l'initiative sur la conception des systèmes de climatisation des nouveaux véhicules. D'autres mesures pourraient s'appliquer aux véhicules déjà en circulation, par exemple, par un contrôle systématique des systèmes de climatisations lors de l'inspection technique périodique obligatoire des véhicules.

Pour ce qui concerne les différentes politiques impliquées, j'aimerais aussi souligner le rôle que peuvent jouer les programmes de recherche, de développement et d'innovation de l'Union. Le développement des réfrigérants répondant à des niveaux plus élevés de sécurité et de protection de l'environnement, ou la réalisation d'une architecture plus compacte de la climatisation pourraient contribuer à la résolution du problème.

Enfin, je rappelle notre engagement sous les auspices des Nations Unies pour élaborer des règlements globaux dans le cadre du Forum Mondial sur l'Harmonisation de la Construction des Véhicules.

### **Qu'attendre de l'industrie automobile ?**

A l'égard de l'automobile, la société exige tout à la fois plus de sécurité, plus de confort et plus de protection de l'environnement. Les consommateurs eux-mêmes commencent à développer une conscience « citoyenne » et à se préoccuper des incidences sur l'environnement des véhicules automobiles. Or, le rôle du consommateur dans les économies

de marché est décisif, puisque c'est sa décision d'achat qui oriente l'offre de l'industrie.

Les nouveaux véhicules ont aujourd'hui atteint un niveau très élevé de sécurité. En même temps, leurs dimensions et leur confort ont été accrus de manière significative. Bien que les progrès en matière de sécurité et de confort aillent dans le sens de l'alourdissement des véhicules, il n'en reste pas moins vrai que les nouvelles voitures ont fortement réduit leurs émissions polluantes et leur consommation de carburant.

Ces progrès sont dus à plusieurs facteurs : la réglementation communautaire certes, mais aussi, il faut le souligner, la concurrence du marché et le sens croissant de la responsabilité sociétale et environnementale de l'industrie. Je me réfère notamment à l'accord volontaire signé par l'industrie automobile européenne, japonaise et coréenne sur la réduction très significative des émissions de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble de la production des voitures de tourisme.

La Commission s'attend donc à ce que l'industrie automobile prenne toutes ses responsabilités pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

## **En conclusion**

Comme l'a annoncé Madame Wallström en ouverture, la Commission proposera, cette année, une législation visant à réduire globalement les émissions de gaz fluorés. Ceci contribuera, comme vous le souhaitez, à fixer les anticipations des stakeholders. Dans ce contexte, la Commission favorisera le partenariat et la responsabilisation des acteurs. Elle

appliquera les méthodes convenues dans son programme « better regulation » lorsqu'elle formulera cet automne ses propositions législatives, c'est-à-dire en recourant à une large consultation des stakeholders – et la conférence d'aujourd'hui est une première étape – et en procédant à une évaluation d'impact de ses propositions lesquelles devront tenir compte de l'évolution des possibilités technologiques en conseillant les alternatives. Enfin, conformément aux préceptes de mise en oeuvre de la stratégie de développement durable, il lui reviendra de veiller au juste équilibre entre les objectifs environnementaux, économiques et sociétaux. On ne répétera jamais assez que le maintien de la compétitivité de l'industrie concernée est la condition permissive de tout progrès.

Au nom des services de la Commission, j'adresse mes remerciements à tous les participants à cette conférence qui ont contribué utilement à ce débat fructueux.

Je vous remercie de votre attention.