

## Environnement

### Gaz F pour systèmes de climatisation

Les systèmes de climatisation sont de plus en plus présents dans nos voitures. Le moyen réfrigérant utilisé est un gaz fluoré (R134a) qui a un potentiel élevé d'effet de serre. La Commission européenne a pour cette raison introduit une proposition de directive qui vise un double objectif. Dans une première phase, les systèmes de climatisation des voitures neuves doivent être conçus de manière à ce que les fuites du moyen réfrigérant soient limitées à un minimum. Dans une phase ultérieure, les gaz F seront interdits et les constructeurs devront chercher un autre gaz, probablement du CO<sub>2</sub>. Dans le courant de 2004, le Parlement européen et le Conseil des Ministres se sont prononcés sur la proposition. FEBIAC entend soutenir le point de vue du Conseil qui prévoit à partir du 1er janvier 2011 une interdiction des gaz pour les nouveaux modèles de voitures. 6 ans après, les gaz F devraient être totalement interdits dans toutes les voitures neuves.

Certains s'étonnent que les constructeurs automobiles aient besoin d'autant de temps pour introduire ces nouveaux systèmes. Le fait est que ces systèmes en sont encore à un stade très expérimental. Ce n'est que lorsque les équipementiers les auront totalement mis au point que les constructeurs pourront les intégrer dans le développement de nouveaux modèles.

D'un point de vue environnemental, il n'y a en outre pas de nécessité contraignante. Du fait des exigences sévères qui entreront en vigueur à partir de 2007, l'on pourra optimiser les systèmes d'air conditionné actuels, de sorte que les gaz réfrigérants ne pourront plus fuir que de manière très minime. L'on parle de limites de max. 40 grammes par an. Ce qui a le même effet de serre que les émissions de CO<sub>2</sub> d'une voiture roulant à 30 km/h. L'anticipation de l'interdiction du R134a ne présentera donc qu'un avantage environnemental marginal par rapport aux coûts élevés pour l'industrie et le consommateur.

### Le recyclage de véhicules hors d'usage en Belgique

Les tendances positives dans le traitement des véhicules hors d'usage se sont poursuivies en 2004. Le nombre de centres agréés est passé à 26, de sorte que l'ensemble du territoire belge est à présent suffisamment couvert. Les centres ont traité l'an dernier 92.186 épaves de voitures, ce qui représente une augmentation de 31% par rapport à 2003. Pour accroître encore ce nombre, FEBIAC continue d'insister sur une meilleure traçabilité des véhicules dans notre pays. De la sorte, le certificat de destruction qui

ne peut être délivré que par un centre agréé, prendra une réelle valeur. Ce n'est qu'alors que l'on aura la garantie que tous les véhicules hors d'usage aboutissent dans les centres agréés.

Il est réjouissant de constater que le pourcentage d'application utile continue à augmenter d'année en année. En 2004, ce chiffre s'élevait à 81%, dont 80% de réutilisation et de recyclage. Si cette évolution se poursuit, l'objectif légal de 85% d'application utile au 1.1.2006 paraît réalisable.

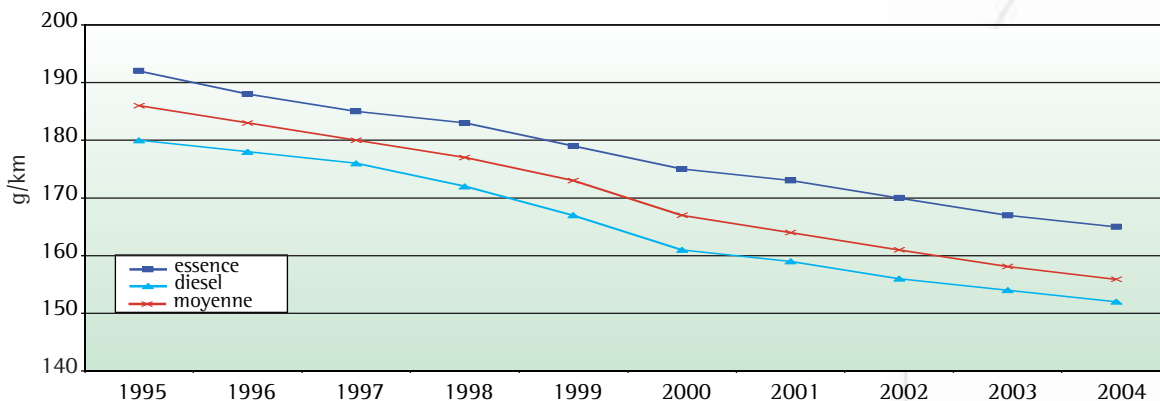
### Moins de CO<sub>2</sub> grâce à des voitures consommant moins et à l'utilisation de biocarburants

La consommation moyenne de carburant de toutes les voitures neuves achetées en 2004 s'est élevée à 6,1l/100 km. En 1995, la consommation était encore de 7,5 l/100 km, soit une diminution de 18,5%. Les émissions correspondantes de CO<sub>2</sub> sont passées de 186 g/km à 156 g/km, soit moins 16,2%. La part de marché des petites voitures économiques qui produisent moins de 120 g de CO<sub>2</sub>/km augmente d'année en année. En 2004, leur part de marché a dépassé les 10%. Plus de 30% se situent en dessous de la limite des 140 g/km, soit le double par rapport à 2000. A côté de l'adaptation technique du véhicule, il existe aussi d'autres moyens d'atteindre l'objectif visé. Un de ceux-ci est d'utiliser des biocarburants. Ceci permet des réductions de 30 à 80% des émissions de CO<sub>2</sub>, ceci vu dans une perspective well-to-wheel. FEBIAC insiste par conséquent pour que les objectifs tels que fixés dans la Directive européenne 2003/30, soient effectivement réalisés. Cela signifie que d'ici la fin de cette année, la part de marché des biocarburants devra atteindre 2%. Au 31 décembre 2010, cette part devra avoir augmenté à 5,75%.

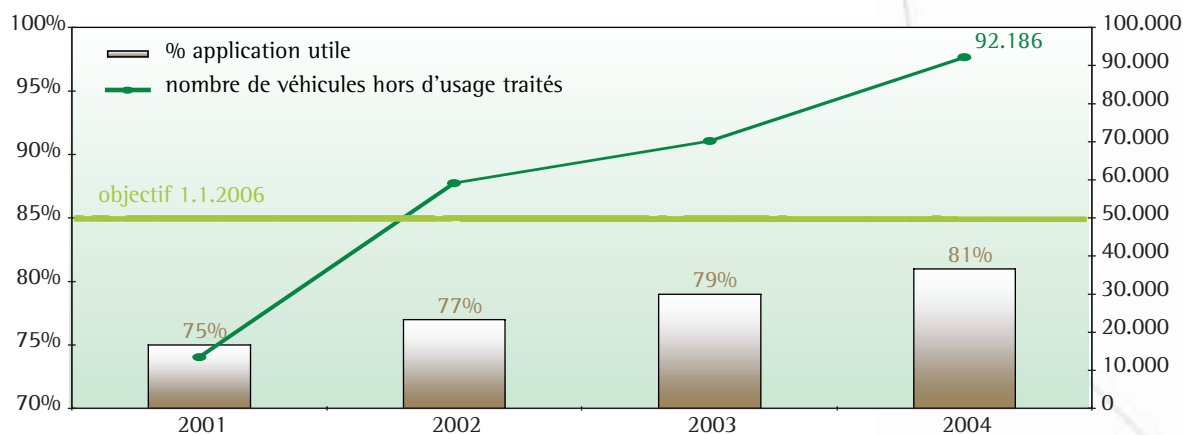
Ceci ne pourra se faire que si un certain nombre de conditions sont remplies. Premièrement, les biocarburants doivent bénéficier d'une réduction ou d'une exonération des accises pour être compétitifs. Deuxièmement, il est préférable pour des applications à grande échelle de mélanger les biocarburants avec des combustibles fossiles. Si l'on limite la part du bio à maximum 5% et si l'on veille à ce que le produit final réponde aux normes internationales pour l'essence et le diesel, le parc des véhicules existants pourra sans adaptations et sans problèmes rouler avec ce mélange. Enfin, il est important de mener une campagne d'information claire à l'intention de l'automobiliste et du secteur du transport. ■

”La part de marché des voitures les plus économiques a quadruplé en l'espace de 4 ans”

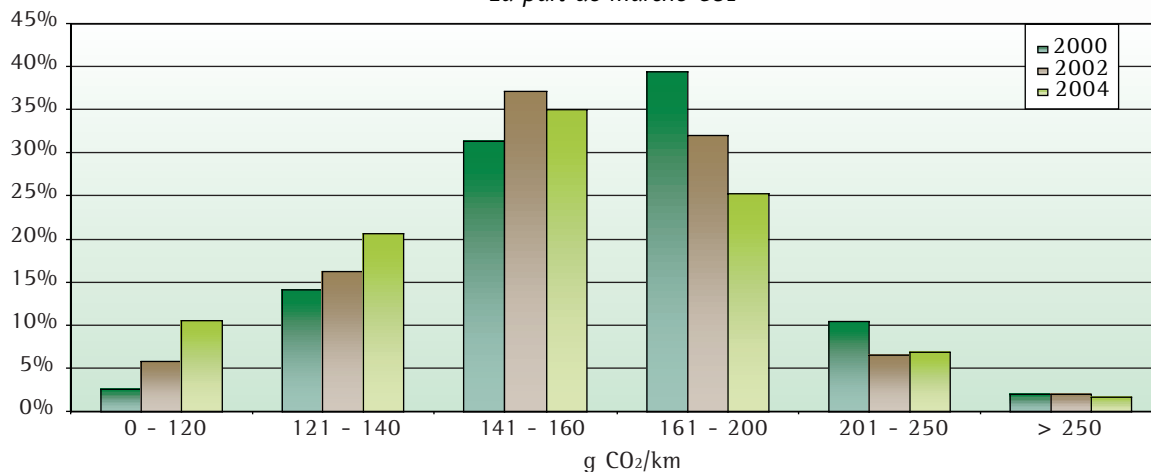
• Evolution des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves



• Evolution dans le traitement des véhicules hors d'usage



• La part de marché CO<sub>2</sub>



”Les biocarburants permettent de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 30 à 80%”

Environnement