



**Programme des
Nations Unies pour
l'environnement**

Distr.
Restreinte

UNEP/OzL.Pro/ExCom/37/7
16 juin 2002



FRANÇAIS
ORIGINAL: ANGLAIS

COMITÉ EXÉCUTIF
DU FONDS MULTILATÉRAL AUX FINS
D'APPLICATION DU PROTOCOLE DE MONTRÉAL
Trente-septième réunion
Montréal, 17-19 juillet 2002

**RAPPORT SUR LES INFORMATIONS RECUEILLIES SUR L'ÉTAT DE LA
MISE EN OEUVRE DES PROJETS DE CLIMATISEURS D'AUTOMOBILE
SUIVI DE LA DÉCISION 36/3**

1. À sa 36^e réunion, le Comité exécutif a discuté d'une étude théorique sur l'évaluation de projets pour climatiseurs d'automobile (document UNEP/OzL.Pro/ExCom/36/6). L'analyse des rapports d'achèvement de projet indiquent que 12 projets de climatiseurs d'automobile dans sept pays ont révélé qu'en plusieurs cas, la production de systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC-12 et de leurs composantes n'a pas cessé. En certains cas, cette production est destinée non seulement au service après vente, mais aussi à l'installation dans des automobiles neuves, parfois malgré les engagements pris par les entreprises à l'effet contraire.

2. À la suite de cette discussion, le Comité exécutif a décidé:

- a) « De prendre note de l'étude théorique lors de l'évaluation des projets de climatiseurs d'automobile présentés dans le document UNEP/OzL.Pro/ExCom/36/6;
- b) D'inciter les pays présentant des projets de climatiseurs d'automobile à recueillir des chiffres de production des systèmes de climatiseurs d'automobile employant du CFC-12 et leur utilisation pour l'installation dans des automobiles neuves et l'entretien des véhicules usagés, et de faire part de ces données au Secrétariat du Fonds, sur demande;
- c) De demander à l'Administrateur principal, Surveillance et évaluation, d'indiquer à la 37^e réunion du Comité exécutif si l'on doit, à la lumière des données recueillies, procéder à une évaluation complète du secteur de climatiseurs d'automobile et, la façon de le faire. » (Décision 36/3).

3. Conformément à cette Décision, l'Administrateur principal, Surveillance et évaluation a demandé à neuf pays ayant des projets de climatiseurs d'automobile de fournir des informations concernant :

- a) Chiffres pour l'importation et l'exportation, et la production nationale, pour les systèmes de climatiseurs d'automobile et leurs composantes employant des frigorigènes CFC-12 et HCF-134a (si possible pour les 3 dernières années afin de pouvoir déterminer les tendances).
- b) Nombre de systèmes de climatiseurs d'automobile et leurs composantes utilisant des frigorigènes CFC-12 et HFC-134, employés lors de l'installation d'automobiles neuves et pour le service après vente.
- c) Lois et dates limites en place ou prévues, afin de limiter la production et l'importation de systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC-12 et de leurs composantes pour les automobiles neuves et le service après vente.
- d) Plans correspondants et dates limites, pour les fabricants d'automobiles, de fabrication de systèmes de climatiseurs d'automobile et de leurs composantes.

4. Tous les neuf pays ayant des projets de climatiseurs d'automobile ont répondu et fourni des renseignements : Argentine, Chine, Colombie, Inde, Iran, Malaisie, Mexique, Thaïlande et Venezuela. Les données n'étaient pas toujours complètes et selon la formule requise, mais elles ont fourni assez d'informations aux fins du présent document. Un résumé est donné dans les tableaux de l'annexe.

5. Tous les pays ont indiqué des progrès importants en vue de l'élimination totale dans le secteur de climatiseurs d'automobile. L'étape la plus importante est de cesser l'installation de systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC-12 dans les automobiles neuves. Cette décision est habituellement prise par les fabricants d'automobiles réagissant aux règlements du gouvernement et aux exigences du marché. En Inde seulement, les fabricants d'automobiles continuent, en 2002, d'installer des systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC-12; la Thaïlande et la Malaisie ont aussi indiqué l'installation dans des automobiles neuves en nombre plus limité, ce qui, selon leurs programmes nationaux d'élimination, n'a pas lieu lors de la fabrication des automobiles, mais dans les ateliers d'entretien (Tableaux A et B).

6. L'Inde a adopté un règlement obligeant tous les fabricants de climatiseurs d'automobiles à cesser la production de systèmes avec CFC-12 d'ici le 1^{er} janvier 2003; il sera interdit aux producteurs d'automobiles d'installer et de remplir ces systèmes après cette date. La Banque mondiale prépare actuellement un projet pour la seconde phase de conversion à Subros, le plus important producteur de climatiseurs d'automobiles en Inde. En Malaisie, seuls les véhicules commerciaux neufs sont, à un certain degré, dotés de systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC-12. En Thaïlande, on produit encore mais de façon limitée des systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC-12 pour installation dans des automobiles neuves, contrairement aux dispositions du Rapport d'achèvement de projet (RAP) pour THA/REF/13/INV/37 (Nippondenso). Les deux pays n'ont encore aucun règlement ferme en place pour faire cesser ces installations. La Malaisie entreprend des campagnes d'information pour que cesse l'installation de systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC dans les véhicules commerciaux neufs, et l'Unité nationale d'ozone (UNO) en Thaïlande a proposé une série de mesures à adopter et à mettre en oeuvre avec le Département des transports terrestres.

7. Dès que l'installation de systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC-12 dans les automobiles neuves aura cessé, la demande sera constante pour l'emploi de CFC-12 lors de l'entretien des véhicules qui étaient dotés de tels systèmes auparavant. La consommation de CFC-12 pourrait se poursuivre jusqu'en 2010, alors que toute consommation de CFC (sauf à partir de stocks recyclés, selon les lois nationales) deviendra illégale. La Chine a établi une période de transition jusqu'à la fin de 2009, tandis que la Malaisie, par exemple, a fixé l'objectif en 2005. Le Mexique s'attend à ce que le marché après vente fasse, dès 2004, l'entretien uniquement des systèmes de climatiseurs d'automobile avec HFC 134a, et interdise pour bientôt les climatiseurs d'automobiles utilisant du CFC-12. Les autres pays n'ont pas fixé de date limite et l'on est toujours à élaborer des stratégies d'élimination pour les secteurs de service.

8. Étant donné les informations reçues par tous les pays ayant des projets de climatiseurs d'automobile, il ne semble pas nécessaire de procéder à une évaluation complète du secteur en visitant sur place un grand nombre de projets. On propose plutôt :

- a) De préparer une mise à jour du présent rapport dans deux ans, lorsque la plupart des règlements en cours de préparation par les pays concernés devraient être opérationnels et que la production de systèmes de climatiseurs d'automobile avec CFC-12 aura probablement cessé, sauf pour certaines quantités limitées pour le marché après vente.
- b) De procéder à une évaluation indépendante des projets IND/REF/11/INV/12 (Subros) et IND/REF/22/INV/121 (Sanden Vikas), avant que le second projet en cours de préparation pour Subros ne soit approuvé.

Tableau A: Production nationale, importations et exportations de climatiseurs d'automobiles et de leurs composantes ¹													
Pays/année	CFC-12						HFC-134a						Problèmes / Observations
	Systèmes			Composantes			Systèmes			Composantes			
	Impor-tations	Produc-tion	Expor-tations										
ARGENTINE 1999		355	0		22,839	3,552		76,173	7,234		44,766	1,522	Données pour 3 des 4 entreprises seulement; l'autre, qui manque, a toutefois terminé la conversion. Aucune donnée fournies sur les importations.
2000		2,653	0		15,747	3,340		69,697	3,675		55,192	1,432	
2001		1,039	0		0	0		45,409	4,034		66,436	4,899	
CHINE 1999		208,355						519,825					Aucune donnée indiquée pour les composantes, les importations ou les exportations; on pense que ces dernières sont faibles.
2000		167,359						667,417					
2001		162,703						857,243					
COLOMBIE 1999					52,900								
2000					52,900								
2001					52,900								
INDE 1999		143,906	0					84,909	1,000				Deux entreprises (Subros et Sanden Vikas) continuent de produire des climatiseurs avec CFC-12.
2000		178,539	0					113,814	600				
2001		144,125	0					161,448					
MALAISIE 1999	0	1,019	0	2,600	117,382	35,000	2,060	278,564	2,931	151,926	432,720	53,355	Données complètes fournies.
2000	0	2,475	0	2,200	113,320	45,000	8,304	322,948	4,172	265,467	584,370	63,916	
2001	0	1,296	0	2,600	145,870	64,000	9,804	238,742	2,211	316,046	615,846	116,472	
MEXIQUE 1999		103,961						418,822					10-15 % sont exportés (aucune donnée exacte fournie).
2000		99,198						562,122					
2001		63,562						572,055					
THAÏLANDE 1998		7,817						117,250					Production limitée en cours de climatiseurs avec CFC-12, contrairement à ce qu'indique le RAP pour THA/REF/13/INV/37 (Nippondenso, IBRD). Aucune donnée fournie pour les importations et les exportations.
1999		10,125						151,875					
2000								199,714					
VENEZUELA 1999													Données promises, aucune production indiquée de climatiseurs avec CFC-12 mais pour certaines des composantes.
2000													
2001													
IRAN 1999													Données non ventilées par année de production, d'importation, ou d'exportation; présenté un chiffre pour les installations de climatiseurs d'automobiles au cours des trois dernières années (Tableau b).
2000													
2001													

¹Aucune donnée fournie pour les zones en blanc

Tableau B: Installation dans les automobiles neuves et usagées ¹									
Pays/année	CFC-12				HFC-134a				Problèmes / Observations
	Systèmes		Composantes		Systèmes		Composantes		
	Autos neuves	Après vente	Autos neuves	Après vente	Autos neuves	Après vente	Autos neuves	Après vente	
ARGENTINE 1999	355	22,839			116,918	3,021			L'installation de climatiseurs avec R-12 dans les autos neuves a cessé en 2002.
2000	2,653	15,747			124,191	698			
2001	1,039	0			93,896	17,949			
CHINE 1999	208,355				519,825				L'installation de climatiseurs avec R-12 dans les autos neuves a cessé en janvier 2002. Aucun chiffre disponible pour l'installation dans les autos usagées.
2000	167,359				667,417				
2001	162,703				857,243				
COLOMBIE 1999	0		0	52,900					Aucune installation de climatiseurs avec CFC-12 dans les autos neuves. Certaines composantes produites pour le marché après vente.
2000				52,900					
2001	0		0	52,900					
INDE 1999	147,250	4,270			85,105				Un nombre important de climatiseurs avec CFC-12 continuent d'être installés dans des autos neuves et il existe un certain marché après vente.
2000	184,436	5,500			114,203				
2001	145,360	6,970			165,685				
MALAISIE 1999	1,019	0	0	93,146	159,224	0	0	502,920	Données complètes fournies. Installation en cours de climatiseurs avec R-12 dans certains véhicules commerciaux.
2000	2,475	0	0	144,640	192,252	0	0	624,297	
2001	1,296	0	0	143,897	231,938	0	0	698,046	
MEXIQUE 1999	Aucune	Certain	Aucune	Certain	Production moins				Installation de climatiseurs avec R-12 et leurs composantes seulement pour une partie du marché après vente.
2000					exportation				
2001					(10-15%)				
THAÏLANDE 1998	7,817	0			5,211	117,250			Installation limitée de climatiseurs avec R-12 dans des autos neuves toujours en cours. Les données pour le marché après vente ne sont pas claires.
1999	10,125	0			6,750	151,875			
2000	13,314	0			8,876	139,714			
VENEZUELA 1999	Aucune	Sur la base		Importées					Données promises; contradiction avec le RAP du VEN/REF/11/INV/19 (FAACA, IBRD) qui indique que la production de composantes pour climatiseurs avec CFC-12 se
2000	depuis 1994	des		depuis 1994					
2001		composantes		mais petits					
IRAN 1999					289,516				Chiffre donné pour les trois dernières années pour 4 producteurs d'automobiles installant des climatiseurs avec R-134a depuis 1999; aucune donnée sur le nombre d'autos usagées ayant fait l'objet d'entretien; on évalue à 35 tonnes par année la consommation de SAO par les fabricants d'automobiles lors du service après vente et, pour environ 2000 ateliers d'entretien dans tout le pays, à plus 320 tonnes par année pour 600 000 automobiles dotées de climatiseurs avec R-12.
2000									
2001									

¹Pour les zones en blanc, aucune donnée n'a été fournie

Tableau C : Gouvernement

Pays	Projets	Règlements	Mesures prévues	Problèmes / Mesures requises
ARGENTINE	4 projets achevés entre 1999 et 2001	Aucune loi en place.	Restrictions planifiées pour les systèmes de délivrance des permis.	Conversion terminée; établir la date limite et les restrictions à l'importation pour le secteur de l'entretien.
CHINE	4 projets (1996-1999) et plan sectoriel achevés (2002)	L'installation de climatiseurs avec CFC dans les autos neuves doit cesser d'ici le 1 janvier 2002. On a alloué 10 ans pour la transition de l'entretien des autos usagées.	Transactions avec le marché après vente selon le plan établi pour le secteur de l'entretien, en cours d'élaboration avec PNUE/Paris; période de transition prévue jusqu'en 2010.	Pour les autos neuves, non nécessaire; pour l'entretien, voir les mesures prévues.
COLOMBIE	1 projet en cours; date d'achèvement prévue: août 2003.	L'UNO a convaincu deux importateurs d'autos de cesser toute importation d'autos neuves dotées de climatiseurs avec R-12.	Après l'achèvement du projet en cours, le gouvernement mettra probablement en oeuvre des mesures de contrôle pour la fabrication et l'importation de climatiseurs avec CFC-12.	Assurer le suivi des intentions de l'UNO; établir la date limite pour l'entretien des climatiseurs avec R-12.
INDE	3 projets achevés (1998-2000).	Nouveaux règlements adoptés : Tous les fabricants de climatiseurs d'automobiles devront cesser de produire des climatiseurs pouvant employer du CFC-12 d'ici le 1 janvier 2003, parce que les producteurs d'automobiles ne pourront plus après cette date installer et remplir ces climatiseurs.	La Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) doit formuler un projet visant à éliminer la production de climatiseurs avec CFC-12 chez Subros, aussi pour le marché intérieur, qui n'a pas été couvert dans le premier projet. Jusqu'à maintenant, peu d'importations se sont concrétisées pour la chaîne de production convertie lors de la première phase.	Surveiller la conformité aux nouveaux règlements.
MALAISIE	3 projets achevés (1998-2000); le 4e le sera en janvier 2003.	La Malaisie apporte des amendements aux règlements sur la qualité de l'environnement afin d'interdire l'installation de tout nouveau climatiseur avec CFC-12. Le pays prévoit éliminer la production de climatiseurs avec R-12 et leurs composantes d'ici 2005.	Des campagnes sont en cours pour cesser l'installation de climatiseurs avec R-12 dans les véhicules commerciaux.	Établir des dates limites et définir les restriction d'importation pour les véhicules commerciaux et le marché de l'entretien.
MEXIQUE	Deux projets achevés en 2000 et 2001.		Le gouvernement interdira la production de climatiseurs d'automobiles avec R-12 à compter de 2003-2004. On s'attend même à ce que le marché de l'entretien n'utilise alors que des climatiseurs avec HFC-134.	Mettre en oeuvre l'interdiction planifiée.
THAÏLANDE	Projets achevés en 1999.		UNO propose au Département des transports terrestres : - d'inclure une inspection des climatiseurs d'automobile dans l'inspection annuelle des véhicules. - qu'à partir du 1 janvier 2004, on ne puisse renouveler l'immatriculation de tout véhicule fabriqué après le 1 janvier 1996 et ayant encore du CFC-12 dans son climatiseur. - qu'à partir du 1 janvier 2016, on ne puisse renouveler l'immatriculation de tout véhicule ayant du CFC-12 dans son climatiseurs. De plus, l'UNO propose d'émettre un décret ministériel interdisant l'importation de CFC-12 à compter de 2010.	Assurer le suivi des propositions.
VENEZUELA	Deux projets achevés en 1999.	Il est interdit depuis janvier 2000 de produire ou d'importer des climatiseurs employant des CFC.		Établir des dates limites et définir les contrôles à l'importation pour le marché de l'entretien.
IRAN	Un projet en cours; à être achevé d'ici juin 2002.	Il n'existe aucune loi limitant l'importation de climatiseurs avec R-12.	Le gouvernement prévoit prendre les mesures qui s'imposent pour interdire l'importation de climatiseurs d'automobiles utilisant/contenant des SAO lorsque le projet en cours sera achevé (prévu pour juin 2002).	Établir les dates limites pour l'entretien et définir les restrictions à l'importation.

Tableau D: Producteurs			
Pays	Fabrication d'équipement originale	Fabrication d'équipement de remplacement	Problèmes / Mesures requises
ARGENTINE	Le seul fabricant de climatiseurs avec R-12 a cessé d'en produire en 2002, parce que le modèle Peugeot exigeant ce type de climatiseur n'est plus fabriqué. Les producteurs d'automobiles emploient du HFC-134a dans la production de climatiseurs d'automobiles depuis 1994.		Élaborer une stratégie d'élimination pour le marché de l'entretien.
CHINE	Les fabricants d'automobiles, pour respecter la date limite imposée par le gouvernement, ont cessé le 1 janvier 2002 d'installer des climatiseurs avec CFC-12.	Les producteurs de composantes se conformeront aux exigences des fabricants d'automobiles qui ont l'intention de respecter la date limite imposée par le gouvernement.	Élaborer une stratégie d'élimination pour le marché de l'entretien.
COLOMBIE	On a demandé à deux importateurs d'autos neuves dotées de climatiseurs avec CFC-12 d'en cesser l'importation et elles se sont conformées. En Colombie, la vente d'autos neuves dotées de climatiseurs avec CFC-12 a cessé.	52 900 condenseurs avec CFC-12 sont produits pour le marché colombien chaque année.	Élaborer une stratégie d'élimination pour le marché de l'entretien.
INDIE	Subros a converti sa gamme d'exportation, mais exporte des climatiseurs sans 134a seulement. En même temps, la production de climatiseurs avec CFC-12 se poursuit pour le marché intérieur, comme chez Sanden Vikas qui a achevé un projet en août 2000.	Aucune donnée disponible.	Élimination de la production de climatiseurs avec CFC-12 chez Subros et Sanden Vikas.
MALAISIE	Cessé en 1997 l'installation de climatiseurs avec R-12 dans les automobiles produites au pays; seulement quelques véhicules commerciaux sont encore dotés de climatiseurs avec R-12.	On s'attend à avoir éliminé d'ici 2005 les climatiseurs dotés de composantes avec CFC-12.	Cesser l'installation de climatiseurs avec R-12 dans les véhicules commerciaux; élaborer une stratégie d'élimination pour le marché de l'entretien.
MEXIQUE	Tous les fabricants d'automobiles installent déjà uniquement des climatiseurs d'automobiles avec HFC-134a.	Le marché secondaire pour les climatiseurs d'automobiles avec CFC-12 est petit, et on s'attend à ce que des climatiseurs avec HFC-134a soient installés partout d'ici deux ans.	Terminer l'élimination pour le marché de l'entretien.
THAÏLANDE	On continue de produire de façon limitée des climatiseurs d'automobiles avec CFC-12, en même temps que celle de climatiseurs avec HFC-134a.	Il semble que la plupart des climatiseurs d'automobiles avec R-134a produits au Thailand sont installés après vente.	Élaborer un plan d'élimination des climatiseurs avec CFC-12 conformément aux règlements proposés par le gouvernement.
VENEZUELA	Les producteurs d'automobiles installent seulement des climatiseurs avec HFC-134a.	L'importation de composantes pour les climatiseurs avec CFC-12 pour l'entretien des automobiles est toujours en place, et certaines composantes sont encore produites localement.	Élaborer une stratégie pour l'élimination du marché de l'entretien.
IRAN	Tous les fabricants d'automobiles installent déjà des climatiseurs avec HFC-134a MAC depuis 1998.	Devrait cesser à la fin de 2002.	